DTU Bibliotek

Denne fil er downloadet fra

Danmarks Tekniske Kulturarv

www.tekniskkulturarv.dk

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

Rettigheder

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

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

Dansk Ingeniørforening
Bogsamling.

POLYTEKNISK LÆREANSTALT
Teknisk Bibliotek

625.11 Bek
Danmark (Holl.)

656.2 B
Dansk Ingeniørforenings
Bogsamling.
A 1001

BILAG A, B OG C

TIL

POLYTEKNISK
Teknisk Bibliotek
LÆREANSTALT

JERNBANEKOMMISSIONENS BETÆNKNING.

POLYTEKNISK
Teknisk Bibliotek
LÆREANSTALT

KØBENHAVN.
I KOMMISSION HOS UNIVERSITETSBOGHANDLER G. E. C. GAD.
J. H. SCHULTZ' UNIVERSITETSBOGTRYKKERI.
1901.

Dansk Ingeniørforenings
Bogsamling.

DEN I HENHOLD TIL LOV AF 26. MARTS 1898 § 26 NEDSATTE

JERNBANEKOMMISSION.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

BILAG A.

INDEHOLDENDE

BESVARELSER AF FORSKELLIGE AF KOMMISSIONEN FREMSATTE SPØRGSMAAL.

KØBENHAVN.

TRYKT HOS J. H. SCHULTZ.

1900.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

INDHOLD.

		Side
Kommissionens Spørgsmaal		5
I. 1.	Ressortforholdet mellem Indenrigsministeriet og Generaldirektoratet	13
I. 2.	Instrukser for forskellige Inspektører	24
I. 3.	Samarbejdet mellem de forskellige Virksomheder under Statsbanedriften	24
II og III.	Statsbaneanlægenes Organisation, Medvirkning af ansatte ved Statsbanedriften og Statsbaneanlægene ved private Baneanlæg, Ordning af Kommissarieforholdet til de private Baner og det tekniske Tilsyn med Privatbanerne	30
IV. 1.	Antallet af fast ansatte ved Statsbanerne	54
IV. 2 og 3.	Statsbanepersonalets Gennemsnitsalder ved Ansættelse i de forskellige Stillinger	62
IV. 4.	Værdiansættelsen af Emolumenter	64
IV. 5.	Oplysninger om Opholdstillæg	64
IV. 6.	Oplysninger om Dag- og Timepenge	69
IV. 7.	Bestillingstillæg, Honorarer, Belønninger og Dusører	69
IV. 8.	Statsbanepersonalets Beskæftigelse ved andre Virksomheder	75
IV. 9.	Fortegnelse over Kontorbude, som der er tilstaaet Bolig m. m.	77
IV. 10.	Oplysning om Lønningsforholdene for Personalet i 11te almindelige Lønningsklasse	77
IV. 11.	Personalets Tjenestetid	80
IV. 12.	Regler for Antagelse, Forfremmelse og Afskedigelse af Personalet	80
IV. 13.	Oplysning om den finansielle Virkning af et Alderstillæg af 5 pCt. til ansatte, der have naaet højeste Lønning i de specielle Lønningsklasser	82
IV. 14.	Oplysninger vedrørende Pensioneringen af de ansatte	84
V.	Historisk Udvikling af Pensionsforholdene ved Statsbanerne samt en Fremstilling af Forholdene som de nu ere	87
VI. 1.	Anlægskapitalen for de jydsk-fynske Statsbaner ved Udgangen af Finansaaret 1871—72	95
VI. 2 og 4.	Oplysninger til Bedømmelse af Statsbanernes samlede Værdi den 31te Marts 1897	96
VI. 3.	Oplysning om hvilke Beløb, der findes i Anlægskapitalen for Materiel, som er sat ud af Brug	97
VII. 1.	Om Virkningerne af en Forhøjelse af Persontaksterne paa de lange Afstande og en Nedsættelse paa de korte	98
VII. 2.	Om Indførelse af særlige Persontakster for de hurtige Tog	104
VII. 3.	Benyttelsen af I Kl. i Lokaltogene	105
VII. 4.	Om Taksterne for Kort til samtlige Statsbaner	106

			Side
VII.	5.	Om en Forhøjelse af Taksterne for Gods og levende Dyr, som føres over Bælter og Sunde	108
VII.	6.	Havnebanetaksterne	110
VII.	7.	Finansiel Virkning af Indskrivningsgebyret for Rejsegods	113
VIII.		Oplysninger om Fribefordring paa Statsbanerne	114
IX.		Betalingen for Befordring af militære Personer og Gods samt for Postbefordringen	141
X.		Fremgangsmaaden ved Anskaffelser til Statsbanedriften	144
XI.	(1)	Om Muligheden af at opnaa Besparelser ved Statsbanedriften ved at benytte en sværere Overbygning	153
XI.	(2)	Om Maskinuheld paa de danske Statsbaner	157
XII.	1.	Om Køreplanen i Jylland, særligt med Hensyn til Togstandsning ved Landstationerne i Nord- og Vestjylland	159
XII.	2.	Om Togenes Kørehastighed og Bekostningen ved en Forøgelse af samme	162
XII.	3.	Virkningen af de gældende Forbud om indskrænket Billetsalg til visse Tog	163
XII.	4.	Fordelingen af Personvognsmateriellet	167
XII.	5.	Billettering og Perronafspærring	168
XII.	6.	Driften af Natfarten Korsør—Kiel	170
XII.	7.	Aarhus—Kalundborg Farten	170
XIII.		Om Oprettelse af en Post- og Trafiklinie for Norge gennem Jylland til det sydlige Udland (Besvarelse efter særlig Forespørgsel)	171

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

Kommissionens Spørgsmaal.

Under Kommissionens Forhandlinger *i Møderne fra 3.—10. Maj 1899* vedtoges følgende Deling af Arbejdet.

Udvalg I. (Organisation, Statsbaneanlægene, Privatbaneanlægene): N. Andersen, Berntsen, Guldbrandsen, *H. N. Hansen,* Koch, Madsen-Mygdal.

Udvalg II. (Lønningssagen): N. Andersen, P. Christensen, Guldbrandsen, H. C. Hansen, *Koch*, Rimestad.

Udvalg III. (Finansielle Forhold, Takstloven): Breinholt, G. Hansen, *Philipsen*, Rimestad, Tolderlund.

Udvalg IV. (Trafikforhold, Anskaffelser, tekniske Forhold): *Bluhme*, Lund, Meyer, Rasmussen, Skovsted.

Efter Udvalgenes Indstillinger ere derpaa under 19de Maj 1899 følgende Skrivelser afgivne til Indenrigsministeriet:

I.

For at komme til fuld Klarhed over den Organisation, som har udviklet sig ved Statsbanerne paa Grundlag af Loven af 26de Marts 1898 om Statsbanedriftens Ordning, vilde det være ønskeligt for Kommissionen at komme i Besiddelse af:

1. En Fremstilling af Ressortforholdene mellem Indenrigsministeriet og Generaldirektoratet, saaledes at det kan ses, hvilke Sager Generaldirektoratet er bemyndiget til at afgøre paa egen Haand, og hvilke der skulle forelægges Indenrigsministeriet.

2. Instrukser for Bane- og Telegrafingeniører, Maskiningeniører og — Inspektører, Skibsinspektøren og Skibsmaskininspektøren.

3. En Fremstilling af hvorledes Samarbejde Landet over foregaar mellem Trafik-, Bane-, Maskin- og Søfartstjenesten, altsaa saavel paa de højere Trin som ved den lokale Virksomhed.

Kommissionen tillader sig derfor at anmode Ministeriet om at ville foranledige, at der tilgaar Kommissionen de under 1 og 3 ommeldte Fremstillinger samt Eksemplarer af de under 2 omtalte Instrukser.

Endvidere maa det anses for ønskeligt, at Kommissionen ved nogle Medlemmer faar Lejlighed til at lære at kende Virksomheden i Generaldirektoratet og dets Kontorer, ved Afdelingerne og de disse underlagte Organer samt ved Kontrolrevisionen, ligesom det formentlig ogsaa vil være rigtigt, at Kommissionen ved nogle af sine Medlemmer gør sig bekendt med Virksomheden ved nogle, navnlig af de større Stationer.

Idet Kommissionen tør forvente, at Ministeriet vil være enigt heri, beder jeg dette at foranledige, at den fornødne Adgang gives Kommissionen til at foretage denne Virksomhed.

II.

Da Kommissionen maa anse det for ønskeligt at komme til fuld Klarhed over, hvorledes Ordningen er med Hensyn til Statsbaneanlægene, saavel i Almindelighed som under Jernbanebygning, være sig nye Anlæg eller Udvidelse af bestaaende Anlæg, udbeder den sig en Fremstilling heraf, altsaa: hvem Ledelsen er betroet, hvilke Kræfter, der benyttes til Projektering, til Arbejdernes Udførelse og til Kontrollering, hvorledes disse vederlægges, hvilke instruktoriske Bestemmelser der ere givne; Ordningen i de bestaaende Kontorer.

Deraf vil det da formentlig ogsaa fremgaa, hvilken Forbindelse der bestaar med Statsbanedriften, samt hvorvidt nogle af de til denne knyttede Personer tillige deltage i Virksomhed for Statsbaneanlægene, og da med hvilket Vederlag.

III.

Da Kommissionen maa anse det af Vigtighed, at der kommer til at foreligge en fuldstændig Fremstilling af den hele Virksomhed, som fra det offentliges Side og paa dettes Vegne foretages og hidtil er foretaget overfor Anlæg af Privatbaner, anmoder den herved om, at en saadan Fremstilling maatte blive givet den ved Ministeriets Foranstaltning. Denne Fremstilling skulde give et Billede af, hvorledes der i saa Henseende gaas frem lige fra den første Begyndelse, da de første Skridt til Linjens Udstikning og Banens Projektering foretages, og indtil Baneanlæget som færdigt besigtiges af det offentlige og antages som forsvarligt gennemført; — hvem der herved medvirker som projekterende, udførende, kontrollerende eller paa anden Maade; — hvorledes de vederlægges af det offentlige og af vedkommende Koncessionshaver; — Fremstillingen skulde gælde saavel selve Banen som Materiellet; — den skulde gælde alle Baner, som ere bragte til Udførelse eller ere under Udførelse i Henhold til L. 8. Maj 1894.

Det Udvalg, som behandler dette Anliggende, ønsker herunder oplyst:

1) Hvorvidt nogen ved Statsbanedriften eller Statsbaneanlægene ansat eller overhovedet nogen i Statens Tjeneste staaende Embedsmand har projekteret eller ledet eller dog direkte medvirket ved Projekteringen eller Ledelsen af noget privat Baneanlæg, der er kommen til Udførelse i Henhold til L. 8. Maj 1894, og hvilket Vederlag der i saa Fald er ydet for slig Virksomhed.

2) hvem der under den i Nr. 1 angivne Forudsætning paa Statens Vegne har ført Kontrol med Arbejdets Udførelse i Almindelighed og i dettes Enkeltheder, og om herfor af vedkommende Koncessionshaver er ydet Vederlag og da hvilket, og

3) om nogen i Statens Tjeneste ansat har medvirket ved Anskaffelse af Driftsmateriellet til de omhandlede Privatbaner eller har kontrolleret dette Materiels Beskaffenhed, inden det er blevet taget i Brug, og om i saa Fald herfor af Koncessionshaveren er ydet noget Vederlag, og da hvilket.

Kommissionen udbeder sig endvidere Oplysning om, hvorledes Kommissarie-Forholdet til de private Baner er ordnet, til Oplysning om de kgl. Kommissariers Pligter, Rettigheder, Betydning og Virksomhed, derunder altsaa ogsaa Meddelelse af de for Kommissarierne gældende Instrukser. Hvorledes udføres Virksomheden faktisk? Omfatter Tilsynet saavel Driften som Vedligeholdelsen af Bane og Materiel. Er der tillige af det offentlige anordnet andet teknisk Tilsyn med Privatbanerne?

IV.

Til Brug ved Kommissionens Overvejelser angaaende Lønningsforholdene ved Statsbanerne udbeder man sig ved Ministeriets Foranstaltning tilstillet følgende Oplysninger:

1. Antallet af de for Tiden saavel i de 10 første almindelige som i de 13 specielle Lønningsklasser ansatte, opgjort for hver enkelt af de i Klasserne nævnte Kategorier af Embeds- og Bestillingsmænd, saaledes at deraf fremgaar f. Eks. hvor mange Kontorchefer, Fuldmægtige, Kontorassistenter, Trafikassistenter o. s. v. der i det Hele for Tiden have Ansættelse, og hvorledes de ere fordelte i de forskellige Afdelinger af Jærnbaneadministrationen.

2. Hvilken er den almindelige Gennemsnitsalder for de i de 10 første almindelige Lønningsklasser ansatte ved deres Ansættelse i de vedkommende Stillinger, angivet under et for hver af disse Stillinger?

3. I lignende Øjemed som under Nr. 2. Hvilken er Gennemsnitsalderen for de i de 13 specielle Lønningsklasser ansatte ved deres Ansættelse paa det laveste Trin af de paagældende Lønningsklasser, og hvilken Gennemsnitsalder have de, naar de rykke op paa det øverste Trin af Lønningsklassen?

4. Efter hvilke Regler sker Værdiansættelsen af de Emolumenter, der i Honhold til § 17 d. i L. 26. Marts 1898 henregnes til Lønningsindtægten, og svarer den samme-steds skete Ansættelse af Værdien af Milepenge antagelig til den paa denne Maade virkelig oppebaarne Indtægt?

5. Hvor meget er der paa hvert af de Steder, hvor der i Henhold til Lovens § 12 gives Opholdstillæg, i denne Anledning kommen til Udbetaling i det forløbne Aar, og hvilke Funktionærer er dette Beløb paa hvert Sted kommet til Gode?

6. Hvor meget er der i det forløbne Aar i Henhold til Lovens § 13 bleven udbetalt i Dag- og Timepenge, og hvorledes fordeler dette Beløb sig paa de forskellige Lønningsklasser?

7. Hvilke Jærnbanefunktionærer oppebære for Tiden Bestillingstillæg efter

Lovens § 6, sidste Stykke, og til hvem og efter hvilke Regler er der i det sidste Aar i Henhold til samme Lovbestemmelse bleven udbetalt Honorarer, Belønninger og Dusører?

8. En Liste over de Personer (Stationsforstandere m. fl.), der ved Siden af deres Stilling i Jærnbanernes Tjeneste have Forretninger for andre Etater eller private (Post- og Telegraftjeneste, Vejer og Maaler, Ingeniørarbejde m. m.), med Angivelse af den for saadanne Forretninger ydede eller anslaaede Indtægt.

9. En Liste over de Kontorbude, som der i Henhold til Lovens § 9 er tilstaaet fri Bolig, Brændsel og Belysning.

10. Hvor mange af de i 11te almindelige Lønningsklasse ansatte ere for Tiden maanedslønnede, hvor mange ere ansatte med Dag- eller Timeløn, og efter hvilken Norm fastsættes for Tiden saavel Maaneds- som Dag- eller Timeløn?

11. Hvilken daglig Tjenestetid fordres der af de forskellige i Jærnbanernes Tjeneste ansatte, og tilstaas der dem visse regelmæssige Fridage uden Afkortning i Lønningen?

12. Hvilke Regler (med Hensyn til Alder, Uddannelse m. m.) gælde for Tiden for Antagelse, Forfremmelse, Afskedigelse vedrørende alle Grene af Forvaltningen, med Angivelse af i hvilken Udstrækning Forfremmelser, Forsættelser eller Forflyttelser finde Sted fra den ene Klasse til den anden, fra Kontorforretninger til den praktiske Tjeneste og omvendt, og særlig for saa vidt angaar de i de specielle Lønningsklasser ansatte, og til hvilke Stillinger udenfor Lønningsklassen har den, der har naaet det højeste Trin indenfor Klassen, Udsigt til at blive forfremmet?

13. Hvilken Betydning, navnlig i finansiel Retning, maatte det antages at ville faa, om der blev givet dem, der i en af de specielle Lønningsklasser er naaet op paa det højeste Trin, men ikke have Adgang til Avancement udenfor Klassen, Ret til efter hvert 3. Aars Tjeneste paa højeste Lønning at erholde et Alderstillæg af f. Eks. 5 pCt. af denne Lønning?

14. Hvor meget udgør for Tiden det aarlige Beløb, som i Henhold til Lovens § 17 c. afkortes i Lønnen, henholdsvis for dem, der henhøre til 1ste og til 2den Pensionsklasse, hvor meget udredes for Tiden i Pension aarlig til hver af disse Klasser og til dem, der henhøre til 3dje Pensionsklasse, og hvor stort er for Tiden det Beløb, som paa denne Maade i Aarenes Løb er opsparet til Dækning af Pensionsbyrden?

V.

I §§ 17—21 i Lov af 26. Marts 1898 om Statsbanedriftens Ordning indeholdes Bestemmelser om Statsbanepersonalets Pensionering. Af disse Bestemmelser fremgaar det, at der findes tre Arter af Pensionering, nemlig 1) Pension i Henhold til Lovens § 17, 2) Pension i Henhold til Bestemmelserne for Pensionskassen for de ved de tidligere sjællandske Statsbaner fast ansatte (Lovens § 18 I.) og 3) Alderdomsforsørgelse i Henhold til de af Indenrigsministeriet under 10de Maj 1869 udfærdigede Bestemmelser (Lovens § 18 II.).

Da man er ude af Stand til at bedømme Nødvendigheden af denne tredelte Pensionsordning, tillader man sig at anmode om, at der dels maatte blive givet Kom-

missionen en historisk Udvikling af Pensionsforholdene ved Statsbanerne, dels en sammentrængt Fremstilling af samme som de nu ere.

VI.

Spørgsmaalet om Statsbaneudgifternes Postering paa Finanslovens §§ 6 og 27 har været gjort til Genstand for Drøftelse i Kommissionen, og er der til Belysning af dette Spørgsmaal bl. a. fremkommet de i Tryk vedlagte Bemærkninger, som af Statsbanerne ere afgivne til Indenrigsministeren i Juli Maaned f. A.*) Ved disse Bemærkninger er der ydet Kommissionen et godt Grundlag til fortsat Arbejde i denne Sag, og man paaskønner meget deres Fremkomst, men de give ikke udtømmende Oplysninger paa alle Punkter, fordi Stasbanerne ikke have været i Besiddelse af det fornødne Materiale dertil.

Forinden man derfor benytter det foreliggende, beder man Ministeriet meddele, om ikke enkelte supplerende Oplysninger kunne faas, og navnlig kunde man ønske Oplysning om følgende:

1. Hvorledes fremkommer det Beløb paa 26,067,380 Rd. 61½ Sk., som efter Statsregnskabet for 1872—73, Side 13, var anvendt til Anlæg og Idriftssættelse af de jydsk-fynske Statsbaner ved Udgangen af Finansaaret 1871—72?

2. Hvilke Beløb fremtræde i Anlægskapitalen pr. 31te Marts 1897 for Banestrækninger og Banegaarde, som nu ere nedlagte?

3. Hvilke Beløb ere indbefattede i Anlægskapitalen for Materiel, som er sat ud af Brug, uden at der i Anlægskapitalen er afskrevet andet for det end de Beløb, som ere indkomne ved Ophugningen?

4. Hvor meget burde der omtrent have været afskrevet for Slid paa Bygninger samt paa fast og rullende Materiel m. v. i de ca. 40 Aar Staten har drevet Banerne.

VII.

I Henhold til Indenrigsministeriets Skrivelse af 11te Februar d. A., J. N. E. 322, skulle Statsbanernes Takstbestemmelser ogsaa gøres til Genstand for Kommissionens Behandling og Betænkning. Ved den foreløbige Behandling af denne Sag har der været Spørgsmaal om forskellige Forhold, som gør det nødvendigt for Kommissionen at komme i Besiddelse af en Del Oplysninger.

Man skal derfor tillade sig at fremsætte følgende Spørgsmaal:

1. Kan det antages, at der vil opnaas en Indtægtsforøgelse af Betydning ved en Forhøjelse af Persontaksterne paa de lange Afstande, og hvilken Indflydelse paa Indtægterne maa en Nedsættelse af Persontaksterne paa de korte Afstande antages at have?

2. Hvilken Indflydelse vil Indførelsen af særlige Takster for de hurtige Tog (Ekspres- og Iltog med mindst 50 Kilometers Fart i Timen) formentlig faa paa Banernes Indtægter, og hvorledes bør en saadan forhøjet Takst anordnes?

*) Bemærkningerne ere trykte i Bilag C.

3. I hvilket Omfang benyttes 1ste Klasse i Lokaltogene, og vil det ikke være muligt at opnaa nogen Besparelse i Driftsudgifterne ved kun at føre 1ste Klasse i de hurtigt kørende Tog paa Hovedbanerne?

4. Maa den nuværende Pris for Kort til samtlige Statsbaner (baade 14 Dages Kort og Maanedskort) ikke siges at være for lav, og vil der være noget til Hinder for at gaa til en passende Forhøjelse af Taksterne for disse Kort?

5. Kan en Forhøjelse af Taksterne for Gods og levende Dyr, som føres over Bælter og Sunde, tænkes at ville være fordelagtig for Banerne?

6. Hvorfor opkræves der særlig Betaling for Førsel af Gods over Havnebaner, og er det ikke tænkeligt, at en Ophævelse af disse Takster vil have en saa stor Stigning af Forsendelsesmængden til Følge, at Banerne ville høste Fordel af en saadan Foranstaltning?

7. Hvilken finansiel Betydning vil Opgivelsen af Indskrivningsgebyret for Rejsegods medføre?

VIII.

I den Kommissionen leverede Samling af almindelige Ordrer og Bestemmelser m. v. vedrørende Statsbanedriften findes i Afsnit II paa Siderne 108—148 forskellige Ordrer om Fribefordring. Da de dersteds givne Meddelelser vedrørende denne Sag ikke ere udtømmende — der savnes saaledes bl. a. Oplysning om, hvem der erholde de af Indenrigsministeriet efter Ordre Nr. 126 omtalte Frikort til indenlandske Befordringsentrepriser — tillader man sig at bede Ministeriet foranledige, at der tilgaar Kommissionen fuldstændige Oplysninger paa dette Omraade, saaledes at man kan have en Fortegnelse over de Personer uden for selve Statsbaneetaten, som der tilstaas Fribefordring.

I Forbindelse hermed vilde man sætte Pris paa at modtage en Opgørelse af Værdien af de Frikort og Fribilletter, som gives til andre end Jærnbanens Folk, gruppevis fremstillet efter de Virksomheder, hvortil Indehaverne af Frikortene og Fribilletterne høre.

IX.

Efter § 65 i Lov af 24de April 1896 om Statsbanernes Takster m. m. er Ministeren for offentlige Arbejder (Indenrigsministeren) bemyndiget til bl. a. at fastsætte særlige Bestemmelser om Betaling for Befordring af militære Personer og Gods samt for Postens Befordring.

Om de i Henhold hertil fastsatte Bestemmelser, der ikke findes optagne i den Kommissionen tilstillede Samling af almindelige Ordrer og Bestemmelser for Statsbanedriften, tillader man sig at udbede sig Oplysning samt tillige en Meddelelse om, hvorvidt den Betaling, der erlægges for de nævnte Befordringer, giver Statsbanerne fuldt Vederlag for de Ydelser, som Befordringen kræver.

X.

Til Brug ved Overvejelserne i Kommissionen vil det være ønskeligt for den at blive bekendt med Reglerne for og den Fremgangsmaade, som benyttes ved Anskaffelser

til Statsbanerne af fast og rullende Materiel, derunder af Maskiner, samt ved Indkøb af Forbrugsgenstande og af Raamaterialier, derunder Oplysning om, hvem der forestaar disse Anskaffelser; hvor ofte de foregaa; efter hvilke Regler Udskydelse af gammelt og Fordeling af nyt foregaar; hvorledes der gaas frem med Udbydelser, og da navnlig i hvilken Udstrækning Konkurrence benyttes, samt hvem der gives Adgang til Konkurrencen.

Det vilde formentlig være af Interesse, om der maatte gives en Fremstilling af samtlige Anskaffelser i de seneste 7 Aar — ligesom det ogsaa bedes opgivet, hvor stort Materiellet er den 31. Marts 1899.

Kommissionen tillader sig at anmode om, at de saaledes attraaede Oplysninger ved Ministeriets Foranstaltning maatte blive den tilstillede.

XI.

Fra forskellige Sider har det i Kommissionen været nævnt som en Mulighed at opnaa Besparelser ved Statsbanedriften ved som i England at benytte sværere Skinner samt det der anvendte Befæstelsessystem. I den Anledning tillader Kommissionen sig at anmode Ministeriet om, at det maatte foranlediges oplyst, hvilke Omkostninger der vilde være forbundne med at gaa over til at benytte 90 Punds Skinner paa de stærkt trafikerede Banestrækninger og 60 eller 75 Punds Skinner paa andre Baner under Anvendelse af det engelske Skinnebefæstelsessystem.

Endvidere udbeder man sig Oplysning om Antallet af stedfundne Maskinuheld paa de danske Statsbaner sammenholdt med Antallet af kørte Lokomotivmil samt om muligt tilsvarende Oplysninger for de svenske, norske og württembergske Statsbaner og for London and North Western Banen.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

XII.

Ved de stedfundne Forhandlinger i Kommissionen om forskellige Driftsforhold have bl. a. Køreplanerne m. v., Spørgsmaalet om Nedlæggelse af Farten Korsør-Kiel samt om Statsbanedriftens Overtagelse af Aarhus-Kalundborg Farten været paa Tale. Til Vejledning ved Bedømmelsen af disse Sager vilde det være ønskeligt for Kommissionen at være i Besiddelse af:

1. Oplysning om de Grunde, som have foranlediget, at Køreplanen paa adskillige Statsbanestrækninger, navnlig i Jylland, paa hvilke Antallet af Tog, der standse ved alle Stationer, ikke er særlig stort, er lagt saaledes, at de hurtigt kørende Tog passere Landstationerne uden Standsning. Det er i Kommissionen for dette Punkts Vedkommende udtalt, at hele det nordlige Jylland er daarlig betjent med Tog. Der føres her kun c. halvt saa mange Tog over Strækningerne som paa Sjælland, og de Tog, som Befolkningen paa Landet egentlig skulde benytte til længere Rejser, køre forbi Landstationerne uden at standse. Paa tilsvarende Strækninger i Udlandet formener man, at Jernbanen ikke fører saakaldte Ekspres- eller Iltog, men hurtigt kørende Persontog, som standse ved alle Stationer.

2. Opgivelse af hvormeget hurtigere Togene med Anvendelse af det nuværende Materiel kunne gennemføres paa de forskellige Strækninger end for Tiden, samt om der vil være forbunden Omkostninger og da hvilke med en hurtigere Gennemførelse af Togene.

3. Oplysning om Virkningen af de gældende Forbud mod at der til visse Tog sælges Billetter til alle Stationer samt Oplysning om, hvad Statsbanerne ville opnaa ved Forbudene, som i Reglen ere af den Beskaffenhed, at de Rejsende uden eller med ganske ringe Udgift paa lovlig Maade kunne gøre dem virkningsløse.

4. Oplysning om de Regler, hvorefter Statsbanerne fordele deres Personvogne, idet man har det Indtryk, at der i højere Grad i Jylland end paa Sjælland anvendes Materiel af tarveligere Art.

5. Oplysning om de i Udlandet anvendte Billetteringsmaader og om Muligheden af og Omkostningerne samt Besparelserne ved at gaa over til Perronafspærring paa alle Stationer, saa at Billettering under Kørslen kan undgaas.

6. En Fremstilling af de Grunde, som bevæge Staten til med et betydeligt Underskud at drive Natfarten Korsør-Kiel, samt Oplysning om hvilke Foranstaltninger det maatte anses for ønskeligt at træffe, hvis denne Fart blev nedlagt.

7. Oplysning om Trafikkens Størrelse samt om den omtrentlige Indtægt og Udgift for Farten Aarhus-Kalundborg. I Forbindelse hermed ønskes tillige en Opgivelse af de Omkostninger, som for Staten vilde være forbundne med en fuldstændig Overtagelse af denne Fart, samt en Opgørelse af, hvorledes Indtægter og Udgifter maa antages at ville stille sig ved Statsdrift.

Kommissionen tillader sig derfor at bede Ministeriet foranledige, at de i foranstaaende Punkter 1—7 begærede Fremstillinger og Oplysninger tilstilles Kommissionen.

Besvarelser af Kommissionens forskellige Spørgsmaal.

Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. I, Punkt 1.

(Indenrigsministeriets Skrivelse af 26. Oktober 1899. E 2617).

I Skrivelse Nr. 1 af 19de Maj d. A. har Kommissionen under Punkt 1 anmodet om at erholde tilstillet en Fremstilling af Ressortforholdene mellem Indenrigsministeriet og Generaldirektoratet for Statsbanedriften, saaledes at det kan ses, hvilke Sager Generaldirektoratet er bemyndiget til at afgøre paa egen Haand, og hvilke der skulle forelægges Ministeriet.

I denne Anledning skulde man tjenstlig meddele følgende:

Ordningen af Ressortforholdene mellem Indenrigsministeriet og Generaldirektoratet hviler i det store og hele paa den af Ministeriet under 14de April 1869 udfærdigede »Instruks for Direktøren for de jydsk-fynske Jernbaner«, ændret ved Ministeriets Skrivelse af 18de August 1879 — hvorved »Overingeniøren for de ny Arbejder« stilles direkte under Ministeriet — samt paa Ministeriets Skrivelse af 23de April 1883 til Direktionen for de sjællandske Statsbaner.

Afskrift af de 3 nævnte Aktstykker vedlægges.

Grundtanken i disse Instrukser er, hvad Ressortforholdet angaar, den, at Direktøren henholdsvis Direktionen afgør løbende Sager i Henhold til de udstedte reglementariske Forskrifter, hvorimod alle andre Afgørelser ere forbeholdte Ministeriet.

Der er ikke senere — hverken efter Statsbanernes Sammendragning og Generaldirektoratets Oprettelse ved kongelig Anordning af 17de April 1885 eller efter Lovene om Statsbanedriftens Ordning af 12te April 1892 og 26de Marts 1898 — fastsat nogen anden almindelig Ordning af Generaldirektoratets Myndighedsomraade i Forhold til Ministeriet eller af Forretningsgangen mellem disse to Organer. Derimod har der, med hine Instrukser af 1869 og 1883 som Udgangspunkter, gennem særlige Bestemmelser og Sædvane udviklet sig en Ordning, hvis Hovedregler gengives i det følgende:

I. Personalet.

a. Generaldirektoratets Forretningsorden samt *Instrukserne* for Lederen af Revisionen, for Kassererne og for Kassekontrolørerne (Ordrerne C 3—6) ere stadfæstede af Ministeriet. Instrukserne for Statsbanedriftens øvrige Embedsmænd (f. Eks. Instrukserne for de forskellige Afdelingschefer og de disse nærmest underordnede Organer) have derimod ikke ministeriel Stadfæstelse.

b. *Ansættelser og Afskedigelser.* Ansatte i 1ste og 2den almindelige Lønningsklasse udnævnes og afskediges af Kongen (Lov af 26de Marts 1898 § 14). Ansatte i 3dje—6te almindelige Lønningsklasse udnævnes og afskediges af Ministeriet. Ansatte i 7de—10de almindelige og i samtlige specielle Lønningsklasser samt Skri-

vere, Telegrafister, Billettrykkere m. fl. (af 11te almindelige Lønningsklasse) udnævnes og afskediges af Generaldirektoratet. Det øvrige Personale af 11te almindelige Lønningsklasse antages og afskediges af Afdelingscheferne. — Forinden nogen ansat afskediges med Pension, eller forinden nogen ansat, der har erhvervet Pensionsret, paa Grund af særlige Omstændigheder afskediges uden Pension eller med nedsat Pension, bliver Spørgsmaalet om hans Pensionering af Generaldirektoratet at forelægge for Kontrolrevisor, eventuelt for Ministeriet.

c. *Forflyttelser*, ogsaa af de af Kongen eller Ministeriet udnævnte Embedsmænd, foretages som Regel af Generaldirektoratet, idet der ikke i Udnævnelsen bestemmes noget vist Tjenestested. Den vigtigste Undtagelse herfra dannes af Stationsforstandere I—IV og Godsekspeditører, idet disse af Ministeriet beskikkes til Stationsforstandere eller Godsekspeditører ved en bestemt Station.

d. *Konstitution* i Embeder af 1ste og 2den almindelige Lønningsklasse meddeles af Ministeriet, i andre Tilfælde af Generaldirektoratet.

Vederlag for Konstitution i mindst 6 Uger kan tilstaas af Generaldirektoratet efter visse Regler, for saa vidt Konstitutionen er foretagen af Generaldirektoratet, og der paa Grund af Embedsledighed haves et Lønningsbeløb til Raadighed til Honorering af den konstituerede. I andet Tilfælde maa Sagen forelægges Ministeriet.

e. Om *Suspension* af en af Kongen udnævnt Embedsmand maa Generaldirektoratet gøre Indstilling til Ministeriet. Ansatte med ministeriel Udnævnelse kunne kun suspenderes af Ministeriet eller paa forventet Sanktion af dette. Andet Personale kan suspenderes af Generaldirektoratet.

f. Tjenstfrihed bevilges af Ministeriet
   1. til Generaldirektøren for 1 Uge eller derover,
   2. til Embedsmænd af 1ste almindelige Lønningsklasse: for over 4 Uger,
   3. til Embedsmænd af 2den almindelige Lønningsklasse og til de af Ministeriet ansatte: for over 6 Uger.

Udenfor disse Tilfælde kan Tjenstfrihed bevilges af Generaldirektoratet, henholdsvis af lavere Myndigheder.

g. I Tilfælde af Tjenstforseelser anvendes af Generaldirektoratet forskellige Forholdsregler, saasom Irettesættelse, Standsning af Forfremmelse, Forflyttelse uden Godtgørelse, Degradation, Afsked; endvidere kan ikendes Straf af *Bøder* indtil $^1/_2$ Maaneds Lønning. Bøder, der ikke overstige 50 Kr., kunne ikendes af Generaldirektoratet, som endvidere kan bemyndige lavere Myndigheder til at ikende deres undergivne Bøder indtil 10 Kr.

h. Er der ved en Tjenstforseelse paaført Statsbanerne Skade til et Beløb af over 500 Kr., indhentes Ministeriets Samtykke til *Frafald af Erstatningskrav* overfor vedkommende ansatte.

i. Generaldirektoratet kan tilstaa saavel tjenstgørende ved Statsbanerne som andre Personer *Dusører* paa indtil 30 Kr. for særlig god Konduite m. v.

k. *Lønninger og Emolumenter* ere for 1ste—10de almindelige og I—XIII specielle Lønningsklassers Vedkommende dels fastsatte umiddelbart i Loven om Statsbanedriftens Ordning dels bestemt af Ministeriet i Lønningsregulativ af 14de Maj 1898 (Ordre C 22). Ved dette Regulativ ere visse Afgørelser indenfor bestemte Grænser overladte Generaldirektoratet, se saaledes Regulativets Paragrafer. 2) Konstitution, 3) Suspension, 7), 8), 9), 10) Tjenstboliger, 17) Godtgørelse ved midlertidig Forflyttelse, 20) Godtgørelse ved permanent Forflyttelse og 25) Stationernes Kontorhold. Særlig mærkes, *at* det er Ministeriet, som træffer Afgørelsen af, hvilke Opholdssteder, der skulle normeres med Opholdstillæg efter Lovens § 12, samt Til-

lægets Størrelse, 60, 90 eller 120 Kr. aarlig, *at* Lejeafgiften af Tjenstboliger for nogle Grupper af Funktionærer er fastsat af Ministeriet, medens den i andre Tilfælde bestemmes af Generaldirektoratet, samt *at* Stationsforstandernes Godtgørelse for Kontorhold, Opvarmning, Belysning og Rengøring fastsættes af Generaldirektoratet.

Fordelingen af de paa Finansloven bevilgede Honorarer foretages af Ministeriet.

For ansatte af 11te almindelige Lønningsklasse bestemmes Lønningsvilkaarene af Generaldirektoratet, eventuelt af Afdelingscheferne, medmindre højere Tilladelse er nødvendig af Hensyn til Budgettet.

1. *Uniformsreglementet* for de ved Statsbanedriften ansatte Funktionærer (Ordre C 43) er stadfæstet af Kongen. Regulativet angaaende Levering af Uniforms- og Beklædningsgenstande m. v. til Funktionærer ved Statsbanedriften (Ordre C 44) er fastsat af Ministeriet. Jfr. i øvrigt Lov af 26de Marts 1898 om Statsbanedriftens Ordning § 10.

II. Pensioner og Understøttelser m. m.

De derhen hørende Spørgsmaal ere for Størstedelen ordnede efter faste Regler, der ikke lade Plads aaben for noget Skøn i det enkelte Tilfælde. Disse Regler ere enten givne umiddelbart ved Lov eller af Ministeriet. Hvor undtagelsesvis et Skøn skal udøves, træffes Afgørelsen af Ministeriet, for saa vidt den ikke er forbeholdt den finanslovgivende Myndighed, jfr. saaledes Lov om Statsbanedriftens Ordning af 26de Marts 1898 *§ 17 d*, 1ste Stykke, 2det Punktum (Reglerne for Henførelsen af det ikke maanedslønnede Personale i 11te almindelige Lønningsklasse under de forskellige Pensions-Lønningssatser ere fastsatte af Ministeriet), *e*, 2det Stykke, sidste Punktum og 7de Stykke, *i*, *m*, *o* (Størrelsen af hver enkelt Børneunderstøttelse fastsættes særskilt af Ministeriet).

For de i samme Lovs *§ 18 I* omhandlede Interessenter i »Pensionkassen for de ved de tidligere sjællandske Statsbaner fast ansatte« er Ressortforholdet det samme som efter § 17 (se Ordre C 34). Hvad angaar de i samme Lovs § 18 II omhandlede ansatte, der have valgt at forblive underkastede de af Indenrigsministeriet under 10de Maj 1869 udfærdigede Bestemmelser om Alderdomsforsørgelse m. v., bliver Afgørelsen om Anvendelsen af de opsparede Forsørgelsesbeløb altid truffen af Ministeriet (se Ordre C 33).

Om Understøttelse til de paa Grund af Sygdom eller Tilskadekomst *midlertidigt arbejdsudygtige* saavel som til dem, der paa Grund af smitsom Sygdom i Hjemmet maa afholde sig fra Arbejdet, har Ministeriet fastsat bestemte Regler (se Ordrerne C 106 og 108 samt D 154, 155, 156 og 195). Som det vil ses, er der her i enkelte Tilfælde overladt Generaldirektoratet en Myndighed til at træffe visse Afgørelser. I Forbindelse hermed har Ministeriet bemyndiget Generaldirektoratet til, naar efterladte efter en i Tjenesten omkommen Person have Trang til øjeblikkelig Hjælp, at tilstaa en ekstraordinær Understøttelse en Gang for alle paa indtil 100 Kr. som Hjælp til Bestridelse af Begravelsesudgifterne m. v.

De ved Statsbanedriften bestaaende *to Sygekasser* vælge selv deres Bestyrelse, dog at som Formand for Bestyrelsen fungerer Generaldirektøren for Statsbanerne eller en af ham beskikket, for Tiden Chefen for Statsbanernes Sekretariat. Den daglige Administration besørges gennem Statsbanedriftens Kontorer.

III. Fribefordringen

er reguleret ved de af Indenrigsministeriet udfærdigede eller stadfæstede Reglementer og særlige ministerielle Resolutioner, til Dels ved bestemte Regler, som have uddannet

sig ad Sædvanens Vej. Fribefordring for Personer, hvis Virksomhed har særlig Interesse for Banerne, kan indrømmes af Generaldirektoratet, men bortset fra den til fremmede Jernbaners Personale indrømmede, paa Gensidighed hvilende Fribefordring samt Fribefordring til Jernbanelæger, beror næsten al Fribefordring paa Statsbanerne udenfor Jernbanepersonalets egen Kreds paa ministerielle Afgørelser. Dette gælder navnlig ogsaa om al Fribefordring i filantropiske og lignende Øjemed.

IV. Tarifsager.

Ifølge § 59, 1ste Stykke i Lov af 24de April 1896 om Statsbanernes Takster m. m. skulle alle Takster for den lokale Befordring over Statsbanerne udfærdiges af Ministeriet, der ligeledes ifølge samme Lovs § 69 fastsætter de reglementariske Bestemmelser til Gennemførelse og Fuldstændiggørelse af Reglerne i Loven. Tarifoverenskomster med inden- eller udenlandske Befordringsmyndigheder om den gennemgaaende Befordring skulle ifølge samme Lovs § 68 for Statsbanernes Vedkommende stadfæstes af Ministeriet.

Alle Tarifsager blive altsaa forelagte Ministeriet.

V. Køreplaner.

Den til Offentliggørelse bestemte Køreplan for Personbefordringen stadfæstes af Ministeriet. Generaldirektoratet kan foretage saadanne *midlertidige* Forandringer i denne Køreplan, som nødvendiggøres af Forholdene, f. Eks. Dæmningsskred, og kan *forsøgsvis* for en kortere Tid sætte personførende Tog i Gang uden Ministeriets Tilladelse.

Gods- og Særtogsbefordringen ordnes af Generaldirektoratet eller af lavere Organer.

Hvad ovenfor er sagt om Togplaner, gælder paa tilsvarende Maade om Fartplanerne for Søruterne.

VI. Sager vedrørende Anlæg, Bevillinger, Ejendomsspørgsmaal m v.

Af herhen hørende Sager, om hvilke der gøres Indstilling til Ministeriet, skulle navnlig følgende fremhæves:

1. Overenskomster med private Baner om disses Tilslutning til Statsbanestationer og Ordningen af Forholdene paa Fællesstrækninger m. v.
2. Overenskomster angaaende Havnespor.
3. Anlæg af private Sidespor.
4. Anlæg eller Nedlægning af offentlige eller private Overkørsler.
5. Forandring af private Overkørsler til offentlige Overkørsler og omvendt.
6. Oprettelse af Billetsalgssteder, Holdepladser og Stationer.
7. Følgende Sager om Anvendelse af de paa Finanslovens § 27 givne Bevillinger:
   a. »Til mindre Udvidelser og Anskaffelser ved Statsbanerne.«
   b. »Til uforudsete og tilfældige Udgifter vedrørende de i Drift værende Statsbaner.«
   c. »Erstatning for Tab og Skade« (i Reglen sammen med Indstilling om Areal, § 27 II B a og B b).
   d. Enkelte særlige Bevillinger, saasom Banevogterhuse.
8. Spørgsmaal om Afholdelse af Udgifter af de sjællandske Baners Reservefond.
9. Anskaffelse af Driftsmateriel, Ophugning og Salg af samme.
10. Erhvervelse og Salg af Arealer og Bygninger, herunder Inddragning under Banen af de Ekspropriationsfonden tilhørende Grundstykker.

VII. Kontrakter om Levering, Arbejders Udførelse og lignende.

A. Sker *almindelig Udbud til Licitation og*

1. laveste Tilbud gøres af et *indenlandsk* Firma, kan dette af Generaldirektoratet akcepteres uden Approbation af Ministeriet; kun skal Indberetning om Handelens Afslutning gøres til Ministeriet, hvis Genstandens Værdi overstiger 50,000 Kr.,
2. laveste Bud gøres af et *udenlandsk* Firma, eller Generaldirektoratet mener ikke at burde akceptere laveste Tilbud, maa Approbation søges hos Ministeriet, for saa vidt Genstandens Værdi overstiger 50,000 Kr.

B. *Sker begrænset Udbud til bestemte Firmaer*, maa Approbation paa Handelens Afslutning søges hos Ministeriet, hvis Genstandens Værdi overstiger 50,000 Kr.

C. *Afsluttes Handel underhaanden uden Udbud*, maa Approbation søges hos Ministeriet, hvis Genstandens Værdi overstiger 20,000 Kr.

D. Spørgsmaal om *Eftergivelse af Bøder*, som Leverandører og Entreprenører ere ifaldne i Henhold til de med dem afsluttede Kontrakter, skulle stedse indstilles til Ministeriets Afgørelse, selv om Kontrakten er afsluttet uden ministeriel Approbation.

E. Derimod skulle Andragender om *Udsættelse af vedtagne Leveringsfrister* kun forelægges Ministeriet, for saa vidt dette har approberet Antagelsen af de indkomne Tilbud om paagældende Leverance.

VIII. Sikkerhedsbestemmelser.

De forskellige for Statsbanerne gældende Politireglementer ere udfærdigede af Ministeriet. Alle andre Sikkerhedsforskrifter — deriblandt navnlig Signalreglementet og Reglementet for Togenes Gang — ere derimod fastsatte af Generaldirektoratet paa egen Haand.

IX. Erstatningssager m. m.

Erstatningsspørgsmaal, der kunne afgøres i Henhold til Takstloven af 24de April 1896 eller den internationale Overenskomst om Godsbefordring paa Jernbaner af 14de Oktober 1890 eller de gennemgaaende Tarifer, afgøres uden Hensyn til Erstatningens Størrelse af Generaldirektoratet. Sager af denne Art forelægges kun Ministeriet, naar det efter Generaldirektoratets Formening er tvivlsomt, hvorvidt der under de foreliggende Omstændigheder i Henhold til de ovennævnte Regler tilkommer vedkommende Erstatning hos Statsbanerne.

Andre Erstatningssager afgøres af Generaldirektoratet, naar de angaa Beløb af ikke over 500 Kr., i andet Fald forelægges de Ministeriet.

Sager om Fragt-, Billet- og Vognlejegodtgørelse afgøres af Generaldirektoratet.

X. Vognbenyttelse m. m.

Overenskomster med fremmede Baner om fælles eller gensidig Vognbenyttelse, almindelige Betingelser for privates eller fremmede Myndigheders Benyttelse af egne Godsvogne paa Statsbanerne og Overenskomster om Leje af fremmede Vogne i vognknappe Tider stadfæstes af Ministeriet.

Dog har Generaldirektoratet fastsat de i Forhold til Privatbanerne og Sverige gældende Betingelser for Leje af Lokomotiver og Personvogne.

XI. Sager angaaende Forrentningen af Statsbanedriftens i Banker indsatte Pengemidler

blive altid i hvert enkelt Tilfælde gjorte til Genstand for Indstilling til Ministeriet.

XII. Kasse- og Regnskabsvæsen.

Sager angaaende Kasse- og Regnskabsvæsenet og Regnskabsaflæggelsen afgøres som Regel af Generaldirektoratet, og dette gælder saavel Kontorernes, Stationernes og Afdelingernes Regnskabsvæsen som Generaldirektoratets egen Regnskabsaflæggelse.

Instruks for Direktøren for de jydsk-fyenske Jernbaner.

---

§ 1.

Direktøren har dels at lede Forarbejderne til nye Jernbaneanlæg i Jylland og Fyn og dermed i Forbindelse staaende Anlæg, at forberede Kontraktafslutninger om Udførelsen af de vedtagne Anlæg og at føre det overordnede Tilsyn med de Arbejder, der komme til Udførelse, dels at forestaa Driften af de jydsk-fyenske Jernbaner, samt Vedligeholdelsen af Banerne med tilhørende Materiel og Inventarium m. v., i hvilket Øjemed han selvstændigt og paa eget Ansvar bestyrer alle løbende Forretninger og udfærdiger de dertil fornødne Ekspeditioner, ligesom han leder Driftens Bogholderi, Kasse- og Regnskabsvæsen, alt under de nedenfor anførte nærmere Bestemmelser.

§ 2.

Direktøren staar umiddelbart under Indenrigsministeriet, og alene igennem dette kan der meddeles ham Paalæg eller affordres ham Betænkninger.

Han har at afgive Indberetninger og Betænkninger til Ministeriet samt saa ofte det forlanges at indfinde sig i Ministeriet for personlig at foredrage Sager eller meddele Oplysninger. Ved Udførelsen af sine Forretninger har han nøje at følge de ham af Ministeriet meddelte almindelige og specielle Instruktioner og Anvisninger, ligesom han ogsaa uopfordret har at andrage paa, at de efter hans Formening fornødne Foranstaltninger træffes. I tvivlsomme Tilfælde eller i saadanne, for hvilke han ikke er forsynet med specielle Forskrifter, og hvor Fare eller væsentlige Ulemper maa befrygtes ved Opsættelse, paaligger det ham straks paa eget Ansvar at træffe saadanne Foranstaltninger, som maa anses fornødne, dog har han uden Ophold derom at indberette til Ministeriet for at modtage nærmere Instruktioner.

§ 3.

Direktørens Forhold til de kongelige Commissarier vil nærmere blive fastsat i en for disse Bestillingsmænd udfærdiget Instruks.

§ 4.

Forarbejderne til paatænkte nye Anlæg udføres og Tilsynet med de Arbejder, der komme til Udførelse, føres af Overingenieuren for de nye Arbejder ved de jydsk-fyenske Jernbaner, der udnævnes af Indenrigsministeriet, men forøvrigt er stillet under Direktøren. Overingeniørens Forhold i Almindelighed, saavel som hans Stilling til Direktøren er bestemt ved den for ham udfærdigede Instruks.

Om fornødent gjøres, kan Assistance for Overingeniøren afgives af det ved Driften ansatte Personale.

§ 5.

Ved nye Jernbaneanlæg træder Direktøren i directe Rapport til Entreprenørernes Generalbefuldmægtigede og forhandler med denne om alle Sager, der angaa Anlægget.

Direktøren er bemyndiget til at afgøre alle Sager, der vedkomme de nye Anlæg, naar Hjemmel for Afgørelsen haves i de afsluttede Kontrakter eller de af Ministeriet givne almindelige Bestemmelser. Han kan saaledes ogsaa paa eget Ansvar approbere alle Projekter og Tegninger, der ere affattede i Overensstemmelse dermed. Forsaavidt saadanne af ham approberede Planer og Tegninger angaa vigtigere Arbejder, blive Kopier deraf at tilstille Indenrigsministeriet. Dette gælder navnlig om alle Planer til Stationer samt Tegninger og Grundplaner til Stationsbygninger. Angaa Sagerne derimod Forandringer i de afsluttede Kontrakter, eller medføre de Afdrag eller Tillæg i den kontraherede Anlægskapital, da forelægges de af Direktøren for Indenrigsministeriet. De Besigtigelsen og Ekspropriationen vedkommennde Planer forelægges Ministeriet til Approbation gennem vedkommende kongelige Commissarier. Af alle Planer og Tegninger, der forelægges Ministeriet til Approbation, bliver der at tilstille dette Kopier.

Naar Omstændighederne tillade det, deltager Direktøren i de lovbefalede Besigtigelses- og Ekspropriationsforretninger, navnlig naar der foreligger vigtigere Spørgsmaal til Forhandling, saasom om Linieforandringer eller Stationers Beliggenhed. Han inspicerer Arbejderne paa de nye Baneanlæg, naar han dertil finder Anledning, og tilstiller Ministeriet maanedlige Indberetninger om Arbejdernes Fremgang.

§ 6.

Det paahviler Direktøren at indsende til Indenrigsministeriet saa betimeligt, at det fornødne Beløb kan søges bevilget af Rigsdagen, Forslag og Overslag til det Driftsmateriel og Inventarium, der bliver at anskaffe til de nye Jernbanestrækninger, der skulle aabnes for Driften. Naar Forslagene og Overslagene ere approberede af Ministeriet, har han at sørge for, at overensstemmende hermed Materiellet og Inventariet anskaffes og haves tilstede i brugbar Stand til den Tid, da Sektionerne aabnes, og at til samme Tid det fornødne Personale overensstemmende med et af ham udarbejdet og af Ministeriet approberet Forslag er antaget og indøvet. Over Udgifterne ved de fornævnte Anskaffelser har han at aflægge Ministeriet behørigt Regnskab, senest inden 3 Maaneder efter den paagældende Sektions Aabning for Driften. Ligeledes har Direktøren betimeligt at tilstille Ministeriet Forslag til de Summer, som ville være at søge bevilgede til Kontrollen med de under Udførelse værende Jernbaneanlæg eller Forarbejder til nye Anlæg, samt at forestaa Udbetalingen af de hertil bevilgede Summer og at aflægge behørigt Regnskab herfor.

§ 7.

Naar en ny Jernbanestrækning af den vedkommende Entreprenør anmeldes som saavidt fuldført, at den kan aabnes for Driften, og Overingeniøren for de nye Arbejder erkender Rigtigheden heraf, da indberetter Direktøren derom til Indenrigsministeriet, og berammes dernæst uden Ophold et almindeligt Eftersyn af den paagældende Banestrækning med alt dens Tilbehør. I dette Eftersyn, der ledes af Direktøren, skulle saavel Overingeniøren for de nye Arbejder, som Entreprenørernes Overingeniør deltage. Ved Eftersynet optages en Protokol, hvori navnlig konstateres, hvilke Arbejder der restere, og deres Værdi. Naar Eftersynet er sluttet, indsender Direktøren til Indenrigsministeriet saavel den derved optagne Protokol som Beretning om, hvorvidt det til Sektionen bestemte Driftsmateriel og Inventarium er tilstede i brugbar Stand, og hvorvidt det fornødne Personale er antaget og indøvet. Naar Ministeriet derefter har fastsat den Dag, paa hvilken Banestrækningen skal aabnes, foretages de fornødne Prøvefarter, hvorefter Direktøren foranstalter den aabnet for Driften.

§ 8.

Naar i det første Aar efter Aabningen af en Jernbanestrækning Vedligeholdelsen af denne paahviler Entreprenørerne for Anlægget, har Direktøren at drage Omsorg for, at der under Ledelse af Driftens Ingeniører føres et stadigt Tilsyn med, hvorledes Entreprenørerne opfylde deres Forpligtelser. De Fejl eller Mangler, der vise sig, skulle i Reglen afhjælpes ved Entreprenørernes Foranstaltning, men Direktøren er dog berettiget til, naar Hensyn til Driftens Sikkerhed gør det nødvendigt, da at lade de fornødne Arbejder udføre ved egen Foranstaltning og paa Entreprenørernes Regning.

Efter Udløbet af det Aar, i hvilket Entreprenørerne for Anlægget vedligeholde den paagældende Banestrækning, bliver den af Entreprenørerne at overlevere til Direktøren, der afgiver Erklæring til Indenrigsministeriet om, hvorvidt Entreprenørernes Forpligtelser i Henseende til Banens Anlæg og Vedligeholdelse ere fuldstændigt opfyldte eller ikke.

§ 9.

Af Indenrigsministeriet ansættes og afskediges Sekretæren, Kassererne, Over-Regnskabsførerne, Bogholderen, Revisorerne, Overmaskinmesteren, Maskinmestrene, Overbaneingeniøren, Baneingeniørerne, Over-Driftsinspektøren, Toginspektøren og Sektionsinspektørerne. Alle øvrige Bestillingsmænd og Betjente ansættes og afskediges af Direktøren.

Samtlige Bestillingsmænd og Betjente ere Direktøren underordnede og forpligtede til uvægerlig at adlyde hans Befalinger.

De Bestillingsmænd, der ansættes af Direktøren, kunne kun antages med de i Lønningsreglementet fastsatte Lønninger og Opsigelsesfrister, og Direktøren kan i Tilfælde af Forseelser afskedige dem uden nærmere Varsel eller suspendere dem, ligesom han ogsaa i Henhold til Tjenst-Reglementet kan paalægge dem Mulkter af indtil 16 Rd.

En Fortegnelse over samtlige Bestillingsmænd og Betjente indsendes ved Udgangen af hvert Driftsaar til Indenrigsministeriet.

§ 10.

Direktøren har hvert Aar inden Udgangen af August Maaned til Ministeriets Approbation at indsende et i en saadan Form og Udførlighed, som Ministeriet maatte

forlange det, affattet Forslag til Budget over Indtægter og Udgifter ved Banernes Drift og Vedligeholdelse i det paafølgende Driftsaar, der regnes fra 1. April til 31. Marts. Naar Budgetforslaget med de deri af Ministeriet foretagne Forandringer er approberet, skal det tjene som Norm for Driftens Førelse i det paagældende Aar og maa ikke fraviges uden Ministeriets Samtykke. Navnlig tør det deri fastsatte Antal af Bestillingsmænd og Betjente ikke overskrides.

§ 11.

Direktøren har dels personlig ved jevnlig at berejse Banerne dels ved det ham underordnede Personale at paase, at Banerne med Tilbehør saavelsom Driftsmateriellet og Inventariet m. v. stadig vedligeholdes i god og brugbar Stand. Han er bemyndiget til selvstændigt og paa eget Ansvar indenfor de budgetterede Summer at lade afholde de Udgifter, som den ordinære Vedligeholdelse udkræver, samt til at foranstalte de mindre betydelige Anskaffelser, som ere nødvendige til Supplering af de tilsteværende Beholdninger. Derimod maa Hovedreparationer og større Anskaffelser kun foretages efter Ministeriets forud erhvervede Samtykke.

§ 12.

Direktøren har i Almindelighed at paase, at Banernes Drift udføres paa den for Staten fordelagtigste og for Publikum bekvemmeste og sikkreste Maade. Han er ansvarlig for, at saavel Politireglementet som alle øvrige af Ministeriet for Driften givne Forskrifter nøje overholdes, og at de ham underordnede Bestillingsmænd og Betjente med Iver og Nøjagtighed opfylde de dem paahvilende Tjenstpligter overensstemmende med de dem af ham meddelte Ordrer og Instruktioner.

Af alle de af ham udfærdigede almindelige Instrukser og Reglementer har han at tilstille Ministeriet et Eksemplar. Direktøren bør derhos stedse have Opmærksomheden henvendt paa saadanne Foranstaltninger, som maatte anses ønskelige eller tjenlige til Udviklingen af Banernes Benyttelse, i hvilken Henseende navnlig Fartplanerne og Taksterne bør være Genstand for hans nøjeste Overvejelse.

§ 13.

De gældende Fartplaner bør nøjagtigt overholdes, forsaavidt ikke i et enkelt Tilfælde uafvendelige Omstændigheder gøre en Afvigelse derfra nødvendig, og de maa ikke forandres uden Ministeriets Samtykke. Dog skal det være Direktøren tilladt at anordne Ekstratog under Iagttagelse af de derfor givne reglementariske Forskrifter.

§ 14.

De af Ministeriet approberede Takster for Befordring af Personer og Gods paa Banerne maa ikke forandres uden Ministeriets Samtykke. Dog skal Direktøren være bemyndiget til for enkelte Tilfælde, hvor særlige Forhold maatte gøre en Nedsættelse af Taksterne tilraadelig, og hvor Forholdene ikke tillade forud dertil at erhverve Ministeriets Samtykke, paa eget Ansvar at indrømme en saadan Moderation i Taksterne, men han har da uden Ophold herom at gøre Indberetning til Ministeriet.

§ 15.

Kontrakter med andre Jernbaneselskaber om Tilslutning til Banerne eller om fælles Benyttelse af Materiellet e. d. l. maa kun afsluttes med Ministeriets forud erhvervede Samtykke.

§ 16.

Til Besørgelse af Driftens Kassevæsen og Bogholderi ansætter Ministeriet en Regnskabsfører ved Hovedkontoret og en eller flere Kasserere, hvilke Bestillingsmænd udføre de dem overdragne Forretninger under Tilsyn af Direktøren overensstemmende med de for dem udfærdigede Instrukser.

Direktøren har navnlig at paase, at Driftsindtægterne overensstemmende med de Kassererne meddelte Instrukser indsættes i vedkommende Banker med kortere eller længere Opsigelse, eftersom der kan forudses inden kortere eller længere Tid at ville blive Brug for samme.

De i Bankerne indsatte Beløb kunne alene udtages af samme efter Rekvisition enten af Indenrigsministeriet eller af Direktøren. Direktørens Rekvisition skal for at have Gyldighed være noteret af Regnskabsføreren. Saa ofte dertil findes Anledning har Direktøren at foretage et Eftersyn af Kassererne Kassebeholdning og Bogføring m. v.

Udbetaling finder Sted efter Direktørens skriftlige almindelige eller særlige Ordre under Iagttagelse af de derom i Instrukserne for Kassererne og Regnskabsførerne foreskrevne Regler.

§ 17.

Hvert Aar senest inden Udgangen af Juni Maaned har Direktøren at forelægge Ministeriet til Revision og Decision et detailleret og i Henhold til det approberede Budget ordnet Regnskab over Banernes Indtægt og Udgift i det forløbne Driftsaar. Direktøren er efter Ministeriets Decision ansvarlig for de Fejl og Urigtigheder, som deri maatte forefindes.

Inden Midten af hver Maaned indsendes til Ministeriet en Ekstrakt af Regnskabet for den foregaaende Maaned.

§ 18.

Inden Udgangen af September Maaned hvert Aar har Direktøren til Forelæggelse for Rigsdagen at tilstille Ministeriet en fuldstændig Beretning om Banernes Drift og alt hvad dertil knytter sig for det forløbne Regnskabsaar tilligemed en Oversigt over Driftens økonomiske Status for Tidsrummet fra 1. April indtil 31. August i det løbende Aar samt en Beretning over Status af Arbejderne paa de ikke fuldførte Jernbaner, opgjort den 31. August i det løbende Aar.

Indenrigsministeriet, den 14de April 1869.

J. B. S. Estrup.

Indenrigsministeriet.

Kjøbenhavn, den 18. August 1879.

Overensstemmende med Hr. Etatsraadens Andragende i behagelig Skrivelse af 4. April d. A. samtykker Ministeriet herved i, at de i den for Direktøren for de jydsk-fyenske Jernbaner udfærdigede Instruks af 14. April 1869 indeholdte Bestemmelser, hvorefter Ledelsen af Forarbejder til nye Jernbaneanlæg i Jylland og Fyn, Forberedelsen af Kontraktafslutninger om Udførelsen af vedtagne Anlæg samt det overordnede Tilsyn med de Arbejder, som komme til Udførelse, er henlagt under Direktørens Embedsomraade, sættes ud af Kraft, hvorhos den Overingeniøren for de nye Arbejder ved de jydsk-fyenske Jernbaner tillagte Stilling omordnes saaledes, at bemeldte Embedsmand, i Stedet for som hidtil at være stillet under Dem, fremtidig kommer til at sortere direkte under Indenrigsministeriet.

Ved at meddele Dem Foranstaaende til behagelig Efterretning og Iagttagelse skal man tilføje, at man under Dags Dato har tilkendegivet Overingeniøren for de nye Arbejder det Fornødne om de heraf følgende tilsvarende Ændringer i den for ham udfærdigede Instruks.

P. M. V.
Schou.

Andr. Skrike.
Fm.

Til Direktøren for de danske Statsbaner.

Indenrigsministeriet.

Kjøbenhavn, den 23. April 1883.

I Forbindelse med Ministeriets Skrivelse af 4. April 1881 skulde man til behagelig Efterretning og fremtidig Iagttagelse tjenstligst melde, at Direktionen foruden de i den nævnte Skrivelse omhandlede Budget- og Regnskabssager indtil videre vil have at forelægge Ministeriet til Afgørelse alle Sager angaaende:

1) Organisationen af Statsbanernes Bestyrelse (her som overalt i det følgende Skibsmateriellet medindbefattet under Statsbanerne);
2) Lønnings- og Forsørgelsesforhold samt andre almindelige Forhold vedkommende de ansatte, almindelige Regler for Sikkerhedsstillelse;
3) Ansættelse, Forflyttelse og Afskedigelse af Embedsmænd med aarlig Begyndelsesgage af over 2,600 Kr. samt Instrukser for disse og deres Permissioner over 8 Dage;
4) Banens Ejendoms- og Naboforhold samt de af Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen vedtagne Bestemmelser;

5) Udvidelser og Forandringer ved de bestaaende Anlæg og det til samme hørende Materiel;
6) Almindelige Regler og Bestemmelser, som skulle iagttages for at sikre Færdselen og Ordenen paa Banen (Politireglementet);
7) Betingelserne for Banernes Benyttelse (Takster og Befordrigsreglement);
8) Fartplanen for regelmæssige Tog, der medføre Rejsende og Post.
9) Oprettelse af Holdepladse samt Etablering af private Sidespor.
10) Almindelige Regler for Tilstaaelse af fri Befordring eller Befordring til nedsat Takst.
11) Erstatningskrav, der ere af tvivlsom Beskaffenhed eller angaa et større Beløb end 500 Kr.
12) Overenskomster med andre Befordringsentrepriser eller med andre Autoriteter (Post- og Telegrafvæsenet, Militæretaterne o. s. v.)
13) Kontrakter om Materialleverancer, forsaavidt Kontraktsummen overstiger 10,000 Kr.
14) Andre Forhold, der kunne antages at faa varigere eller væsentligere Betydning for Banerne, og som ikke kunne afgøres efter de gældende Forskrifter for Driften.

Endvidere har Direktionen at tilstille Ministeriet:

15) Fortegnelse over samtlige ansatte ved Udgangen af hvert Driftsaar.
16) Tre Eksemplarer af alle almindelige Instrukser og Reglementer, der udfærdiges af Direktionen.
17) Indberetning om enhver væsentlig Afvigelse fra de givne almindelige Forskrifter, om ethvert Ulykkestilfælde og for Skibenes Vedkommende ethvert Paasejlingstilfælde.

E. Skeel.

Larsen.

Til Direktionen for de sjællandske Statsbaner.

Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. I, Punkt 2.

(Skrivelse af 11te August 1899, Jn. 17706, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet).

I Henhold til Ministeriets Skrivelse af 13. Juni d. A., E. 1462, skal man i Overensstemmelse med det under Punkt 2 i Skrivelse Nr. 1 af 19. Maj s. A. af Kommissionen angaaende Statsbanedriftens Ordning udtalte Ønske hermed fremsende Instrukser for Bane- og Telegrafingeniører, Maskiningeniører og -inspektører, Skibsinspektøren og Skibsmaskininspektøren, hvilke Instrukser alle ere approberede af Generaldirektoratet i 1894*).

Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. I, Punkt 3.

(Skrivelse af 8de September 1899, Jn. 19332, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet).

I Henhold til Ministeriets Skrivelse af 13. Juni d. A., E. 1462, skal man med Hensyn til Punkt 3 i Skrivelse Nr. 1 af 19. Maj d. A. fra Kommissionen angaaende Statsbanedriftens Ordning saalydende:

»En Fremstilling af, hvorledes Samarbejdet Landet over foregaar mellem Trafik-, Bane-, Maskin- og Søfartstjenesten, altsaa saavel paa de højere Trin som ved den lokale Virksomhed«,

fremkomme med følgende Bemærkninger:

*) Bilagene ere ikke aftrykte.

Al Jernbanedrift beror paa en uafbrudt og mangfoldig Samvirken og Vekselvirkning mellem de forskellige Organer under Maskin-, Trafik- og Banetjenesten, hvortil for vore Statsbaner endnu tilkommer Søfartstjenesten.

I Erkendelse af Nødvendigheden af dette Samarbejde er det i Forvaltningschefernes Instrukser i sammes § 1 paalagt disse at understøtte hinanden gensidig og i Forening virke til Fremme af Statsbanedriftens Tarv; i § 2 i almindelig Instruks for samtlige ansatte er det fremhævet, at alle ere pligtige til ogsaa uden direkte Opfordring at yde hverandre gensidig Understøttelse i Udførelse af Tjenstforretninger. Almindelig Instruks for Stationspersonalet indeholder Paalæg til Stationsbestyreren om paa bedste Maade at assistere andre Afdelinger; han er derfor pligtig til, saavidt Forholdene tillade det, at efterkomme Anmodninger fra ansatte under andre Afdelinger om Bistand af mere forbigaaende Natur, medens Paalæg om Bistand af varigere Natur kun kunne gives ham gennem hans foresatte.

Iøvrigt ere Regler for, hvorledes Samarbejdet skal foregaa, tilvejebragte dels gennem de i en Række af grundlæggende og udførlige Reglementer indeholdte Forskrifter for Samarbejde mellem Statsbanedriftens forskellige Afdelinger, dels gennem Praksis.

Af saadanne Reglementer skal man, foruden Instrukserne for Forvaltningscheferne samt for de under disse ansatte Embedsmænd af 2den Lønningsklasse, eksempelvis nævne Signalreglement, Reglement om Togenes Gang, Instrukserne for Stations- og Togtjenesten, Bestemmelserne om: Rangering, Bremsebetjening, Togenes Sammenkobling, Opvarmning og Belysning, Lokomotivernes Vandforsyning, Tilsyn med Baneanlæg og med Driftsmateriel; Forhold ved Drifts-Uheld, under Snelæg m. m., Telegrafens Vedligeholdelse og Benyttelse; Forholdene i Havnene og paa Overfartsstederne m. m.

I det følgende skal man søge i Hovedtrækkene at vise, hvorledes Samarbejdet foregaar.

Udvidelse og Forandringer af bestaaende Anlæg, Reparationer m. m.

Herhenhørende Projekter og Arbejder udføres i Reglen af Baneafdelingen, men for saa vidt de udføres for en af de øvrige Afdelinger, bliver et Samarbejde mellem Afdelingerne nødvendigt.

Intet Arbejde, der kan gribe forstyrrende ind i Brugen eller Vedligeholdelsen af Anlæg og Indretninger, som benyttes eller vedligeholdes af andre Afdelinger, eller hvis Udførelse paa anden Maade er af Interesse for disse, bringes til Udførelse uden forudgaaet Forhandling med de vedkommende Afdelinger.

Det er derhos paalagt Trafik-, Maskin- og Søfartsafdelingerne, inden de indsende til Generaldirektoratet noget Forslag, som eventuelt skal udføres af Baneafdelingen, forud at forhandle direkte med denne om Forslaget og at indhente et Overslag fra denne om Omkostningerne.

Under selve Udførelsen genoptages Forhandlingerne saa ofte som fornødent, for at de paagældendes Ønsker med Hensyn til Rækkefølge m. m. af Arbejderne saa vidt muligt kunne ske Fyldest.

Da den daglige Ledelse af Arbejderne som Regel paahviler den Banesektion, henholdsvis Telegrafsektion, indenfor hvis Omraade Udførelsen sker, er det almindeligvis ogsaa denne Sektion, som kommer til at føre Forhandlingerne, og disse foregaa da imellem samme og vedkommende Trafiksektion, henholdsvis Maskinsektion; men forud

for Arbejdernes Iværksættelse er der mellem selve Afdelingerne ført fornødne Forhandlinger, jfr. det efterfølgende, og det er en Selvfølge, at det under Arbejdernes Gang kan — endog jevnligt — blive nødvendigt, at Afdelingerne fortsætte deres Samraad.

Hvad der er anført om Udførelse af Arbejderne, gælder i sin Almindelighed ogsaa om Udarbejdelsen af Forslag (Projekter). Forslag af mindre omfattende Art eller Forslag, for hvilke de lokale Forhold i særlig Grad gøre sig gældende, udarbejdes paa deres første Trin af vedkommende Sektion under Baneafdelingen efter Samraad med Trafik-, henholdsvis Maskinsektionen, og fremsendes derefter til Banechefen, som, forinden de afgives til Generaldirektoratet, forelægger dem for vedkommende Trafikchef, henholdsvis Maskinchefen eller eventuelt Søfartschefen.

Ved Udarbejdelse af Forslag til større Arbejder, for hvilke de lokale Forhold spille en underordnet Rolle i Sammenligning med de almindelige Driftshensyn, saasom større Stationsudvidelser, Dobbeltsporanlæg, Anlæg af Havne og lignende, følges en Fremgangsmaade, der er den omvendte af nys anførte. Udarbejdelsen sker ved Banechefens Foranstaltning efter Forhandling med vedkommende andre Afdelingschefer, men der gives Sektionerne Lejlighed til at fremsætte deres Anskuelser og paapege de Hensyn, som betinges af de stedlige Forhold.

Paa lignende Maade forholdes med Udarbejdelsen af Normaltegninger, det vil sige Tegninger af Bygninger, Bygningsværker, Sporkonstruktioner og deslige til fælles Brug for hele Banenettet eller større Dele af samme, samt Forslag til Broanlæg, større Jernkonstruktioner og lignende, hvis Udarbejdelse Banesektionerne ikke vilde kunne bestride uden i utilbørlig Grad at tilsidesætte den daglige praktiske Tjeneste.

Endnu maa nævnes en Form for Samarbejde — den kollegiale —, som anvendes i enkelte Tilfælde. Telegrafingeniøren, Baneingeniøren, Maskininspektøren og Trafikinspektøren træde i Spørgsmaal vedrørende Signalforhold paa Stationerne sammen for at drøfte Forholdenes Ordning og fremsætte Forslag i den Anledning.

Naar Reparationsarbejder skulle foretages paa en Station ved Bygninger, Spor, Drejeskiver, Telegrafledninger, Telegrafapparater, centraliserede Sporanlæg og lignende, afgives Rekvisition direkte af Stationen til den paagældende Bane- eller Telegrafsektion eller henholdsvis til Overbanemester (Baneformand) eller Telegrafmester (Telegrafformand). Saadanne Rekvisitioner afgives enten skriftlig eller pr. Telegraf, men kunne ogsaa afgives mundtlig til en af den paagældende Afdelings Funktionærer, saafremt saadanne ere til Stede.

Har Baneafdelingen ikke Haandværkere paa Stedet, ere Stationerne bemyndigede til selv at lade afholde mindre Reparationer paa Bygninger, naar Udgiften ikke overstiger 10 Kr. (Ordre C 142). Om større Vedligeholdelsesarbejder, som Maling, Gulvlægning og lignende, skulle Stationerne gøre direkte Indstilling til vedkommende Baneingeniør, der bestemmer, i hvilket Omfang saadanne Arbejder skulle udføres.

Naar Baneafdelingens Folk arbejde paa Stationerne, ere de pligtige at følge vedkommende Stationsforstanders Anvisninger, for saa vidt Arbejdet berører Lokaler eller Stationsindretninger, der bruges til den daglige Trafik, men ere iøvrigt ikke underlagte Stationforstanderen.

Paa lignende Maade som ovenfor fremstillet angaaende Stationerne forholde Maskin- og Søfartsafdelingens stedlige Organer sig i tilsvarende Tilfælde.

Naar Dykker er nødvendig til Udførelsen af Arbejder ved Havnene, stilles Søfartsafdelingens Dykker og Lineholder til Baneafdelingens Disposition. Haverier paa Havneværker m. v. meldes direkte til den vedkommende Baneingeniør, der da foranlediger Skaderne udbedrede.

II. Afgivelse af Trækkekraft (Lokomotiver) til Togkørsel og Rangering.

Den ordinære Afgivelse af Trækkekraft til Fremførelse af ordinære Tog ordnes af Maskinafdelingen efter Forhandling med Trafikafdelingen paa Grundlag af Køreplanen.

De specielle Turlister (Kørselsfordelingen) udarbejdes af Maskininspektørerne, hver for sin Sektion.

Bliver det paa Grund af Uheld nødvendigt at hidkalde *Hjælpemaskine*, telegraferer Stationsforstanderen paa den Station, hvor Toget er stoppet eller har forlangt Hjælp, til den Station, hvor Reservelokomotiv holdes under Damp, og Stationsforstanderen paa sidstnævnte Sted giver da uopholdelig Reservelokomotivet skriftlig Ordre til at afgaa som Hjælpemaskine.

Forspandsmaskiner til Fremførelse af usædvanligt lange Tog rekvireres i Reglen af Stationen direkte hos vedkommende Lokomotivdepot.

Til Fremførelse af *Særtog* eller *Arbejdstog* rekvireres den fornødne Trækkekraft af den, der anordner Toget (efter Omstændighederne Trafikchef, Trafikinspektør, Stationsforstander). Det paahviler den, der indlægger Særtoget, at sørge for, at der gives de paagældende Banesektioner og andre vedkommende fornøden Underretning. En saadan gives dels ved Afskrift af den paagældende Ordre til vedkommende Myndighed, dels ved Opslag og dels ved direkte Meddelelse fra Stationen til de paagældende Funktionærer. Til Ledbevogtningen gives Underretning ved Signaler paa forudgaaende Tog.

For Lokomotivers ordinære Anvendelse til *Rangeringstjeneste* faatslaas en almindelig Anordning ved Forhandling mellem Maskinchefen og Trafikchefen. Lokomotivpersonalet maa dog ikke vægre sig ved at udføre den Rangering, som vedkommende Stationsfunktionær eller Togfører paa sit Ansvar forlanger af det (se nærmere Ordre C 310).

III. Toggangen.

For at kunne gennemføre Togene sikkert og planmæssigt, er det nødvendigt, at der er et paalideligt Samarbejde mellem Lokomotiv- og Togpersonalet, der betjener Togene, mellem Personalet paa de Stationer, der berøres af Toget, samt mellem det Personale af Baneafdelingen, til hvem Bevogtningen er betroet. Der er givet en Række af specielle Bestemmelser for dette Samarbejde, og skal man med Hensyn hertil henvise til vedlagte Eksemplar af Reglement for Togenes Gang,*) til Instruktioner for Togpersonalet (Ordre C 313), til Politireglementets Bestemmelser om Bevogtning af Overkørsler samt til Signalreglementets Bestemmelser om Signalisering af Tog til Underretning for Bevogningspersonalet.

Til Undersøgelse af Tjenstforseelser vedrørende den daglige Drift, særlig med Hensyn til Banebevogtningen, Signalerne, Sporets Tilstand etc., skulle Meddelelser om Mangler i saa Henseende, der bemærkes af Maskinafdelingens Personale, sendes til Baneafdelingen, dels fra vedkommende Maskininspektør til Baneingeniøren, dels fra Maskinchefen til Banechefen.

Til yderligere Kontrol med Toggangen tilstiller Maskinafdelingen Trafikafdelingerne Afskrift af Lokomotivførernes Tog-Rapporter.

---

*) Dette Reglement er ikke aftrykt.

IV. Indtrædende Ulykkestilfælde.

Ved indtrædende Ulykkestilfælde under Toggangen eller paa Stationerne, hvorved Mennesker omkomme eller farligt saares, eller som ere af mere omfattende eller alvorlig Beskaffenhed, paahviler det Trafikinspektøren, for saa vidt yderligere Undersøgelser skulle anstilles paa Uheldsstedet, straks at begive sig dertil og, eventuelt efter Tilkaldelse af Baneingeniøren og Maskininspektøren, at lede de fornødne Undersøgelser, hvorved alle, uanset til hvilken Afdeling de henhøre, ere pligtige at give Forklaring.

V. Togledelse under Sneforhold m. m.

For det Tilfælde, at der indtræffer Sneforhold, der antages at kunne blive til Hinder for Togenes regelmæssige Gennemførelse, er der fastsat Bestemmelser for Samarbejdet mellem Bane-, Maskin- og Trafikafdelingerne. Med Hensyn til de nærmere Regler skal man henvise til Ordre C 178.

Naar den regelmæssige Drift paa Banelinien eller Overfartsruterne suspenderes, paahviler det Trafikcheferne at holde de øvrige Afdelinger, de dem underlagte Sektioner samt hinanden indbyrdes underrettede om Standsningen og dennes Omfang, samt om, naar regelmæssige Driftstilstande atter indtræde. Med Hensyn til de nærmere Regler henvises til Ordre C 189.

VI. Afgivelse af Baneafdelingens Personale til Hjælp paa Stationerne.

Naar Trafikafdelingerne ikke ved egen Foranstaltning kunne skaffe den ekstraordinære Hjælp af Personale, der er nødvendig, er det Baneafdelingens Pligt saa vidt gørligt at afgive den af Stationerne fordrede Assistance.

Saadanne Rekvisitioner stilles af Stationen til vedkommende Baneformand.

De heromhandlende Bestemmelser findes optagne i Ordre C 197.

VII. Tilsyn med Vogne. Afhjælpning af Mangler. Periodisk Vognrevision.

Tilsynet med de i Omløb værende Vogne paahviler specielt de paa de vigtigere Stationer stationerede *Vognopsynsmænd* og *Vognsmørere*, hvilke sortere under Maskinafdelingen. Dog skulle alle ved Driften tjenstegørende Funktionærer, særlig af Lokomotiv-, Tog- og Stationspersonalet, holde Øje med og anmelde Fejl og Mangler ved Vognmateriellet.

Forefundne Mangler eller Beskadigelser anmeldes straks for nærmeste Station, der om fornødent lader Vognen udsætte af Toget. Kan Manglen ikke afhjælpes paa Stedet (af Vognsmører, Lokomotivpersonale eller en af Stationen tilkaldt Vognopsynsmand), beklæber Stationen Vognen med (røde, grønne eller gule) Meldesedler, der betegne, at Vognen med større eller mindre Forsigtighed skal indsendes til Værkstedet.

Alle Vogne skulle med bestemte Mellemrum — nemlig naar Vognen enten har løbet en vis Tid eller (Person-, Post- og Bagagevogne) gennemløbet et vis Antal Mil — efterses i Værkstedet. Indkaldelse af Vogne til Revision sendes af Værkstedet (Maskiningeniøren) til Trafikchefen, som lader Ordren gaa videre til den Station, hvor Vognen findes. Trafikafdelingen tilstiller Værkstederne maanedlige Opgørelser af det Antal Mil, de forskellige Person-, Post- og Bagagevogne have gennemløbet.

VIII. Godsvognenes Benyttelse til tjenstlige Transporter for de andre Afdelinger. — Arbejdstog.

Naar andre Afdelinger end Trafikafdelingerne skulle bruge Vogne til Forsendelse af tjenstlige Transporter (saasom af Kul, Skinner eller andre Materialier), bestiller vedkommende Funktionær Vognene paa den Station, hvor Læsningen skal foregaa, og indleverer sammesteds Fragtbrev paa Godset, der da befordres fragtfrit.

Arbejstog (til Fordeling af Grus, Skinner og andet Materiel langs Banelinien eller til Udførelse af Arbejder paa Banen) bestilles af vedkommende Embedsmand under Baneafdelingen hos den Trafikembedsmand, der har at anordne Arbejdstoget, hvilket er Trafikchefen for sit Distrikts Vedkommende eller en Trafikinspektør for sin Sektions Vedkommende. Kan Baneafdelingen ikke selv afgive en Overbanemester til at føre Toget, afgiver Trafikafdelingen en Togfører af sit Personale.

IX. Afgivelse af Særfærger, Besejling af Færgelejerne m. m.

Særfærger til Bestridelse af den daglige Trafik rekvireres for de jydske Overfarters Vedkommende ved Henvendelse fra Stationen til Føreren ved Overfarten. Ved Masnedø—Orehoved, Helsingør—Helsingborg og Kjøbenhavn—Malmø Overfarterne ligeledes ved Samraad imellem vedkommende Stationsforstander og Færgefører.

Ved Storebæltsoverfarten opgives fra Stationerne paa hver Side af Bæltet til den lokale Disponent i Korsør det Antal af Vogne, der haves til Overførsel udover, hvad der formenes at kunne befordres ordinært, og henstilles da Afgivelse af Særfærger, hvilket derefter saavidt muligt foranlediges af Disponenten.

Med Hensyn til Særfærgers eller Særskibes Afgivelse ved de større Højtider eller Ferier, da forøget Trafik kan ventes, forhandler i Almindelighed Trafikafdelingen for Sjælland—Falster med Søfartsafdelingen om Muligheden af, at det fornødne Skibsmateriel kan afgives. Om den hensigtsmæssigste Besejling af Færgelejerne ved Storebælt træffes Aftale mellem Søfartsafdelingen og Trafikafdelingens Repræsentanter (Stationsforstanderne), og Bestemmelser i saa Henseende tildeles derefter Førerne.

Billetteringen ved samtlige Overfartsruter med Undtagelse af Korsør—Kiel Overfarten og Kjøbenhavn—Malmø foregaar ved Trafikafdelingens Personale.

Forskellige af Stationerne ved Overfarterne, f. Eks. Nyborg, Masnedsund, Orehoved og Gjedser, føre Regnskab med det i Land værende Havneinventar, ligesom Stationsforstanderen i Knudshoved og Ekspedienten paa Halskov føre Tilsynet og Regnskabet med de derværende Isbaadsetablissementer.

Ved de jydske Overfarter samt Helsingør—Helsingborg assisterer Baneafdelingens Personale ved Læsning og Transport af Kul og ved Lempningen af Kullene ombord.

Besvarelse af Kommissionens Skrivelser Nr. II og III.

(Indenrigsministeriets Skrivelse af 3die Oktober 1899, E. 2437).

Til Besvarelse af Kommissionens 2de Skrivelser Nr. 2 og 3 af 19. Maj d. A. skulde man tjenstlig fremsende vedlagte fra Overingeniøren for Statsbaneanlægene over Sagen indhentede Erklæring af 14. f. M. med Bilag samt den ligeledes medfølgende, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften modtagne Erklæring af 18. s. M.; det tilføjes, at de manglende Oplysninger om Størrelsen af enkelte af de paagældende oppebaarne Honorarer ere forlangte eftersendte fra nævnte Generaldirektorat og ville blive tilstillede Kommissionen, saa snart de indkomme hertil.

I Anledning af det i Kommissionens Skrivelse Nr. 3 in fine fremsatte Spørgsmaal om Kommissarieforholdets Ordning, skal man derhos bemærke følgende:

Allerede ved Fremkomsten af de første private Jernbaner (det sjællandske Jernbaneselskab) indsaa man Nødvendigheden af, at der paa det offentliges Vegne maatte føres et specielt Overopsyn med disse Baner, og at dette ikke kunde udføres af Indenrigsministeriet som saadant, men maatte overdrages en særlig Embedsmand, der ved at kunne søge fornødne Oplysninger om Detaillerne i Styrelsen kunde sætte sig i Stand til at give motiverede Udtalelser om samtlige til disse Baner knyttede Forhold, for saa vidt Ministeriet kunde ønske saadanne eller maatte anse dem nødvendige for at tage Bestemmelse i saadanne Anliggender, hvor Banernes Bestyrelser selv ikke alene kunde raade.

Det var da ganske naturligt, at dette Overopsyn overdroges den kgl. Kommissarius, og denne deltog da ogsaa i alle Bestyrelsesmøder (ikke Direktionsmøder), og Korrespondancen imellem Jernbaneselskabet og Ministeriet førtes udelukkende igennem ham.

Nogen egentlig Instruks for den kgl. Kommissarius forelaa paa dette tidligste Stadium ikke, men under 7. Februar 1877, paa hvilket Tidspunkt der var fremkommet en Del flere private Jernbaner, saaledes Sydfynske Jernbane, Vemb-Lemvig Banen, de lolland-falsterske Jernbaner, Maribo-Bandholm Banen, Østsjællandske Jernbaner og Faxebanen m. fl., blev der udfærdiget den hermed følgende Instruks for de kgl. Kommissarier ved de Jernbaner, som ikke tilhøre Staten, og i denne udtales der udtrykkelig, at denne Embedsmand paa det offentliges Vegne udøver Overopsynet med den eller de ham underlagte Jernbaner i det Hele, og gives der i denne Instruks de nærmere Regler for Kommissarii Pligter og Rettigheder.

For saa vidt Kommissionen stiller Spørgsmaal om, hvorledes Kommissarii Virksomhed faktisk udføres, skal man tilføje, at samtlige Banebestyrelser for de private Baner ere henviste til i alle Forhold, hvor det er dem paalagt at henvende sig til Indenrigsministeriet, at stile Korrespondancen til den kgl. Kommissarius, der da med sine Bemærkninger forelægger Ministeriet Sagen til Resolution; han overværer Jernbaneselskabernes Generalforsamling og deltager i Repræsentantskabsmøderne og andre Bestyrelsesmøder, for saa vidt han dertil finder Anledning, og befarer Banerne jevnlig for at forvisse sig om, at Driften udføres paa forsvarlig Maade, og at Banelegemet med Tilbehør og Materiel holdes i regelmæssig Stand. Igennem de Koncessioner, der ere meddelte for de ved Loven af 8. Maj 1894 byggede Baner, er Kommissarii Overtilsyn med Banerne ogsaa fastslaaet, og der er givet ham, navnlig ved Koncessionernes § 20 om Takster og Reglementer, Myndighed til uden at indhente Ministeriets Resolution at tage Bestemmelse i de derhen hørende Forhold, ligesom det ogsaa er fastslaaet, at hans Samtykke skal erhverves til Ansættelsen af de overordnede Funktionærer ved Banen.

I Koncessionernes § 17 findes Udtalelse om denne Kommissarii Stilling, idet

der i denne § bestemmes, at Tilsynet fra Regeringens Side med Banen efter dens Anlæg samt med dens Drift saavel i økonomisk som i teknisk Henseende føres af Kommissarius.

For saa vidt der af Kommissionen spørges, om der af det offentlige er anordnet andet teknisk Tilsyn med Privatbanerne, skal man henvise til nysnævnte § 17, hvori det hedder, at naar Ministeriet anser det nødvendigt, kan en sagkyndig Mand beskikkes til at bistaa Kommissarius ved det specielle tekniske Tilsyn.

Dette er ogsaa sket ved de tidligere private Baner, idet man har overdraget en Tekniker imod et Vederlag dels at afgive Betænkning om tekniske Spørgsmaal, for saa vidt Kommissarius maatte ønske en Udtalelse i saa Henseende, dels at berejse Banen, naar dertil findes Anledning, for at undersøge derværende Anlæg, saasom Broer, Overkørsler, Spor, Bygninger o. l. Hvad Tilsynet med Materiellet angaar, har det derhos jevnlig vist sig nødvendigt at tilkalde særlig sagkyndig Bistand.

Efter Afbenyttelsen forventes Bilagene tilbagesendte.

(Skrivelse af 14de September 1899, Jn. $^{631}/_{99}$ A 24, fra Statsbaneanlægene til Indenrigsministeriet).

Under 13. Juni d. A. har det høje Ministerium tilstillet mig et Aftryk af 12 Skrivelser, der af Kommissionen angaaende Statsbanedriftens hensigtsmæssige Ordning under 19. Maj d. A. ere sendte til Ministeriet, og anmodet om mine Ytringer med Hensyn til Skrivelse Nr. 2 samt Skrivelse Nr. 3, Punkterne 1, 2 og 3.

I denne Anledning skal jeg tilladе mig at bemærke følgende:

ad Skrivelse Nr. 2.

Indtil Aar 1879 var Ledelsen af Forarbejder til nye Jernbaneanlæg og Udførelsen af vedtagne Anlæg henlagte under Direktøren for de jydsk-fynske Statsbaner. Ved Indenrigsministeriets Skrivelse af 18. August 1879 blev imidlertid dette Forhold omordnet, saaledes at Overingeniøren for nye Anlæg, i Stedet for som hidtil at være stillet under nævnte Direktør, fremtidig kom til at sortere direkte under Indenrigsministeriet.

Denne Ordning har senere bestaaet uforandret, naar undtages, at Overingeniørens Omraade efter de sjællandske Privatbaners Overdragelse til Staten er udvidet til ogsaa at omfatte Sjælland. Den saaledes skabte Institution, Statsbaneanlægene, har i de forløbne Aar varieret meget i Omfang, alt eftersom de foreliggende Opgaver vare større eller mindre, og dens Organisation har gjort den det let at udvide sig eller indskrænke sig efter de skiftende Forhold. Organisationen bestaar af følgende Led:

1°. Overingeniøren, hvis Virksomhedsomraade er angivet i den af Ministeriet under 14. April 1869 udfærdigede Instrux i Forbindelse med Ministeriets Skrivelse af 18. August 1879, hvoraf Gjenpart vedlægges mrk. Bilag 1. Til Assistance for Overingeniøren er i Henhold til Ministeriets Skrivelse af 31. Oktober 1889 stillet en Kommitteret; den for ham gjældende Instrux (Bilag 2) vedlægges.

2°. Afdelingerne, der udføre de detaillerede Projekteringer og forestaa den detaillerede Ledelse af nye Anlæg, i hvilken Anledning de etableres paa de forskjellige Steder i Landet, hvor Anlægget finder Sted. Hver Afdeling ledes af en Ingeniør eller Arkitekt, til hvis Raadighed stilles det fornødne Antal Assistenter, der stationeres paa de forskjellige Strækninger for at føre det stedlige Tilsyn med Anlægenes Udførelse.

Instruxer for Afdelingsingeniører (Bilag 3) og Ingeniørassistenter (Bilag 4) vedlægges.

3°. Hovedkontoret, ved Hjælp af hvilket Overingeniøren fører Overadministrationen med samtlige Arbejder, dels i Forhold til Ministeriet og det samme underlagte Kommissariat, dels i Forhold til Afdelingerne og Entreprenørerne.

Endvidere er Hovedkontoret regnskabsførende overfor Ministeriet for de til Anlægenes Udførelse bevilgede Beløb, ligesom det fører det Bogholderi, der er fornødent i Anledning af indførte Materialier, for hvilke der er tilstaaet Toldgodtgjørelse.

Det under Statsbaneanlægene for Tiden ansatte Personale er opført paa den vedlagte Liste, Bilag 5, paa hvilken tillige Lønningsforholdene ere angivne.

Hver enkelt Ansættelse sker efter forudgaaet Indstilling fra Overingeniøren til Ministeriet. For Ingeniør- og Arkitektassistenternes Vedkommende er det approberet af Ministeriet, at der findes 3 Lønningsklasser, 1ste, 2den og 3die, med Lønninger af henholdsvis 3,000, 2,500 og 2,000 Kr., og at Oprykning til en højere Klasse finder Sted senest efter 3 Aars Tjeneste.

For Afdelingsingeniørerne, Arkitekten og Kontorchefen er Begyndelseslønnen 4,000 Kr., og der er som almindelig Regel efter forudgaaet særlig Indstilling til Ministeriet tilstaaet disse Funktionærer et Lønningstillæg hvert 4de Aar af 400 Kr. indtil 5,200 Kr.

Foruden de ovenfor nævnte Ansatte er der, naar Forholdene have krævet det, antaget unge Ingeniører til foreløbig Assistance ved Hovedkontoret eller Afdelingerne; disse lønnes i Reglen med 150 Kr. maanedlig.

Endelig beskjæftiges der en Del Tegnere, hvis Antal varierer stærkt efter det vekslende Behov, samt enkelte Kontorister og Bude.

Til Udførelsen af enkelte Arbejder af speciel teknisk Art er benyttet Teknikere, der ere ansatte under Statsbanedriften, saaledes særlig ved Projekteringen af elektrotekniske Anlæg og Sporskiftesikringsanlæg samt ved Kontrollen med Fabrikationen af Skinner. Honoraret for saadan Assistance findes angivet paa den vedlagte Liste, Bilag 6.

ad Skrivelse Nr. 3.

Paa Loven af 8. Maj 1894 om Anlæg af Privatbaner findes opført 29 Banelinier. Af disse er Anlægget af 11 Stkr. fuldført, medens 9 Stkr. ere under Udførelse, som det vil fremgaa af den vedlagte Liste mkt. Bilag 7.

Det første Skridt til Gjennemførelsen af et saadant Privatbaneanlæg bestaar i, at der i den paagjældende Egn danner sig et Udvalg, hvem det overdrages at søge Eneretsbevilling til Anlæg og Drift af Banen. I enkelte Tilfælde er Eneretsbevillingen søgt af et Amtsraad eller et Aktieselskab.

Andragende om Eneretsbevilling fremsendes derefter af Udvalget til Indenrigsministeriet, bilagt med et Projekt, udarbejdet paa Udvalgets Foranstaltning efter en bestemt af Indenrigsministeriet foreskreven Norm. Andragendet bilægges med Tilsagn fra Kommuner, Amt og Private om Tilskud til Anlægget, saaledes at Halvdelen af den i Projektet angivne Overslagssum paa denne Maade er sikret.

Forsaavidt Ministeriet finder Andragendet fyldestgjørende — i hvilken Henseende bl. a. en Erklæring afkræves Overingeniøren for Statsbaneanlægene — udstedes derefter Eneretsbevillingen.

Denne indeholder foruden en Del af Ministeriet stillede Betingelser tillige en detailleret Angivelse af Forretningsgangen under Baneanlægets Udførelse i Forhold til Ministeriet og imellem de forskjellige Myndigheder. Derefter føres den almindelige Kontrol fra Regjeringens Side af den beskikkede kgl. Kommissarius, medens den specielle tekniske Kontrol er overdraget en Ingeniør. For denne er af Ministeriet udfærdiget en Instrux, der følger vedlagt (Bilag 8).

Idet Ekspropriationen af de til Baneanlægget fornødne Grunde foretages i Henhold til Forordningen af 5. Marts 1845, træde tillige de deri omhandlede Kommissioner

i Funktion, nemlig Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen og Taksationskommissionen med den samme tilforordnede ledende Landinspektør.

Saasnart Eneretsbevillingen er givet, lade Bevillingshaverne ved Hjælp af en af dem engageret Ingeniør Banelinien udstikke i Marken og et detailleret Projekt fremstille. Dette Projekt indsendes til Ministeriet, som derefter lader Banelinien besigtige af Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen; denne gjennemgaar Banelinien i Marken, foretager en Bedømmelse af Liniens hensigtsmæssige Beliggenhed, stiller eventuelt Forslag om Forandringer i Retningslinien, bestemmer Stationernes Beliggenhed og Art samt ordner samtlige Vej- og Vandløbsforhold, der berøres af Banelinien. Den ved Besigtigelsesforretningen optagne Protokol indsendes til Ministeriets Approbation.

Naar den saaledes besigtigede Banelinie har modtaget Ministeriets endelige Approbation, finder Ekspropriationen af de til Baneanlæget fornødne Grunde Sted ved Hjælp af den ovennævnte Kommission, og først derefter kan Arbejdet i Marken ved selve Banelegemets Fremstilling tage sin Begyndelse.

Bevillingshaverne lade da ved Hjælp af den af dem engagerede Ingeniør de forskjellige Arbejder udbyde i Licitation paa Betingelser, der ere approberede af Regjeringens tekniske Kontrol, og gjælder det samme med Hensyn til alle Leverancer af Materialier, derunder ogsaa Driftsmateriellet.

Under Udførelsen af Baneanlæget blive de detaillerede Projekter over de forskjellige Bygningsværker af Bevillingshaverne fremsendte til den kontrollerende Ingeniørs Approbation, idet dog Stationsplaner med tilhørende Bygningstegninger af denne skal forelægges den kgl. Kommissarius, alt overensstemmende med den ovenfor nævnte Instrux.

Kontrollen med Leverancen af Materialier og Udførelsen af Arbejdet føres paa Regjeringens Vegne af den kontrollerende Ingeniør. Denne fremsender maanedlig Rapport til den kgl. Kommissarius om Arbejdets Fremgang og afgiver, naar Anlæget er fuldført, en Erklæring til den kgl. Kommissarius om, at Banen kan aabnes for Driften. Den kgl. Kommissarius underkaster derefter Banen et Eftersyn og gjør fornøden Indstilling til Ministeriet angaaende Tidspunktet for Aabningen.

ad Skrivelse 3, Punkt 1.

Naar Bevillingshaverne for de Baner, for hvilke Eneretsbevilling var opnaaet, stode overfor den Opgave at skulle tilvejebringe et detailleret Projekt til Baneanlæget og Banelinien udstukket i Marken, have de fulgt den Fremgangsmaade enten at engagere en dem bekjendt kyndig Ingeniør til Udførelsen af dette Arbejde, eller de have foretaget Henvendelse til Indenrigsministeriet om, at dette Hverv maatte blive overtaget af Statsbaneanlægene eller en under samme ansat Ingeniør. Dette sidste har været Tilfældet for en Del af de ældre Anlægs Vedkommende, idet Bevillingshaverne efter Ministeriets Billigelse have overdraget Kommitteret Ernst at udføre det paagjældende Arbejde; for flere senere Anlæg er Hvervet derimod overdraget Overingeniøren for Statsbaneanlægene, medens nogle Anlæg have været ledede af private af Bevillingshaverne antagne Ingeniører.

I Almindelighed har Ledelsen af Anlæget for Bevillingshaverne været lagt i de samme Hænder som Projekteringen og Linieudstikningen. Vederlaget for samtlige Arbejder, for saa vidt de have været overdragne Statsbaneanlægene, har da af Ministeriet været fastsat til 1 pCt. af Anlægskapitalen, Ekspropriationen fraregnet, og Fordelingen imellem Statsbaneanlægenes Funktionærer er foretaget efter følgende af Ministeriet fastsat Regel:

Den Komitterede	0,35 %
Afdelingsingeniøren	0,40 -
Kontorchefen	0,13 -
Ingeniøren ved Hovedkontoret	0,06 -
Regnskabsføreren	0,06 -
	1,00 %

Paa den vedlagte Liste, Bilag 7, findes angivet, til hvem Ledelsen af Anlæget for Bevillingshaverne har været overdraget, samt det derfor fastsatte Vederlag. Endvidere findes paa Bilag 9 opført de i Statens Tjeneste værende Embedsmænd, som have bistaaet Bevillingshaverne ved Udførelsen af enkelte Anlæg af speciel teknisk Art eller ved Kontrollen af Materialleverancer o. l., samt det af disse derfor oppebaarne Vederlag.

ad Skrivelse 3, Punkt 2.

Paa Bilag 7 er opført, hvem der paa Statens Vegne har ført Kontrol med Anlægets Udførelse.

Vederlaget derfor har af Ministeriet været fastsat til 1,200 Kr. aarlig for hvert enkelt Anlæg, og Beløbet er under Anlægsperioden udbetalt af Bevillingshaverne med $^1/_{12}$ maanedlig forud.

ad Skrivelse 3, Punkt 3.

Anskaffelsen af Driftsmateriellet har altid været en integrerende Del af den under Punkt 1 omhandlede Ledelse af Anlæget for Bevillingshaverne, og der er ikke derfor af disse ydet noget særligt Honorar. Til at føre det specielle Tilsyn med Arbejdet paa Fabriken eller til at kontrollere Materiellets Beskaffenhed forinden Antagelsen har der i Regelen været engageret en paa dette Omraade specielt Sagkyndig, der da fra Bevillingshaverne har oppebaaret et særligt Honorar.

Ordningen, der har været fulgt ved de forskjellige Baner, er fremstillet paa Bilag 9.

Bilag 1.

(Skrivelse af 18de August 1879 fra Indenrigsministeriet til Overingeniøren for de nye Arbejder).

Overensstemmende med et fra Direktøren for de danske Statsbaner derom modtaget Andragende har Ministeriet ved Skrivelse af Dags Dato til den nævnte Embedsmand samtykket i, at de i den for ham udfærdigede Instrux af 14. April 1869 indeholdte Bestemmelser, hvorefter Ledelsen af Forarbejder til nye Jernbaneanlæg i Jylland og Fyn, Forberedelsen af Kontraktafslutninger om Udførelsen af vedtagne Anlæg samt det overordnede Tilsyn med de Arbejder, som komme til Udførelse, er henlagt under hans Embedsomraade, sættes ud af Kraft, hvorhos den Hr. Justitsraaden som Overingeniør for de nye Arbejder ved de jydsk-fynske Jernbaner tillagte Stilling er bleven omordnet saaledes, at De i Stedet for, som hidtil, at være stillet under bemeldte Direktør fremtidig kommer til at sortere direkte under Indenrigsministeriet.

Ved at meddele Dem Foranstaaende skulde man til behagelig Iagttagelse herved tilkjendegive Dem, at De fremtidig i alle de Tilfælde, hvori det ved Deres Instrux af 14. April 1869 er Dem paalagt at gjøre Indberetning, Indstilling o. s. v. til Statsbanedirektøren, vil have at henvende Dem til Indenrigsministeriet.

Instrux

for

Overingeniøren for de nye Arbejder ved de jydsk-fynske Jernbaner.

§ 1.

Overingeniørens nærmeste Foresatte er Direktøren for de jydsk-fynske Jernbaner. Ligesom han har at rette sig efter dennes Bestemmelser og Anvisninger, saaledes har han ogsaa til denne at stile og indsende sine Beregninger og at henvende sig i alle Tilfælde, hvori han savner Bemyndigelse til selv at træffe en Afgjørelse.

§ 2.

Under Overingeniøren er henlagt følgende Forretninger:

— at udføre de fornødne Forarbejder til paatænkte nye Jernbaner eller i Forbindelse med Jernbanen staaende nye Anlæg, og

— at udføre de nye Jernbaner eller i Forbindelse med Jernbanen staaende nye Anlæg, som maatte blive vedtagne, — eller, forsaavidt som Jernbanerne eller Anlægene bortkontraheres, at føre den specielle tekniske Kontrol med Udførelsen.

Desuden er Overingeniøren tilligemed det ham underlagte Personale, forsaavidt Omstændighederne tillade det, forpligtet til at assistere Direktøren for de jydsk-fynske Jernbaner ved Driften og Vedligeholdelsen af disse Baner.

§ 3.

Den specielle tekniske Kontrol med nye Anlæg føres i Overensstemmelse med de derom afsluttede Kontrakter samt de nærmere Bestemmelser og Anvisninger, som maatte blive givne. Overingeniøren paaser desuden, at de i de gjældende Love og Anordninger om Jernbaners Anlæg og Indretninger m. v. indeholdte Bestemmelser, forsaavidt som de staa i Forbindelse med hans Embedsvirksomhed, tages tilfølge.

§ 4.

Overingeniøren deltager i de lovbefalede Besigtigelses- og Ekspropriationsforretninger og assisterer derved den kongelige Kommissarius navnlig forsaavidt tekniske Spørgsmaal angaar.

Særligt paahviler det ham at gjøre vedkommende Kommission Forslag til en hensigtsmæssig Ordning af Vej- og Vandforholdene. Forøvrigt har han ved disse Forretninger at tage Hensyn ikke alene til Baneanlægets og det Almindeliges Interesser, men navnlig til Banedriftens.

Overingeniøren er desuden forpligtet til at deltage i andre særskilte Forhandlinger, der berammes af den kongelige Kommissarius i Anliggender, der vedrøre det nye Anlæg.

I alle saadanne Møder og Forhandlinger skal Alt, hvad der vedkommer tekniske Spørgsmaal, derunder indbefattet Ordningen af Vej- og Vandafledningsforhold, dikteres til Protokollen af Overingeniøren.

Han er endvidere forpligtet til at meddele den kongelige Kommissarius de Oplysninger og Erklæringer, som denne maatte forlange angaaende Sager, der vedrøre Jernbaneanlægene.

§ 5.

Overingeniøren træder i direkte Rapport til Entreprenørernes Ingeniør og meddeler denne de fornødne Bestemmelser i alle saadanne tekniske Spørgsmaal, hvis Afgørelse ifølge de indgaaede Kontrakter er henlagt under Kontrollen.

De Projekter, Tegninger og Planer, som Entreprenørerne fremstille, har Overingeniøren at underkaste en omhyggelig Prøvelse. Saafremt de angaa mindre Anlæg og derhos opfylde de gjældende Bestemmelser, kan Overingeniøren under eget Ansvar approbere dem. Angaa de derimod større Anlæg eller Anlæg, som have særlig Betydning for Driften, eller have de indgribende Betydning for det hele Anlæg, eller afvige de fra de gjældende Bestemmelser, da skulle de ledsagede af fornøden Forklaring forelægges Direktøren.

§ 6.

Overingeniøren inspicerer saa ofte som muligt Arbejderne. De Bemærkninger, som han derved finder Lejlighed til at fremsætte, meddeler han direkte til Entreprenørernes Ingeniør, ligesom han selv tager Bestemmelse om, hvorvidt Arbejder skulle omgjøres eller standses.

Viser der sig under Udførelsen af et Bygningsværk Anledning til at afvige fra det for samme approberede Projekt, da kan Overingeniøren under eget Ansvar tilstede saadan Afvigelse, forsaavidt som den ikke maatte være stridende imod de iøvrigt gjældende Bestemmelser. Er den omhandlede Afvigelse af større Betydning, gjøres Indberetning derom til Direktøren. Overingeniøren indberetter hver Maaned til Direktøren om Arbejdernes Fremgang og Tilstand og desuden hver Gang noget af Vigtighed henhørende til hans Virksomhed maatte indtræffe.

§ 7.

Rekvisitioner paa Betaling for præsterede Arbejder og Leverancer tilstilles Overingeniøren, som reviderer dem og derefter fremsender dem til vedkommende kongelige Kommissarius tilligemed en Gjenpart af den Entreprenørernes Befuldmægtigede eller Ingeniør meddelte Betalingsattest. Overingeniøren fører Regnskab over de Beløb, der anvises Entreprenørerne.

Ligeledes har Overingeniøren at revidere og derefter attestere Rigtigheden af de Forklaringer, som fremkomme fra Entreprenørerne over indførte Materialier og Redskaber, for hvilke Toldgodtgjørelse er tilstaaet, og at føre det til Kontrollen hermed fornødne Bogholderi.

§ 8.

Naar Entreprenørerne anmelde, at et Jernbaneanlæg er saavidt fremmet, at det kan aabnes for Driften, og Overingeniøren erkjender Rigtigheden heraf, foretages et almindeligt Eftersyn af Banen. Ved dette Eftersyn, der ledes af Direktøren, og i hvilket saavel Overingeniøren for de nye Arbejder som Entreprenørernes Ingeniør skulle deltage konstateres de resterende Arbejder og deres Værdi.

§ 9.

Iøvrigt har Overingeniøren indenfor sit Omraade af yderste Evne at bidrage til de forskjellige Foretagenders Fremme og at forelægge Direktøren Forslag til de Foranstaltninger, som han i saa Henseende maatte anse for ønskelige.

Indenrigsministeriet, den 14de April 1869.

Estrup.

Bilag 2.

Instrux

af 19de November 1889

for

den som Kommitteret for Overingeniøren for Statsbaneanlægene fungerende Ingeniør.

§ 1.

Ingeniørens nærmeste Foresatte er Overingeniøren for Statsbaneanlægene, paa hvis Vegne han afgjør alle løbende Sager. Ligesom han har at rette sig efter Overingeniørens Bestemmelser og Anvisninger, saaledes har han ogsaa til denne at stile og indsende sine Beretninger og at henvende sig i alle Tilfælde, hvori han savner Bemyndigelse til selv at træffe en Afgjørelse.

§ 2.

Under Ingeniøren er henlagt følgende Forretninger:

at udføre de fornødne Forarbejder til paatænkte nye Jernbaner eller i Forbindelse med Jernbanerne staaende nye Anlæg, og

at udføre de nye Jernbaner eller i Forbindelse med Jernbanerne staaende nye Anlæg, som maatte blive vedtagne, — eller, forsaavidt som Jernbanerne eller Anlægene bortkontraheres, at føre den specielle tekniske Kontrol med Udførelsen.

§ 3.

Den specielle tekniske Kontrol med nye Anlæg føres i Overensstemmelse med de derom afsluttede Kontrakter samt de nærmere Bestemmelser og Anvisninger, som maatte blive givne. Ingeniøren paaser desuden, at de i de gjældende Love og Anordninger om Jernbaners Anlæg og Indretning m. v. indeholdte Bestemmelser, for saa vidt som de staa i Forbindelse med hans Embedsvirksomhed, tages tilfølge.

§ 4.

Ingeniøren deltager i de lovbefalede Besigtigelses- og Ekspropriationsforretninger og assisterer derved den Kongelige Kommissarius navnlig forsaavidt tekniske Spørgsmaal angaar.

Særligt paahviler det ham at gjøre vedkommende Kommission Forslag til en hensigtsmæssig Ordning af Vej- og Vandforholdene. Forøvrigt har han ved disse Forretninger at tage Hensyn ikke alene til Baneanlægets og det Almindeliges Interesser, men ogsaa til Banedriftens.

Ingeniøren er desuden forpligtet til at deltage i andre særskilte Forhandlinger, der berammes af den Kongelige Kommissarius i Anliggender, der vedrøre de nye Anlæg.

Han er endvidere forpligtet til at meddele den Kongelige Kommissarius de Oplysninger og Erklæringer, som denne maatte forlange angaaende Sager, der vedrøre Jernbaneanlægene.

§ 5.

Ingeniøren træder i direkte Rapport til Entreprenørerne og meddeler disse de fornødne Bestemmelser i alle saadanne tekniske Spørgsmaal, hvis Afgjørelse i Følge de indgaaede Kontrakter er henlagt under Anlægene. De Projekter, Tegninger og Planer, som Entreprenørerne fremstille, har Ingeniøren at underkaste en omhyggelig Prøvelse. Saafremt de angaa mindre Anlæg og derhos opfylde de gjældende Bestemmelser, kan

Ingeniøren under eget Ansvar approbere dem. Angaa de derimod større Anlæg eller Anlæg, som have særlig Betydning for Driften, eller have de indgribende Betydning for det hele Anlæg, eller afvige de fra de gjældende Bestemmelser, da skulle de ledsagede af fornøden Forklaring forelægges Overingeniøren.

§ 6.

Ingeniøren inspicerer saa ofte som muligt Arbejderne. De Bemærkninger, som han derved finder Lejlighed til at fremsætte, meddeler han direkte til Entreprenørerne, ligesom han selv tager Bestemmelse om, hvorvidt Arbejder skulle omgjøres eller standses.

Viser der sig under Udførelsen af et Bygningsværk Anledning til at afvige fra det for samme approberede Projekt, da kan Ingeniøren under eget Ansvar tilstede saadan Afvigelse, forsaavidt som den ikke maatte være stridende imod de iøvrigt gjældende Bestemmelser. Er den omhandlede Afvigelse af større Betydning, gjøres Indberetning derom til Overingeniøren for Statsbaneanlægene. Ingeniøren indberetter hver Maaned til Overingeniøren om Arbejdernes Fremgang og Tilstand og desuden hver Gang Noget af Vigtighed henhørende til hans Virksomhed maatte indtræffe.

§ 7.

Rekvisitioner paa Betaling for præsterede Arbejder og Leverancer tilstilles Ingeniøren, som reviderer dem og derefter udsteder fornøden Betalingsattest. Ingeniøren fører Regnskab over de Beløb, der anvises Entreprenørerne.

Ligeledes har Ingeniøren at revidere og derefter at attestere Rigtigheden af de Forklaringer, som fremkomme fra Entreprenørerne over indførte Materialier og Redskaber, for hvilke Toldgodtgjørelse er tilstaaet, og at føre det til Kontrollen hermed fornødne Bogholderi.

§ 8.

Naar Entreprenørerne anmelde, at et Jernbaneanlæg er saavidt fremmet, at det kan aabnes for Driften, og Ingeniøren erkjender Rigtigheden heraf, foretages et almindeligt Eftersyn af Banen. Ved dette Eftersyn, der ledes af Overingeniøren, og i hvilket saavel Ingeniøren som Entreprenørerne skulle deltage, konstateres de resterende Arbejder og deres Værdi

§ 9.

Iøvrigt har Ingeniøren indenfor sit Omraade af yderste Evne at bidrage til de forskjellige Foretagenders Fremme og at forelægge Overingeniøren Forslag til de Foranstaltninger, som han i saa Henseende maatte anse for ønskelige.

Bilag 3.

Instruktion

for

de ved de nye Statsbaneanlæg ansatte Afdelingsingeniører.

§ 1.

Afdelingsingeniørernes nærmeste Foresatte er Overingeniøren for Statsbaneanlægene. Ligesom de have at rette sig efter dennes Bestemmelser og Anvisninger,

saaledes have de ogsaa til ham at stile og indsende deres Beretninger og at henvende sig i alle Tilfælde, hvori de savne Bemyndigelse til selv at træffe en Afgjørelse.

§ 2.

Afdelingsingeniørerne have navnlig at paase, at dem overdragne Anlæg bygges forsvarligt i Overensstemmelse med de derom afsluttede Kontrakter, med de approberede Tegninger, med de for Anlægene gjældende Lovbestemmelser, med de af Liniebesigtigelses- og Ekspropriationskommissionen vedtagne Bestemmelser samt med de særlige Bestemmelser, som ere eller maatte blive givne.

Forøvrigt have de ogsaa at deltage i andre i Forbindelse med Anlægene staaende Arbejder, saasom Projektering, Opmaalinger m. v.

§ 3.

De Planer og Tegninger, som Afdelingsingeniørerne erholde tilstillede til Betænkning, have de nøje at gjennemgaa og snarest muligt at remittere med de Bemærkninger, hvortil de have fundet Anledning.

§ 4.

Afdelingsingeniørerne have at henvende deres Opmærksomhed paa alle de Forhold, der komme i Betragtning ved Anlægene, saasom Vandforholdene, Jordarternes Beskaffenhed, Priser paa Arbejde og Materiale m. v. og i rette Tid at henlede Opmærksomheden paa de Omstændigheder, der kunne antages at faa Indflydelse paa Anlægets større eller mindre Soliditet.

§ 5.

Afdelingsingeniørerne deltage i de lovbefalede Besigtigelses- og Ekspropriationsforretninger og assistere ved Ordningen af de tekniske Forhold. Ligeledes have de, for saa vidt det er fornødent, at være tilstede ved andre i Forbindelse med Baneanlægene staaende Møder, saasom ved Vandsynsforretninger, Taksationsforretninger m. v.

§ 6.

Forsaavidt Afdelingsingeniørerne maatte finde, at Ordningen af Vej- og Vandforholdene m. v. ved Anlægene paa enkelte Steder er foretaget paa en mindre fuldstændig eller heldig Maade, have de at bemærke det Fornødne og forebringe det ved nærmest paafølgende Kommissionsmøde.

Med Hensyn til de fra enkelte Lodsejere fremkommende Andragender og Klager angaaende Ordningen af de nævnte Forhold have de at tilvejebringe fuldstændige og nøjagtige Oplysninger.

Ligeledes have de at drage Omsorg for, at alle de Forandringer, som af Entreprenørerne maatte blive foretagne i den af Kommissionen vedtagne Ordning af Vej- og Vandforholdene, og hvortil selvfølgelig altid dennes Samtykke er nødvendigt, bringes til Kommissionens Kjendskab, og at dennes Approbation erhverves.

§ 7.

Arbejderne ved Anlægene inspiceres saa ofte det skjønnes fornødent. Forøvrigt er det en Selvfølge, at vigtigere Arbejdssteder inspiceres hyppigere, ligesom ogsaa at Afdelingsingeniørerne tilbringer nogen Tid ved disse, naar dertil findes Anledning.

§ 8.

Naar Afdelingsingeniørerne under deres Inspektionsrejser finde, at Anlægene ikke udføres forsvarligt eller i Overensstemmelse med, hvad derom er bestemt, have de uopholdeligt at tilkjendegive vedkommende Anlægsentreprenør dette i skriftlig Form. Saafremt der ikke tages Hensyn til af dem fremsatte Fordring, eller saafremt Anlægsentreprenøren maatte vægre sig ved at efterkomme deres Fordringer, have de uopholdelig at indberette Sagen til Overingeniøren.

Det er Afdelingsingeniørerne tilladt at indrømme mindre Afvigelser fra de approberede Tegninger, saafremt de ikke ere stridende imod Forskrifterne i de indgaaede Kontrakter eller andre givne Bestemmelser, og saafremt de ikke formindske det vedkommende Bygningsværks Soliditet. Dog have de i ethvert Tilfælde at meddele Overingeniøren Underretning derom.

§ 9.

Naar der præsteres Materialleverance til Anlægene, have Afdelingsingeniørerne snarest muligt at foretage den fornødne Undersøgelse og Opmaaling af disse — eventuelt underkaste dem de behørige Prøver og at indberette om Udfaldet af samme.

Over Kvaliteterne af Materialierne vil være at føre nøjagtig Bog.

§ 10.

I Begyndelsen af hver Maaned ville Afdelingsingeniørerne erholde tilsendt den af vedkommende Anlægsentreprenør udstedte Opgjørelse og Pengerekvisition for den forløbne Maaned. Efter omhyggelig Revision og Eftermaaling paa Banen og Oplagspladserne afgives en Beretning om Revisionens Udfald senest 8 Dage efter Rekvisitionens Modtagelse, ledsaget af en detailleret Beretning om Arbejdets Fremgang i den forløbne Maaned eventuelt med bilagt grafisk Fremstilling.

Ligeledes have de uopholdelig at gjøre Indberetning, naar Noget af Vigtighed maatte forefalde, samt naar større Bygningsværker maatte blive paabegyndt.

§ 11.

Arkitektens Virksomhed omfatter samtlige Bygninger saavel paa Kjøbstad- som paa Landstationer og de i Forbindelse med disse staaende Bygningsværker, saasom Trottoirer, dækkede Haller m. v., dog skulle alle Bestemmelser vedrørende disse Bygningers Fundering og Vandafledning tages i Forening med vedkommende Afdelingsingeniør.

§ 12.

Iøvrigt have Afdelingsingeniørerne indenfor deres Omraade af yderste Evne at bidrage til de forskjellige Foretagenders gode Fremme og at forelægge Overingeniøren Forslag til de Foranstaltninger, som de i saa Henseende maatte anse for ønskelige.

Bilag 4.

Instrux

for

de ved Statsbaneanlægene ansatte Ingeniørassistenter.

§ 1.

Afdelingsingeniøren er Ingeniørassistentens nærmeste Foresatte.

Af ham eller ved ham vil han i Regelen modtage alle Bestemmelser og Anvis-

ninger angaaende Arbejdernes Udførelse og hans Tjenesteforhold, ligesom han til ham stiler og indsender alle tjenstlige Beretninger og Meddelelser.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

§ 2.

Ingeniørassistenten har navnlig at være Afdelingsingeniøren behjælpelig med at paase Materialleverancernes og Arbejdernes forsvarlige Udførelse i Henhold til vedkommende Kontrakt og de ham iøvrigt givne Instruktioner og Anvisninger.

Alle skriftlige Meddelelser til og fra Leverandøren eller Entreprenøren sker gjennem Afdelingsingeniøren; alle Udsættelser paa Materialier eller Arbejde, som Ingeniørassistenten maatte finde Anledning til at gjøre, og som ere af en saa væsentlig Natur, at de ikke kunne afgjøres mundtlig, skulle derfor uopholdelig indberettes til Afdelingsingeniøren, som da vil meddele vedkommende Leverandør eller Entreprenør det Fornødne.

Ingeniørassistenten har at lede de Synsforretninger, der maatte blive afholdte ved Modtagelsen af Materialier til Anlægget, at føre de nødvendige Protokoller samt hver Gang, en Synsforretning over et Parti er afsluttet, at indberette til Afdelingsingeniøren, hvad der af Partiet er antaget eller udskudt samt Grunden til Udskydningen. Over alle modtagne og udskudte saavel som senere til Entreprenøren udleverede Materialier føres nøjagtigt Regnskab.

Ingeniørassistenten har desuden at udføre andre — det paagjældende Anlæg eller Statsbaneanlægene i det Hele — vedrørende Arbejder saasom Projekteringer, Udførelse af Tegninger, Opmaalinger, Nivellementer, Afsætninger i Marken m. v.

§ 3.

Ingeniørassistenten maa have sin Opmærksomhed henvendt paa alle Forhold, der ere af Betydning for Baneanlægget, saasom Jordarternes Beskaffenhed, Priser paa Arbejde og Materialier, Ordningen af Vej- og Vandforforhold, Andragender og Klager fra Lodsejere m. v., samt meddele Afdelingsingeniøren de fornødne Oplysninger i saa Henseende.

Særligt paahviler det ham at føre nøje Tilsyn med alle Funderingsarbejder. Han maa ved omhyggelige Boringer m. v. forvisse sig om Grundens Beskaffenhed under de forskjellige Bygningsværker samt stille Forslag om fornødne Ekstrafundamenter m. v. Ved Ramning af Pælefundamenter har han — saavidt muligt personlig — at forvisse sig om, at enhver Pæl, naar den stilles under Rambukken, har den foreskrevne Længde. Over alle Pæle føres Rammeregister, hvori Pælens Længde, dens Dybde i Grunden, Synkningen for de sidste 10 Slag, Faldhøjden, Ramslagets Vægt m. m. findes angivet. Ved Pæle, der bringes ned ved Nedskruning eller paa anden Maade, iagttages lignende Forholdsregler.

§ 4.

Under Anlægget paahviler det Ingeniørassistenten at føre en Journal, hvori alle Oplysninger, der kunne være af Interesse for Anlægget, indføres. Særlig gjælder dette de Tidspunkter, paa hvilke de enkelte Dele af Anlægget blive paabegyndte eller fuldendte, det omtrentlige Gjennemsnit af den med hver Del beskjæftigede Arbejdsstyrke, Dagløn, Arbejds- og Materialpriser i videst muligt Omfang etc. Sidst i hver Maaned indsendes en Afskrift af Arbejdsjournalen med de Bemærkninger, Ingeniørassistenten iøvrigt maatte finde Anledning til at gjøre, og samtidigt vedføjes en — saavidt muligt grafisk — Fremstilling af det Standpunkt, Arbejdet befinder sig paa ved det paagjældende Tidspunkt.

I Slutningen af hvert Aar indsendes desuden en særlig Opgjørelse af de Arbejds- og Materialpriser m. v., der i Løbet af Aaret have været gjældende for de forskjellige Dele af Anlægget.

§ 5.

Først i hver Maaned modtager Ingeniørassistenten fra Entreprenøren en Rekvisition in triplo paa Betaling for de i Løbet af den forrige Maaned udførte Arbejder og præsterede Leverancer. Denne Rekvisition har Ingeniørassistenten nøje at gjennemgaa og deri at foretage alle Rettelser og Afdrag, som Forholdene paa Arbejdsstedet maatte give Anledning til.

Senest den 4. i hver Maaned indsendes de 2 fra Entreprenøren modtagne Exemplarer af Rekvisitionen til Afdelingsingeniøren, idet det ene Exemplar forsynes med paategnet Erklæring fra Ingeniørassistenten.

§ 6.

Ingeniørassistenten har at optage en omhyggelig Opmaaling, Nivellement samt Bestemmelse i Terrænet af alle enkelte Dele af Anlæget, efterhaanden som de blive færdige, og derigjennem forvisse sig om, at alt udføres med rette Dimensioner. Særligt gjælder dette saadanne Bygningsværker m. v., som senere dækkes med Jord eller paa anden Maade blive utilgængelige.

Alle Afsætninger i Marken, der paahvile Statsbaneanlægene, udføres af Ingeniørassistenten; alle Afsætninger, der skulle ske ved Entreprenørens Foranstaltning, skulle udføres af denne og bagefter selvstændigt gjennemgaas af Ingeniørassistenten, saaledes at man overalt faar den med Gjentagelsen forbundne Sikkerhed for Afsætningens Rigtighed.

§ 7.

Som Regel har Ingeniørassistenten mindst 2 Gange ugentlig personlig at inspicere samtlige Arbejdssteder; vigtigere Arbejder tilses hyppigere og med længere Ophold ved Arbejdsstedet. Han har endvidere at ledsage sine Foresatte paa disses Inspektionsrejser samt paa Forlangende at deltage i Besigtigelses-, Expropriations-, Vandsyns- og Taxationsforretninger.

Ingeniørassistenten er forpligtet til at tage Bolig paa det efter hans Foresattes Formening hensigtsmæssigste Sted. Til og fra Arbejdssteder, der ligge indenfor $^1/_2$ Mils Afstand fra hans Bopæl, skal han som Regel færdes tilfods; Rejser til længere bortliggende Steder foretages med de existerende offentlige Befordringsmidler saasom Post- og Dagvogne e. l. eller om fornødent med særlig lejet aaben Vogn mod Godtgjørelse af Vognlejen, ligesom Ingeniørassistenten paa saadanne Inspektionsrejser er berettiget til Dagpenge.

Benyttes Bicycle erholder Ingeniørassistenten en Befordringsgodtgjørelse af 85 Øre pr. Mil.

§ 8.

Saafremt Ingeniørassistenten maatte finde, at Arbejderne ikke udføres forsvarligt eller i Overensstemmelse med de givne Forskrifter, ligesom ogsaa, naar der ved noget Bygningsværk bemærkes Forhold af særlig Betydning, og naar vigtigere Bygningsværker paabegyndes, har han herom uopholdeligt at indberette til Afdelingsingeniøren.

§ 9.

Al til Tilsynet etc. med Arbejderne fornøden Assistance er Ingeniørassistenten kontraktmæssigt berettiget til at affordre Entreprenøren, og Ingeniørassistenten har derfor saavidt muligt at undgaa at paaføre Statsbaneanlægene særlige Udgifter til Assistance.

§ 10.

Anmeldelse af Materialier til Anlægene, hvoraf Tolden skal godtgjøres, stiles til Afdelingsingeniøren, men indsendes til Ingeniørassistenten, der, efter at have indført den, sender den videre. Afdelingsingeniøren udsteder Toldanmeldelsen og sender den gjennem Ingeniørassistenten, der indfører dens Dato m. v., til vedkommende Leverandør.

§ 11.

Ingeniørassistenten indsender maanedligt Regnskab over de af ham afholdte Udgifter m. v. vedrørende Statsbaneanlægene. Han har at føre nøjagtig Bog over de ham udleverede eller senere anskaffede Inventariegjenstande. Ingen saadanne maa anskaffes uden indhentet Tilladelse fra Afdelingsingeniøren.

§ 12.

Ingeniørassistenten vil som Regel blive beskikket til Formand for de under Anlæget oprettede Sygekasser for Arbejderne. Han har i denne Egenskab at føre nøjagtigt Regnskab over Kassens Indtægter og Udgifter. Alle Indstillinger til Overingeniøren vedrørende Sygekassen indsendes gennem Afdelingsingeniøren, med hvem Ingeniørassistenten ogsaa har at konferere angaaende Antagelsen af Læger eller Afholdelsen af større ekstraordinære Udgifter.

§ 13.

Ingeniørassistenten har i det Hele indenfor sit Omraade af yderste Evne at bidrage til de forskjellige Foretagenders gode Fremme og har derfor ogsaa at forelægge Afdelingsingeniøren Forslag til de Foranstaltninger, som han i saa Henseende maatte anse for ønskelige.

§ 14.

Ingeniørassistenten kan ikke uden Afdelingsingeniørens særlige Tilladelse paatage sig Udførelsen af private, Statsbaneanlægene ikke vedrørende Arbejder.

§ 15.

Ansøgninger om Permission indsendes til Afdelingsingeniøren. Særlig Permissionstilladelse udfordres, naar det er Ingeniørassistentens Ønske at forlade Arbejdet i længere Tid end $^1/_2$ Dag.

Bilag 5.

		Første Ansættelse fra	Ansættelse i nuv. Stilling fra	Ansættelse i nuv. Stilling med Begyndelsesløn.	Nuv. Lønning, fastsat ved Ministeriets Skrivelse af	Nuværende Lønning.
				Kr.		Kr.
1.⁰	*Beskikkede af Indenrigsministeriet.*					
	Overingeniør Tegner, tillige Generaldirektør for Statsbanedriften	18/8 1879	18/8 1879	5,342	1/10 1889	5,342
	Kommitteret Ernst	1/7 1880	1/10 1889	6,000	17/9 1898	6,500
	Afdelingsingeniør Simoni	1/1 1873	1/4 1880	4,000	30/8 1894	5,200
	— Schierbeck	1/1 1880	1/5 1881	4,000	17/9 1898	5,200
	— Andersen	1/5 1881	1/7 1889	4,000	17/9 1898	4,800
	Arkitekt Wenck	1/8 1889	1/8 1894	4,000	17/9 1898	4,400
	Kontorchef Raben	1/1 1890	1/4 1893	4,000	27/7 1897	4,400
	Regnskabsfører Elsted	11/4 1893	11/4 1893	2,700	11/4 1893	3,000
	Ingeniørassistent C. Carlsen	1/5 1887	1/5 1887	2,000	22/7 1889	3,000
	— C. Krarup	1/8 1894	1/8 1894	2,500	19/9 1898	3,000
	— C. Rothe	1/3 1895	1/3 1895	2,500	19/9 1898	3,000
	— Christiansen	1/8 1894	1/8 1894	2,000	13/8 1897	2,500
	— K. L. Nielsen	1/8 1895	1/8 1895	2,000	19/9 1898	2,500
	— K. Møller	1/1 1896	1/1 1896	2,000	19/9 1898	2,500
	Arkitektassistent Christophersen	1/11 1894	1/11 1894	2,400	19/9 1898	3,000
	— Bertram	1/1 1896	1/1 1896	2,400	19/9 1898	3,000
2.⁰	*Antagne af Overingeniøren.*					
	Ingeniørassistent J. Rasmussen	....	....	....	....	1,800
	— G. Valentiner	....	....	....	....	1,800
	— A. Jørgensen	....	....	....	....	1,800
	— Hamdrup Jensen	....	....	....	....	2,000
	— Agerskov	....	....	....	....	1,800
	— J. Wilster	....	....	....	....	1,800
	— A. Rye-Clausen	....	....	....	....	1,800
	Arkitektassistent Koch	....	....	....	....	1,560
	— Knutzen	....	....	....	....	1,800
	Tegner Willerup	....	....	....	....	2,000
	Kontorist Clasen	....	....	....	....	1,200
	— Holck	....	....	....	....	1,200
	Kontorbud R. Clausen	....	....	....	....	1,000
	Skriver C. Larsen	....	....	....	....	1,000
	— S. Nielsen	....	....	....	....	900

Bilag 6.

Løbe-Nr.	Jernbane.	Assisteret ved	Statsbaneembedsmand	Honorar Kr.	Anmærkn.
		Statsbaner.			
1.	Hobro-Logstør.	Telegrafanlægget	Telegrafingeniør Meyer	1,151	
	do.	Kontrol med Fabrikationen af Skinner m. v.	Baneingeniør Hein.	3,353	
2.	Slagelse-Næstved-Skelskør.	Signal- og Telegrafanlægget	Telegrafingeniør Thrane	3,000	inkl. Lønning til Assistance.
3.	Helsingør Stations Forlægning.	Telegraf- og Sporskiftesikringsanlægget.	do.	792	do.
4.	Frihavnen - Toldboden-Statsbanen.	Kontrol med Fabrikationen af Skinner m. v.	Baneingeniør Hein.	857	
5.	Viborg Stations Forlægning.	Sporskiftesikrings- og Telegrafanlægget.	Telegrafingeniør Meyer.	550	
	do.	Kontrol med Fabrikationen af Skinner m. v.	Baneingeniør Hein.	818	
6.	Slagelse-Værslev.	Signal- og Telegrafanlægget.	Telegrafingeniør Thrane	1,333	
	do.	do.	Kontorist Malling.	450	
7.	Klampenborg-Helsingør.	Sporskiftesikrings- og Telegrafanlægget.	Telegrafingeniør Thrane	2,037	
	do.	do.	Kontorist Malling.	300	
	do.	Kontrol med Fabrikationen af Skinner m. v.	Baneingeniør Hein.	1,415	inkl. Materialier til Strandmøllebroen 400 Kr.
8.	Østerbro-Hellerup.	Sporskiftesikrings- og Telegrafanlægget.	Telegrafingeniør Thrane	869	
	do.	do.	Kontorist Malling.	200	
9.	Statsbaneanlægene i og ved Kjøbenhavn	Kontrol med Fabrikationen af Skinner m. v.	Baneingeniør Hein.	1,089	
	do.	Sporskiftesikrings- og Telegrafanlægget.	Telegrafingeniør Thrane		Ikke afsluttet
	do.	Opførelse af en elektrisk Station paa Godsbanegaarden ved Kalvebodstrand.	Belysningsingen. Bruun		Ikke afsluttet

Bilag 7.

		Eneretsbevilling udstedt.	Aabnet for Drift.	Længde i Mil.	A. Anlægskapital ÷ Ekspropriation.
					Kr.
1	Nørresundby—Fjerritslev	14/9 94	19/3 97	6,7	1,263,000
2	Vejle—Vandel	6/11 94	10/9 97	3,8	773,000
3	Hillerød—Frederiksværk	3/12 94	31/5 97	3,1	643,000
4	Svendborg—Nyborg	22/12 94	1/6 97	4,9	1,610,000
5	Kallehave—Masnedsund	24/6 95	1/10 97	2,7	639,000
6	Kolding—Egtved	17/7 95	4/5 98	3,7	707,000
7	Aars—Nibe—Svenstrup	23/12 95	16/7 99	5,3	1.208,000
8	Kagerup—Helsinge	6/2 96	16/6 97	0,8	172,000
9	Odense—Dalby	6/5 96	. . . . .	4,3	744,000
10	Nykjøbing—Holbæk	6/5 96	18/5 99	6,5	1,345,000
11	Horsens—Bryrup	20/5 96	23/4 99	4,2	790,000
12	Nørresundby—Sæby—Frederikshavn	26/6 96	18/7 99	10,3	1,994,000
13	Lemvig—Thyborøn	5/5 97	delvis 22/7 99	3,7	737,000
14	Rønne—Nexø	8/5 97	. . . . .	5,6	814,000
15	Aalborg—Hadsund	20/5 97	. . . . .	7,6	1,318,000
16	Præstø—Næstved	4/6 97	. . . . .	3,0	702,000
17	Hammel—Aarhus	30/6 98	. . . . .	5,1	1,369,000
18	Lyngby—Vedbæk	15/8 98	. . . . .	1,6	578,000
19	Ebeltoft—Trustrup	10/10 98	. . . . .	3,0	697,000
20	Høng—Tølløse	7/11 98	. . . . .	5,0	1,187,000

Bilag 8.

Instruks

for

de af Ministeriet for offentlige Arbejder beskikkede tilsynsførende Ingeniører ved Anlæg af Jernbaner, der bygges i Henhold til Lov Nr. 88 af 8de Maj 1894.

§ 1.

Ingeniøren fører paa Regeringens Vegne den specielle tekniske Kontrol med Anlægget af Jernbanen samt alt dertil hørende og paaser, at alt udføres i Overensstemmelse med det approberede Projekt til Baneanlægget og med de nærmere Bestemmelser og Anvisninger, som maatte blive givne af Ministeriet for offentlige Arbejder. Han paaser desuden, at de i de gældende Love og Anordninger om Jernbaners Anlæg og Indretning m. v. indeholdte Bestemmelser, for saa vidt de staa i Forbindelse med hans Funktion, nøjagtigen tages til Følge.

§ 2.

Ingeniøren bistaar den kongelige Kommissarius i alle tekniske Spørgsmaal og afgiver til ham om fornødent skriftlig Betænkning over saadanne.

§ 3.

Ingeniøren overværer den lovbefalede Besigtigelse og Prøvelse af Retningslinien for Jernbanen samt Ekspropriationsforretningerne. Det paahviler ham ved disse Forret-

Statens Kontrol. Honorar 100 Kr. pr. Maaned.	Teknisk Bistand for Bevillingshaverne.	Honorar.	
		Kr.	
Afdelingsingeniør Simoni	Kommitteret Ernst	12,000	
Kommitteret Ernst.	do.	10,000	
Generalmajor Hedemann.	do.	6,000	
AfdelingsingeniørSchierbeck	do.	10,000	
Afdelingsingeniør Andersen	Ingeniør Hammerich	ubekjendt	Fordeles i Henbold til Ministeriets Skr. af 21/1 98 saaledes: Den Kommitterede . . . 0,35 % Afdelingsingeniøren . . . 0,40 - Kontorchefen . . . . . 0,13 - Ing. ved Hovedkontoret 0,06 - Regnskabsføreren . . . . . 0,06 - 1,00 %
Kontorchef Raben	Kommitteret Ernst	8,000	
Statsbaneanlægene	Statsbaneanlægene	1 % af A.	
Generalmajor Hedemann.	?	ubekjendt	
Statsbaneanlægene	Statsbaneanlægene	1 % af A.	
do.	do.	do.	
do.	do.	do.	
do.	do.	do.	
do.	Driftbestyrer Petersen	ubekjendt	
do.	Ingeniør Fagerlund	ubekjendt	
do.	Statsbaneanlægene	1 % af A.	
do.	Ingeniør Hammerich	ubekjendt	
do.	Statsbaneanlægene	1 % af A.	
do.	do.	do.	
do.	do.	do.	
do.	do.	do.	

ninger i Sager, der angaa Vandafledningss- og Vejforhold, at have saavel det vedkommende Anlægs som det almindeliges Interesse for Øje, og at gøre den kongelige Kommissarius og vedkommende Liniebesigtigelses- og Ekspropriationskommissions Forslag til de Bestemmelser, som han med Hensyn dertil maatte anse for nødvendige og hensigtsmæssige. Han skal ligeledes give Møde ved andre særskilte Forhandlinger, der af den kongelige Kommissarius maatte blive berammede i Anlægets Anliggender. I alle Møder og Forhandlinger skal Ingeniøren være ansvarlig for Affattelsen af de Bestemmelser som angaa tekniske Spørgsmaal, herunder Ordningen af Vandafledningss- og Vejforhold.

§ 4.

Ingeniøren skal paase, at Leverancer til Jernbanen og Arbejder ved Bygningen af Banen med Tilbehør, for saa vidt ikke anderledes bestemmes af Ministeriet, udbydes i Licitation efter Betingelser, som skulle approberes af Ingeniøren.

§ 5.

De specielle og detaillerede Projekter, Planer og Tegninger, som Bevillingshaverne skulle indgive over de forskellige Bygningsværker m. m., har Ingeniøren at underkaste en nøjagtig Prøvelse. Naar han finder de forelagte Projekter m. v. hensigtsmæssige og overensstemmende med de gældende Bestemmelser, er han i Almindelighed bemyndiget til at meddele dem Approbationspaategning. Stationsplanerne med tilhørende Bygningstegninger skulle af Ingeniøren forelægges den kongelige Kommissarius, ledsagede af en af Ingeniøren afgiven motiveret Betænkning, hvilket ligeledes skal iagttages ved alle Projekter m. v., med Hensyn til hvilke der enten er Meningsforskel mellem Bevillingshaverne eller Entreprenørerne paa den ene Side og Ingeniøren paa den anden

Side, eller er Spørgsmaal om at fravige noget, der allerede har erholdt højere Approbation eller er bestemt ved Liniebesigtigelsen eller af Ekspropriationskommissionen.

§ 6.

Ingeniøren har at revidere og derefter attestere Rigtigheden af de Forklaringer, som fremkomme fra Entreprenørerne over indførte Materialier og Redskaber, for hvilke Toldgodtgørelse er tilstaaet, og at føre det til Kontrollen hermed fornødne Bogholderi.

§ 7.

Ingeniøren skal saa ofte som muligt inspicere Arbejderne under Anlægget, og han skal hver Maaned afgive Indberetning til den kongelige Kommissarius saavel om Arbejdernes Fremgang som om andre forefaldende Spørgsmaal af Vigtighed, der staa i Forbindelse med hans Funktion.

Ministeriet for offentlige Arbejder, den 29de April 1895.

Ingerslev.

L. E. Wulff.

Bilag 9.

Løbe-Nr.	Jernbane	Assisteret ved	Statbaneembedsmand	Honorar. Kr.	Anmærkn.
		Privatbaner.			
1.	Nørrsundby-Fjerritslev	Kontrol med Leverancen af Lokomotiver	Maskinchef Busse	1,333	
2.	Vejle-Vandel	Kontrol med Fabrikationen af Skinner m. v.	Baneingeniør Hein	1,036	
	do.	Modtagelsen af Lokomotiver og Vogne	Maskininspekt. Osterwaldt	100	
3.	Hillerød-Frederiksværk	Kontrol med Leverancen af Lokomotiver	Maskinchef Busse	976	
4.	Svendborg-Nyborg	Opførelsen af Bygningerne	Arkitekt Wenck	3,205	
5.	Kallehave-Masnedsund	Kontrol med Leverancen af Lokomotiver og Vogne	Maskinchef Busse	Ubekj.	
6.	Kolding-Egtved	Modtagelsen af Lokomotiver og Vogne	Maskininspekt.Duseberg	300	
7.	Aars-Nibe-Svenstrup	Modtagelsen af Lokomotiver	Maskininspekt.Duseberg	300	
8.	Kagerup-Helsinge	Kontrol med Leverancen af Lokomotiver og Vogne	Kontorchef Sæby	Ubekj.	
9.	Odense-Kjertemindе-Dalby	Kontrol med Leverancen af Lokomotiver	Maskinchef Busse		Ikke afsluttet
		Opførelsen af Bygningerne	Arkitekt Wenck		do.
10.	Holbæk.Nykjøbing	Telefonanlægget	Telegrafingeniør Thrane		do.
	do.	Kontrol med Leverancen af Lokomotiver	Maskinchef Busse	2,160	
	do.	Opførelsen af Bygningerne	Arkitekt Wenck		do.
11.	Horsens-Bryrup.	Modtagelsen af Lokomotiver og Vogne	Maskininspekt.Duseberg	400	
12.	Nørresundby-Sæby-Frederikshavn	Kontrol med Leverancen af Lokomotiver	Maskinchef Busse	4,269	
		Undersøgt et Lokomotiv, som Vemb-Lemvig-Banen vilde sælge	Maskininspekt.Duseberg	100	

Løbe-Nr.	Jernbane	Assisteret ved	Statsbaneembedsmand	Honorar Kr.	Anmærkn.
		Privatbaner.			
13.	Lemvig-Thyborøn	Kontrol med Fabrikationen af Skinner m. v.	Ingeniør K. Møller	994	
	do.	Modtagelsen af Lokomotiver	Maskininspekt. Duseberg	200	
14.	Aalborg-Hadsund	Kontrol med Leverancen af Lokomotiver	Maskinchef Busse		Ikke afsluttet
15.	Præstø-Næstved	Opførelsen af Bygningerne	Arkitekt Wenck		do.
		Kontrol med Leverancen af Vogne	Maskinchef Busse	Ubekj.	
16.	Hammel-Aarhus	Opførelsen af Bygningerne	Arkitekt Wenck		do.

(Skrivelse af 18de September 1899, Jn. 20044, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet).

I Skrivelse af 13. Juni d. A., E 1462, har Ministeriet blandt andet udbedt sig Generaldirektoratets Ytringer med Hensyn til de Spørgsmaal, der omhandles i Punkterne 1, 2 og 3 i Skrivelse Nr. 3 af 19. Maj s. A. fra Kommissionen angaaende Statsbanedriftens Ordning.

Idet bemærkes, at Oplysninger til Punkt 2 ikke kunne gives herfra, skal man med Hensyn til Punkterne 1 og 3 oplyse, at følgende af Statsbanedriftens Embedsmænd have medvirket ved Projektering eller Ledelse af de i Henhold til Lov af 8. Maj 1894 udførte private Baneanlæg eller ved Anskaffelse af eller Kontrol med Driftsmateriel til de omhandlede Privatbaner:

A. Telegrafingeniør Thrane med Bistand af Telegrafmester Thomsen har ledet Telefonanlægget paa Holbæk-Nykjøbing Banen. Vederlaget antages at ville beløbe sig til 200 à 300 Kr. til hver.

B. Maskinchef Busse har til Holbæk-Nykjøbing Banen, Masnedsund-Kallehave Banen, Hillerød-Frederiksværk Banen, Nørresundby-Frederikshavn samt Nørresundby-Fjerritslev Banen og Aalborg-Hadsund Banen leveret fuldstændigt Sæt af Hoved- og Detail- samt Arbejdstegninger til Lokomotiverne og ført Kontrol med disses Bygning og Idriftsættelse.

Til Kallehavebanen har han desuden konstrueret særlige Vogntyper og leveret fuldstændigt Sæt af Hoved- og Detail- samt Arbejdstegninger til disse samt ført Kontrol med Vognenes Bygning og Idriftsættelse.

Endvidere har han til Præstø-Banen leveret fuldstændig Sæt af Hoved- og Detail- samt Arbejdstegninger til Vognene og ført Kontrol med disses Bygning og Idriftsættelse,

samt endelig for Odense-Kjerteminde Banen ført Tilsyn med Bygningen paa vedkommende Fabrik af 2 Stk. af de for denne Bane bestemte Lokomotiver.

For hvert af de omhandlede Arbejder er betinget eller modtaget et Honorar beregnet til 2 % af Kontraktsummen samt Godtgjørelse efter Regning for Udlæg til Tegne- og Skrivearbejde, Telegrammer, Porto og Rejser.

C. Kontorchef Sæbye.

Kagerup-Helsinge Banen.

Lokomotiver: Efter at et under Kontrol af en Ingeniør ved en Maskinfabrik her i Landet leveret ukonditionsmæssigt nyt Lokomotiv var tilbagesendt, assisteret ved Bedømmelsen af det derefter leverede Lokomotivs Overensstemmelse med de foreskrevne Betingelser. Herfor modtaget 50 Kr., foruden Godtgørelse efter Regning for Rejser, Porto og deslige.

Vogne: Opstillet Leveringsbetingelser og assisteret ved Tilbudenes Bedømmelse samt Fastsættelsen af Hovedanordningen og Udfærdigelsen af Kontrakt for 3 Stk. Personvogne og 2 Stk. lukkede Godsvogne. Kontrolleret dette Materiels Bygning og Idriftsættelse samt Forhold under Garantitiden. I Honorar herfor modtaget tilsammen 500 Kr. foruden Godtgjørelse efter Regning for Rejser, Porto, Telegrammer og deslige.

D. Maskininspektør Osterwaldt.

Vejle—Vandel Banen:

Lokomotiver: Undersøgt Lokomotivernes Kontraktmæssighed ved Modtagelsen.

Vogne: Ligeledes.

I Honorar herfor modtaget 100 Kr.

E. Maskininspektør Duseberg.

1) Nørresundby-Sæby-Frederikshavn Banen:

Lokomotiver: Undersøgt og prøvet et Lokomotiv, som Vemb-Lemvig Banen har tilbudt ovennævnte Bane til Salg.

I Honorar herfor modtaget 100 Kr.

2) Aars-Nibe-Svendstrup Banen:

Lokomotiver: Efterset og konstateret Kontraktmæssigheden af Lokomotiverne ved Modtagelsen.

I Honorar herfor modtaget 300 Kr. samt Godtgjørelse af Udlæg til Assistance ved Lokomotivernes Prøvekørsel.

3) Lemvig-Thyborøn Banen:

Lokomotiver: Efterset og konstateret Kontraktmæssigheden af Lokomotiverne ved Modtagelsen.

I Honorar herfor modtaget 200 Kr.

4) Horsens-Bryrup-Banen:

Lokomotiver: Efterset og konstateret Kontraktmæssigheden af Lokomotiverne ved Modtagelsen.

Vogne: Ligeledes.

I Honorar herfor modtaget ialt 400 Kr.

5) Kolding-Egtved Banen:

Lokomotiver: Efter at Materiellet var modtaget og taget i Brug, efterset og konstateret Kontraktmæssigheden af Lokomotiverne.

Vogne: Ligeledes.

I Honorar herfor modtaget ialt 300 Kr.

Instruktion
for
de kongelige Kommissarier ved de Jernbaner, som ikke tilhøre Staten.

§ 1.

Den kongelige Kommissarius ved en Jernbane, som ikke tilhører Staten, udøver paa det Offentliges Vegne Overopsynet med den ham underlagte Jernbane i det hele, og maa særlig nøje paase, at Banens Benyttelse sker overensstemmende med de Forskrifter, som indeholdes i den paa Banens Anlæg meddelte Koncession, eller som senere af Ministeriet maatte være eller blive givne.

§ 2.

Kommissarius staar umiddelbart under Indenrigsministeriet og alene gjennem dette kan der meddeles ham Paalæg eller affordres ham Betænkninger.

Han har at afgive Indberetninger og Betænkninger til Ministeriet, nøje at følge de ham af Samme meddelte almindelige og specielle Instruktioner og Anvisninger, ligesom han ogsaa uopfordret har at andrage paa, at de efter hans Formening fornødne Forholdsregler træffes. Skulde der indtræffe Tilfælde, for hvilke han ikke er forsynet med specielle Forskrifter, og hvor Fare maatte være at befrygte ved Opsættelse, paaligger det ham straks paa eget Ansvar at træffe saadanne Foranstaltninger, som maatte anses fornødne, hvorom han dog uden Ophold har at indberette til Ministeriet, for at modtage nærmere Forholdsregler.

§ 3.

Kommissarii Forhold til vedkommende Jernbaneselskab bestemmes ved Omfanget af det ham efter § 1 overdragne Opsyn med Foretagendet i det Hele. Han er som Følge heraf berettiget og forpligtet til i Almindelighed at varetage alt, hvad der er fornødent til dette Øjemeds Opnaaelse, kongelige Befalinger, saa vel som andre Bestemmelser i de Jernbanen vedkommende Anliggender meddeles Selskabet igjennem ham. Ligeledes blive alle Andragender, som Selskabet 'agter at indgive til Hans Majestæt Kongen eller til vedkommende overordnede Autoritet, alene at afgive til ham, der har at modtage dem til videre Fremsendelse.

§ 4.

Kommissarius bivaaner Selskabets Generalforsamlinger, og saa ofte han dertil finder Anledning, tillige Bestyrelsens Møder, hvis Afholdelse derfor af den, der fører Forsædet, saa betimeligen bliver at anmelde for Kommissarius, at han kan tage Del i dem. Desuden har den, der fører Forsædet, naar i noget saadant Møde nogen Sag af særdeles Vigtighed skal forhandles, derom særligen at meddele ham Underretning.

Kommissarius er ogsaa berettiget til at sammenkalde Bestyrelsen til ekstraordinære Møder.

Det paaligger Bestyrelsen ikke alene paa Forlangende at meddele Kommissarius alle de Oplysninger, han maatte attraa, samt at afgive Indberetninger og Betænkninger til ham, men ogsaa at sætte ham i Stand til bestandigen at følge Forretningernes Gang ved regelmæssigen at meddele ham Afskrifter af de Protokoller, der føres i Møderne.

§ 5.

Skulde Kommissarius komme til Kundskab om nogen lovstridig, eller for det Almene skadelig Fremgangsmaade ved Banens Benyttelse, eller om nogen saadan Uregelmæssighed derved, at farlige Følger deraf kunde opstaa, eller tror han forøvrigt at bemærke, at Bestemmelserne i de for Selskabet approberede Love ikke behørigen følges enten af Generalforsamlingen eller af Selskabets Bestyrelse, vil han efter Tilfældets Beskaffenhed have at gjøre Bestyrelsen opmærksom herpaa og søge at bringe Sagen til

Afgjørelse i Mindelighed. Skulde dette ikke lykkes, har han enten at underkaste Sagen højere Afgjørelse eller i fornødent Fald paa eget Ansvar at træffe de nødvendige Foranstaltninger, hvilke da uvægerligen blive at følge, indtil højere Afgjørelse foreligger.

§ 6.

Kommissarius har jævnlig at berejse Jernbanelinien for at undersøge Banens Benyttelse og Maaden, hvorpaa denne ledes.

§ 7.

Ethvert Ulykkestilfælde, der maatte indtræffe paa Jernbanen, bliver ufortøvet af vedkommende Betjent at anmelde for Kommissarius, som da har at drage Omsorg for, at de Foranstaltninger, den offentlige Sikkerhed maatte kræve, uopholdeligen træffes. Navnligen er Kommissarius i saadanne Tilfælde berettiget til at suspendere den eller de Betjente, hvis Adfærd har givet Anledning til de indtrufne Ulykkestilfælde, dog at han underretter Jernbanens Bestyrelse om den stedfundne Suspension.

§ 8.

Samtlige Dokumenter og Bøger, der vedkomme Jernbanens Administration og Regnskabsvæsen, blive at forelægge Kommissarius, naar det af ham forlanges.

§ 9.

Hvis Kommissarius er nødt til i længere Tid at forlade sit Opholdssted, har han hos Indenrigsministeriet at bringe en Anden i Forslag, der kan varetage hans Funktioner. Derimod kan han, naar uventede Forhindringer maatte indtræde eller i pludselige Sygdomstilfælde, lade en enkelt Forretning udføre ved hvem, han selv dertil maatte antage, hvorom han dog har at meddele Indenrigsministeriet Underretning.

Indenrigsministeriet, den 7de Februar 1877.

E. Skeel.

L. Borup.

Supplement til Besvarelsen af Kommissionens Skrivelse Nr. III.

(Indenrigsministeriets Skrivelse af 11te Oktober 1899, E. 2481).

I Forbindelse med Skrivelse herfra af 3. d. M. indeholdende bl. a. Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. 3 af 19. Maj d. A. skulde man tjenstlig fremsende vedlagte, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften modtagne Skrivelse Sagen vedrørende.

Efter Afbenyttelsen forventes Bilaget tilbagesendt hertil.

(Skrivelse af 2den Oktober 1899, Jn. 22008, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet).

I Svar paa Ministeriets Skrivelse af 25 f. M., E. 2343, meddeles, at Størrelsen af de Kontraktsummer, hvoraf 2 pCt. Honoraret til Maskinchef Busse er beregnet, ifølge indhentede Oplysninger er følgende:

Holbæk—Nykjøbing Banen	108,000 Kr.
Masnedsund - Kallehave Banen	176,718 —
Hillerød—Frederiksværk Banen	48,809 —
Nørresundby—Sæby—Frederikshavns Banen	213,450 —
Nørresundby—Fjerritslev Banen	66,669 —
Aalborg—Hadsund Banen	104,400 —
Næstved—Præstø Banen	68,075 —
Odense—Kerteminde Banen	32,750 —

Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. IV, Punkt. 1.

(Skrivelse af 9de August 1899, Jn. 17536, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet).

I Henhold til Ministeriets Skrivelse af 13. Juni d. A., E. 1462, skal man til Besvarelse af Punkt 1 i Skrivelse Nr. 4 af 19. Maj s. A. fra Kommissionen angaaende Statsbanedriftens Ordning fremsende medfølgende Bilag Nr. 1—6, visende Antallet af de ved Udgangen af Maj Maaned 1899 i de forskellige omhandlede Tjenststillinger ansatte, dels ved Statsbanedriften under eet, dels særskilt for de enkelte Afdelinger af Jernbaneadministrationen.

Bilag 1.

Ansatte i 1ste—10de almindelige og 1ste—13de specielle Lønningsklasse: Skrivere, Telegrafister, Medhjælpere samt de som Skibsførere I tjenstgørende Marineofficerer.

	Generaldirektoratet.	Baneafdelingen.	Maskinafdelingen.	Trafikafdelingerne.		Søfartsafdelingen.	Ialt.
				Sjælland og Falster.	Jylland og Fyn.		
Almindelige Lønningsklasser.							
1ste Klasse.							
Kommitterede	2	»	»	»	»	»	2
Afdelingschefer	»	1	1	1	1	1	5
2den Klasse.							
Kontorchefer	5	1	1	1	1	»	9
Revisorer	3	»	»	»	»	»	3
Bogholderen	1	»	»	»	»	»	1
Kasserere	2	»	»	»	»	»	2
Baneingeniører	»	11	»	»	»	»	11
Telegrafingeniører	»	2	»	»	»	»	2
Maskiningeniører	»	»	4	»	»	»	4
Maskininspektører	»	»	4	»	»	1	5
Trafikinspektører	»	»	»	4	6	»	10
Skibsinspektøren	»	»	»	»	»	1	1
Skibsførere af 1ste Klasse	»	»	»	»	»	5	5
Stationsforstanderen for Kjøbenhavns Station	»	»	»	1	»	»	1
3die Klasse.							
Kassekontrolører	2	»	»	»	»	»	2
Stationsforstandere af 1ste Klasse	»	»	»	4	9	»	13
Maskinmestre af 1ste Klasse	»	»	»	»	»	8	8
Lateris	15	15	10	11	17	16	84

	Generaldirektoratet.	Baneafdelingen.	Maskinafdelingen.	Trafikafdelingerne.		Søfartsafdelingen.	Ialt.
				Sjælland og Falster.	Jylland og Fyn.		
Transport...	15	15	10	11	17	16	84
4de Klasse.							
Underbogholderen	1	»	»	»	»	»	1
Forstanderen for Billet- og Blanketforvaltningen	1	»	»	»	»	»	1
Regnskabsførere ved Bane- og Maskinafdelingen	»	1	2	»	»	»	3
Stationsforstandere af 2den Klasse	»	»	»	5	7	»	12
Skibsførere af 2den Klasse	»	»	»	»	»	5	5
5te Klasse.							
Ingeniørassistenter	»	5	7	»	»	»	12
Regnskabsførere og Materialforvaltere under Trafikafdelingerne	»	»	»	1	1	»	2
Godsforvalteren ved Kjøbenhavns Station	»	»	»	1	»	»	1
Stationsforstandere af 3die Klasse	»	»	»	9	6	»	15
Maskinmestre af 2den Klasse	»	»	»	»	»	9	9
6te Klasse.							
Fuldmægtige	22	2	2	3	3	1	33
Overbanemestre (herunder Plantøren)	»	40	»	»	»	»	40
Telegrafmestre	»	7	»	»	»	»	7
Materialforvaltere under Bane- og Maskinafdelingen	»	2	3	»	»	»	5
Konstruktører	»	1	2	»	»	»	3
Værkmestre	»	»	6	»	»	»	6
Lokomotivmestre	»	»	3	»	»	»	3
Stationsforstandere af 4de Klasse	»	»	»	11	14	»	25
Godsekspeditører	»	»	»	11	10	»	21
Overassistenter	»	»	»	12	11	2	25
7de Klasse.							
Værkførere	»	»	24	»	»	»	24
Lokomotivformænd	»	»	22	»	»	»	22
Stationsforstandere af 5te Klasse	»	»	»	9	6	»	15
Rangermestre / Pakhusmestre	»	»	»	6	1	»	7
Styrmænd af 1ste Klasse	»	»	»	»	»	13	13
Skibsmaskinassistenter af 1ste Klasse	»	»	»	»	»	18	18
8de Klasse.							
Brofogder	»	2	»	»	»	»	2
Stationsforstandere af 6te Klasse	»	»	»	21	34	»	55
Lateris...	39	75	81	100	110	64	469

	Generaldirektoratet.	Baneafdelingen.	Maskinafdelingen.	Trafikafdelingerne.		Søfartsafdelingen.	Ialt.
				Sjælland og Falster.	Jylland og Fyn.		
Transport...	39	75	81	100	110	64	469
Rangerformænd Pakhusformænd	»	»	»	20	10	»	30
Kontorister	»	12	7	»	»	1	20
Tegnere	1	4	2	»	»	»	7
Styrmænd af 2den Klasse	»	»	»	»	»	14	14
Skibsmaskinassistenter af 2den Klasse.	»	»	»	»	»	8	8
9de Klasse.							
Vognopsynsmænd	»	»	16	»	»	»	16
Stationsforstandere af 7de Klasse	»	»	»	16	78	»	94
Overportører af 1ste Klasse	»	»	»	22	28	»	50
Bedstemænd	»	»	»	»	»	13	13
Overfybødere	»	»	»	»	»	13	13
Broformænd	»	»	»	»	»	6	6
Opsynsmanden paa Sprogø	»	»	»	»	»	1	1
10de Klasse.							
Kontorbude	8	2	2	1	1	1	15
Ekspedienter	»	»	»	20	26	»	46
Overportører af 2den Klasse	»	»	»	61	65	»	126
Magasinformænd	»	2	2	1	»	»	5
Specielle Lønningsklasser.							
1ste Klasse.							
Kontorassistenter	150	10	29	»	»	7	196
2den Klasse.							
Bane- og Telegrafformænd	»	351	»	»	»	»	351
3die Klasse.							
Lokomotivførere	»	»	298	»	»	»	298
4de Klasse.							
Fyrbødere	»	»	458	»	»	»	458
5te Klasse.							
Trafikassistenter	»	»	»	343	337	»	680
Lateris...	198	456	895	584	655	128	2,916

	Generaldirektoratet.	Baneafdelingen.	Maskinafdelingen.	Trafikafdelingerne.		Søfartsafdelingen.	Ialt.
				Sjælland og Falster.	Jylland og Fyn.		
Transport...	198	456	895	584	655	128	2,916
6te Klasse.							
Togførere	»	»	»	84	89	»	173
7de Klasse.							
Pakmestre	»	»	»	59	105	»	164
8de Klasse.							
Konduktører	»	»	»	255	259	»	514
9de Klasse.							
Depotarbejdere	»	»	642	»	»	»	642
10de Klasse.							
Portører	»	»	»	866	671	»	1,537
Brokarle	»	6	»	»	»	32	38
11te Klasse.							
Stationsbude	»	»	»	42	61	»	103
12te Klasse.							
Stationskarle	»	»	»	121	139	»	260
13de Klasse.							
Matroser	»	»	»	»	»	129	129
Skibsfyrbødere	»	»	»	»	»	118	118
Skrivere.....							
Telegrafister	55	4	15	1	2	1	78
Medhjælpere	»	»	»	8	14	»	22
Marineofficerer, tjenstgørende som Skibsførere I.	»	»	»	»	»	3	3
	253	466	1,552	2,020	1,995	411	6,697

Bilag 2.

General-

	Kommitterede.	Kontorchefer.	Bogholder.	Kasserere.	Revisorer.
	2	»	»	»	»
Sekretariatet	»	1	»	»	»
Tarifkontoret	»	1	»	»	»
Teknisk Kontor	»	1	»	»	»
Trafikkontoret	»	1	»	»	»
Bogholderkontoret	»	»	1	»	»
Kassekontoret i Kjøbenhavn	»	»	»	1	»
— i Aarhus	»	»	»	1	»
Revisionen	»	»	»	»	3
Statistisk Kontor	»	1	»	»	»
Ialt	2	5	1	2	3

Bilag 3.

Bane-

Banechef.	Kontorchef.	Baneingeniører.	Telegrafingeniører.	Ingeniørassistenter.	Konstruktør.	Regnskabsfører.	Fuldmægtige.	Materialforvaltere.	Overbanemestre.
1	1	11	2	5	1	1	2	2	40

Bilag 4.

Maskin-

Maskinchef.	Kontorchef.	Maskiningeniører.	Maskininspektører.	Regnskabsførere.	Ingeniørassistenter.	Fuldmægtige.	Materialforvaltere.	Konstruktører.	Lokomotivmestre.	Lokomotivformænd.	Værkmestre.
1	1	4	4	2	7	2	3	2	3	22	6

direktoratet.

Kassekontrolører.	Underbogholder.	Forstander for Billet- og Blanketforvaltningen.	Fuldmægtige.	Tegnere.	Assistenter.	Skrivere*).	Kontorbude.
»	»	»	»	»	»	»	8
»	»	»	3	»	16	7	»
»	»	»	2	»	6	2	»
»	»	»	2	1	5	1	»
»	»	»	2	»	6	4	»
»	1	»	2	»	16	4	»
1	»	»	1	»	3	2	»
1	»	»	1	»	4	1	»
»	»	1	7	»	67	29	»
»	»	»	2	»	27	5	»
2	1	1	22	1	150	55	8

afdelingen.

Telegrafmestre.	Kontorister.	Tegnere.	Assistenter.	Skrivere*).	Brofogder.	Brokarle.	Kontorbude.	Magasinformænd.	Bane- og Telegrafformænd.
7	12	4	10	4	2	6	2	2	351

afdelingen.

Værkførere.	Kontorister.	Tegnere.	Assistenter.	Skrivere*).	Vognopsynsmænd.	Kontorbude.	Magasinformænd.	Lokomotivførere.	Fyrbødere.	Depotarbejdere.
24	7	2	29	15	16	2	2	298	458	642

*) Henhøre til 11te almindelige Lønningsklasse.

Bilag. 5.

Trafik-

	Trafikchefer.	Kontorchefer.	Trafikinspektører.	Regnskabsførere og Materialforvaltere.	Fuldmægtige.	Stationsforstandere								Ekspedienter.	Godsforvalter.
						i Kjøbenhavn.	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.		
Sjælland-Falster .	1	1	4	1	3	1	4	5	9	11	9	21	16	20	1
Jylland-Fyn.....	1	1	6	1	3	»	9	7	6	14	6	34	78	26	»
Ialt...	2	2	10	2	6	1	13	12	15	25	15	55	94	46	1

Bilag 6.

Søfarts-

		Søfartschef.	Skibsinspektør.	Maskininspektør.	Fuldmægtig.	Kontorist.	Assistenter.	Skrivere. *)	Kontorbud.	Skibsførere.	
										I.	II.
Afdelingens Kontor		1	1	1	1	1	7	1	1	»	»
Korsør-Nyborg	Overfarten.	»	»	»	»	»	»	»	»	3	1
Korsør-Kiel	—	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Masnedø	—	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
Helsingør-Helsingborg	—	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
Lillebælts	—	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»
Oddesunds	—	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
Sallingsunds	—	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
Kjøbenhavn—Malmø	—	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»
	Ialt . . .	1	1	1	1	1	7	1	1	5	5

*) Henhøre til 11te alm. Lønningsklasse.

afdelingerne.

Godsekspeditører.	Overassistenter.	Assistenter.	Skrivere. *)	Telegrafister og Medhjælpere. *)	Ranger- og Pakhus-		Overportører		Portører.	Stationskarle.	Stationsbude.	Togførere.	Pakmestre.	Konduktører.	Kontorbude.	Magasinformænd.
					mestre.	formænd.	I.	II.								
11	12	343	1	8	6	20	22	61	866	121	42	84	59	255	1	1
10	11	337	2	14	1	10	28	65	671	139	61	89	105	259	1	»
21	23	680	3	22	7	30	50	126	1537	260	103	173	164	514	2	1

afdelingen.

Søofficerer.**)	Maskinmestre.		Styrmænd.		Skibsmaskinassistenter.		Bedstemænd.	Overfyrbødere.	Broformænd.	Brokarle.	Matroser.	Skibsfyrbødere.	Overassistenter.	Opsynsmand paa Sprogø.
	I.	II.	I.	II.	I.	II.								
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	3	4	3	5	6	7	7	6	1	9	51	51	»	1
3	2	»	2	3	3	»	3	3	»	»	23	21	»	»
»	1	1	2	1	1	»	»	1	»	3	12	8	»	»
»	»	1	1	1	1	1	1	»	»	»	8	7	1	»
»	1	1	4	1	3	»	1	2	2	11	17	12	»	»
»	»	1	»	1	1	»	»	»	»	4	4	4	»	»
»	»	1	»	1	1	»	»	»	1	5	6	5	»	»
»	1	»	1	1	2	»	1	1	2	»	8	10	1	»
3	8	9	13	14	18	8	13	13	6	32	129	118	2	1

*) Henhøre ikke til Statsbanedriftens faste Personale.

Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. IV, Punkterne 2 og 3.

(Skrivelse af 5te September 1899, Jn. 19110, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet).

I Henhold til Ministeriets Skrivelse af 13de Juni d. A., E. 1462, fremsender man til Besvarelse af Punkterne 2 og 3 i Skrivelse Nr. 4 af 19de Maj s. A. fra Kommissionen angaaende Statsbanedriftens Ordning

1) en Oversigt over Gennemsnitsalderen ved Ansættelse i Stillinger under de 10 første almindelige Lønningsklasser,

2) en Oversigt over Gennemsnitsalder m. m. ved Ansættelse i de 13 specielle Lønningsklasser, henholdsvis paa disses laveste og højeste Trin (Underklasse).

I Oversigterne er ikke optaget de Stillinger, som kun indbefatte enkelte eller ganske faa Personer.

De i Oversigterne anførte Tal ere hovedsagelig fremkomne som Gennemsnit af Ansættelsesalderen for dem, der for Tiden findes ansatte i den paagældende Stilling, henholdsvis den paagældende specielle Lønningsunderklasse, idet man dog har set bort fra enkelte Personer, ved hvis Ansættelse ganske særlige Omstændigheder have haft Indflydelse paa Ansættelsesalderen.

I al Almindelighed maa det bemærkes, at Ansættelsesalderen varierer betydeligt i de fleste Stillinger, navnlig indenfor de almindelige Lønningsklasser, saaledes at mange af de i Oversigterne givne Tal ikke kunne betragtes som Normaltal, idet en virkelig Normalalder ikke findes.

Særligt bemærkes, at da Depotarbejderne først for omtrent 1 Aar siden ere blevne indordnede i de nuværende 5 Klasser, have de for disse Arbejdere anførte Alderstal ingen Værdi.

Gennemsnitsalder ved Ansættelse i Stillinger under de 10 første almindelige Lønningsklasser.

2den Lønningsklasse.	Aar
Kontorchefer, Revisorer, Bogholdere, Kasserere	38
Bane- og Telegrafingeniører	35
Maskiningeniører og -inspektører	38
Trafikinspektører	43
Skibsførere I. Klasse	44
3die Lønningsklasse.	
Stationsforstandere I. Klasse	47
Maskinmestre I. Klasse	40
4de Lønningsklasse.	
Stationsforstandere II. Klasse	49
Skibsførere II. Klasse	46
5te Lønningsklasse.	
Ingeniørassistenter	34
Stationsforstandere III. Klasse	46
Maskinmestre II. Kl.	40

6te Lønningsklasse.	Aar
Fuldmægtige	35
Overbanemestre	35
Telegrafmestre	37
Værkmestre	38
Stationsforstandere IV. Klasse	48
Godsekspeditører	39
Overassistenter	38
7de Lønningsklasse.	
Værkførere	37
Lokomotivformænd	42
Stationsforstandere V. Klasse	45
Ranger- og Pakhusmestre	41
Styrmænd I. Klasse	37
Skibsmaskinassistenter I. Klasse	30
8de Lønningsklasse.	
Stationsforstandere VI. Klasse	44
Ranger- og Pakhusformænd	44
Kontorister	33

	Aar
Tegnere	26
Styrmænd II. Klasse	34
Skibsmaskinassistenter II. Klasse	30
9de Lønningsklasse.	
Vognopsynsmænd	36
Stationsforstandere VII. Klasse	37
Overportører I. Klasse	45
Bedstemænd	32
Overfyrbødere	27
10de Lønningsklasse.	
Kontorbude	36
Ekspedienter	42
Overportører II. Klasse	41

Gennemsnitsalder m. m. ved Ansættelse i de 13 specielle Lønningsklasser, henholdsvis paa disses laveste og øverste Trin.

	Fastsat Alder		Gennemsnitsalder
	laveste	højeste	
I. Kontorassistenter 4de Klasse	ingen	ingen	23 Aar*)
1ste —	.....	.....	39 —
II. Bane- og Telegrafformænd 3die Klasse	ingen	ingen	38 —
1ste —	.....	.....	47 —
III. Lokomotivførere 4de Klasse	ingen	ingen	35 —
1ste —	.....	.....	45 —
IV. Fyrbødere 3die Klasse	20 Aar	30 Aar	24 —
1ste —	.....	.....	31 —
V. Trafikassistenter 4de Klasse	18 Aar	ingen	20 —
1ste —	.....	.....	31 —
VI. Togførere 3die Klasse	ingen	ingen	44 —
1ste —	.....	.....	48 —
VII. Pakmestre 2den Klasse	25 Aar	ingen	39 —
1ste —	.....	.....	42 —
VIII. Konduktører 2den Klasse	23 Aar	32 Aar	26 —
1ste —	.....	.....	33 —
IX. Depotarbejdere 5te Klasse	20 Aar	35 Aar	28 —
1ste —	.....	.....	45 —
X. Portører 5te Klasse	ingen	ingen	24 —
1ste —	.....	.....	44 —
XI. Stationsbude	ingen	ingen	39 —
XII. Stationskarle	20 Aar	25 Aar	23 —
XIII. a) Matroser 3die Klasse	ingen	ingen	25 —
1ste —	.....	.....	43 —
b) Skibsfyrbødere 3die Klasse	.....	.....	27 —
1ste —	.....	.....	47 —

*) for Mænd; for Kvinder 35 Aar.

Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. IV, Punkt 4.

(Skrivelse af 10de August 1899, Jn. 17604, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet).

I Henhold til Ministeriets Skrivelse af 13de Juni d. A., E. 1462, skal man til Besvarelse af Punkt 4 i Skrivelse Nr. 4 af 19de Maj s. A. fra Kommissionen angaaende Statsbanedriftens Ordning bemærke følgende:

Værdiansættelsen af de Emolumenter, der i Henhold til § 17 d. i Lov af 26de Marts 1898 henregnes til den pensionsgivende Lønningsindtægt, sker saaledes:

Alderstillæg ansættes efter deres virkelige Størrelse,

Milepenge efter Lovens § 17 d., 2det Stykke,

Personlige Tillæg efter deres virkelige Størrelse.

Fri Bolig, fri Brændsel og fri Belysning ansættes til henholdsvis $^1/_5$, $^1/_{20}$ og $^1/_{40}$ af vedkommendes øvrige pensionsgivende Lønningsindtægt efter Loven, dog at kun saadanne Indtægter, der ere ansatte til bestemte Beløb, komme i Betragtning (Lønnings-Regulativ 14de Maj 1898 § 11).

Boliggodtgørelse, det er: Vederlag for fri Bolig, ansættes i pensionsmæssig Henseende, uden Hensyn til Godtgørelsens virkelige Størrelse, paa samme Maade som fri Bolig in natura.

Fri Brug af Embedsjord haves kun af Opsynsmanden paa Sprogø (se Lovens § 9) og er for hans Vedkommende ansat til 300 Kr.

Naar dernæst spørges, om den i Lovens § 17 d. foretagne Ansættelse af Værdien af Milepenge svarer til den paa denne Maade virkelig oppebaarne Lønningsindtægt, maa dette Spørgsmaal besvares bekræftende, naar man tager Sigte paa den *omtrentlige Gennemsnitsværdi* af bemeldte Indtægt (muligt er dog Tallet 200 Kr. for Konduktører noget vel rigeligt og Tallet 400 Kr. for Togførere noget vel lavt, men Forskellen er ikke stor). Derimod forekommer der selvfølgelig ikke ubetydelige Afvigelser saavel opefter som nedefter. Størst er Afvigelsen vistnok for de ældre Fyrbødere, der i stort Omfang gøre Tjeneste som Lokomotivførere, idet de da oppebære samme Milepenge (henholdsvis Rangeringsgodtgørelse) som de faste Lokomotivførere.

Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. IV, Punkt 5.

(Skrivelse af 11te August 1899, Jn. 17680, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet).

I Henhold til Ministeriets Skrivelse af 13de Juni d. A., E. 1462, skal man til Besvarelse af Punkt 5 i Skrivelse Nr. 4 af 19de Maj s. A. fra Kommissionen angaaende Statsbanedriftens Ordning fremsende hosfølgende Opgørelse over Opholdstillæg efter Lov af 26de Marts 1898, § 12, udbetalte i de 3 Fjerdingaar efter Lovens Ikrafttræden fra 1ste Juli 1898—31te Marts 1899.

Fortegnelse over det i Henhold til Lov af 26. Marts 1898 § 12 i Tiden fra 1. Juli 1898 til 31. Marts 1899 til Udbetaling komne Opholdstillæg med Angivelse af, hvilke Funktionærer dette Tillæg paa hvert Sted er kommet til Gode.

Opholdssted.	Opholdstillæg til							Ialt.
	Bane- og Telegrafformænd.	Overportører II.	Portører.	Brokarle.	Stationsbude.	Stationskarle.	Depotarbejdere.	
120 Kr. aarligt i	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Esbjerg	360.	340.	1,970.	»	270.	890.	1,980.	5,810.
Frederiksberg	180.	180.	2,000.	»	»	1,260.	180.	3,800.
Kjøbenhavn, H., N., Ø.	1,170.	1,890.	25,360.	»	3,040.	7,110.	12,050.	50,620.
Ialt à 120 Kr.	1,710.	2,410.	29,330.	»	3,310.	9,260.	14,210.	60,230.
90 Kr. aarligt i								
Aalborg	202. 50	135.	1,020.	»	270.	465.	472. 50	2,565.
Aarhus og Risskov	705.	300.	3,285.	»	607. 50	1,080.	4,972. 50	10,950.
Charlottenlund	67. 50	»	757. 50	»	»	202. 50	»	1,027. 50
Fredericia	405.	135.	1,185.	405.	270.	727. 50	877. 50	4,005.
Gjentofte	67. 50	»	202. 50	»	»	»	»	270.
Hellerup	135.	»	622. 50	»	»	457. 50	»	1,215.
Helsingør	67. 50	270.	1,462. 50	»	67. 50	757. 50	1,807. 50	4,432. 50
Holte	67. 50	»	405.	»	»	270.	»	742. 50
Horsens	202. 50	135.	570.	»	270.	442. 50	202. 50	1,822. 50
Klampenborg	67. 50	135.	795.	»	»	457. 50	67. 50	1,522. 50
Kolding	67. 50	135.	637. 50	»	202. 50	315.	»	1,357. 50
Lyngby	67. 50	»	532. 50	»	»	90.	»	690.
Nyborg	135.	135.	1,312. 50	»	»	645.	1,995.	4,222. 50
Odense	285.	150.	1,297. 50	»	472. 50	600.	360.	3,165.
Randers	240.	202. 50	757. 50	»	270.	862. 50	540.	2,872. 50
Lateris.	2,782. 50	1,732. 50	14,842. 50	405.	2,430.	7,372. 50	11,295.	40,860.

Opholdssted.	Opholdstillæg til							Ialt.
	Bane- og Telegraf-formænd.	Overportører II.	Portører.	Brokarle.	Stationsbude.	Stationskarle.	Depot-arbejdere.	
	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Transport...	2,782. 50	1,732. 50	14,842. 50	405.	2,430.	7,372. 50	11,295.	40,860.
Roskilde	270.	202. 50	1,620.	»	270.	472. 50	945.	3,780.
Rungsted	67. 50	»	570.	»	»	105.	135.	877. 50
Skodsborg	67. 50	»	532. 50	»	»	142. 50	»	742. 50
Springforbi	»	»	52. 50	»	»	»	»	52. 50
Vedbæk	67. 50	»	345.	»	»	262. 50	67. 50	742. 50
Vejle	135.	135.	660.	»	270.	402. 50	»	1,602. 50
Ialt à 90 Kr....	3,390.	2,070.	18,622. 50	405.	2,970.	8,757. 50	12,442. 50	48,657. 50
60 Kr. aarligt i								
Aalestrup	45.	»	90.	»	»	135.	45.	315.
Assens	45.	45.	110.	»	»	70.	90.	360.
Birkerød	45.	»	135.	»	»	180.	»	360.
Bramminge	90.	»	180.	»	»	90.	»	360.
Brønderslev	45.	»	125.	»	»	100.	»	270.
Fredensborg	45.	»	225.	»	»	135.	»	405.
Frederikshavn	45.	45.	525.	»	90.	295.	720.	1,630.
Frederikssund	45.	90.	155.	»	»	105.	135.	530.
Gjedser	45.	45.	315.	»	»	»	210.	615.
Glostrup	90.	»	135.	»	»	»	»	225.
Glyngøre	45.	»	55.	90.	»	60.	180.	430.
Grenaa	45.	45.	135.	»	»	90.	90.	405.
Hadsten	45.	»	45.	»	»	45.	»	135.
Haslev	45.	»	225.	»	»	»	»	270.
Hedehusene	45.	»	135.	»	»	»	»	180.
Herning	45.	90.	100.	»	45.	105.	90.	475.
Hillerød	45.	90.	550.	»	»	260.	135.	1,080.

Hjørring	135.	90.	425.	»	90.	20.	»	760.
Hobro	90.	90.	360.	»	45.	180.	115.	880.
Holbæk	90.	90.	375.	»	»	65.	45.	665.
Holstebro	90.	90.	180.	»	45.	135.	45.	585.
Humlebæk	45.	»	100.	»	»	80.	»	225.
Kallundborg	90.	90.	325.	»	»	170.	585.	1,260.
Kjøge	110.	90.	300.	»	»	150.	90.	740.
Korsør	45.	135.	995.	»	»	405.	905.	2,485.
Kvistgaard	45.	»	135.	»	»	45.	»	225.
Langaa	85.	45.	320.	»	»	155.	450.	1,055.
Lillerød	45.	»	135.	»	»	180.	»	360.
Lunderskov	135.	45.	225.	»	»	160.	180.	745.
Løgstør	45.	»	90.	»	»	135.	65.	335.
Masnedsund og Masnedø	75.	45.	345.	135.	»	265.	545.	1,410.
Middelfart	30.	»	65.	»	»	140.	»	235.
Mundelstrup	45.	»	80.	»	»	5.	»	130.
Nivaa	45.	»	85.	»	»	50.	»	180.
Nykjøbing F.	135.	40.	375.	»	»	170.	315.	1,035.
Nykjøbing M.	»	45.	90.	135.	»	90.	45.	405.
Næstved	90.	45.	540.	»	45.	45.	220.	985.
Nørre Sundby	45.	»	240.	180.	»	120.	»	585.
Oddesund N.	45.	»	45.	»	»	»	45.	135.
Oddesund S.	45.	»	45.	180.	»	80.	»	350.
Orehoved	»	45.	315.	»	»	45.	90.	495.
Ribe	45.	45.	135.	»	45.	90.	135.	495.
Ringkjøbing	135.	90.	115.	»	45.	200.	90.	675.
Ringsted	45.	90.	315.	»	»	145.	»	595.
Ryomgaard	45.	»	65.	»	»	90.	45.	245.
Silkeborg	45.	90.	45.	»	90.	180.	45.	495.
Sindal	90.	»	90.	»	»	45.	»	225.
Skanderborg	90.	90.	360.	»	45.	150.	405.	1,140.
Skive	115.	90.	245.	»	45.	130.	45.	670.
Skjelskør	45.	45.	135.	»	»	»	135.	360.
Skjern	135.	»	135.	»	»	90.	90.	450.
Slagelse	225.	90.	710.	»	»	650.	810.	2,485.
Snekkersten	90.	»	»	»	»	135.	»	225.
Sorø	90.	90.	360.	»	»	90.	»	630.
Lateris...	3,655.	2,155.	12,140.	720.	630.	6,465.	7,235.	33,000.

Opholdssted.	Opholdstilllæg til							Ialt
	Bane- og Telegrafformænd.	Overportører II.	Portører.	Brokarle.	Stationsbude.	Stationskarle.	Depotarbejdere.	
	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Transport...	3,655.	2,155.	12,140.	720.	630.	6,465.	7,235.	33,000.
Strib	45.	90.	190.	225.	»	240.	225.	1,015.
Struer	180.	90.	305.	»	»	210.	1,670.	2,455.
Strømmen	45.	»	80.	»	»	»	»	125.
Taastrup	90.	»	255.	»	»	15.	»	360.
Tarm	45.	»	45.	»	»	45.	»	135.
Thisted	45.	45.	135.	»	»	135.	360.	720.
Tommerup	45.	»	135.	»	»	70.	»	250.
Vamdrup	90.	90.	610.	»	»	250.	450.	1,490.
Varde	135.	90.	190.	»	»	65.	45.	525.
Vedsted	45.	»	45.	»	»	45.	45.	180.
Vemb	45.	»	110.	»	»	90.	»	245.
Viborg	230.	45.	225.	»	90.	265.	360.	1,215.
Viby (Jylland)	»	»	45.	»	»	»	»	45.
Vordingborg	45.	»	135.	»	»	»	»	180.
Vraa	90.	»	45.	»	90.	60.	»	285.
Ialt à 60 Kr...	4,830.	2,605.	14,690.	945.	810.	7,955.	10,390.	42,225.

Rekapitulation.

Opholdstillæg i Tiden 1. Juli 98. — 31. Marts 99.								
á 120 Kr	1,710.	2.410.	29,330	»	3,310.	9,260.	14,210.	60,230.
á 90 »	3,390.	2,070.	18,622. 50	405.	2,970.	8,757. 50	12,442. 50	48,657. 50
á 60 »	4,830,	2,605.	14,690.	945.	810.	7,955.	10,390.	42,225.
Ialt...	9,930.	7,085.	62,642. 50	1,350.	7,090.	25,972. 50	37,042. 50	151,112. 50

Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. IV, Punkt 6.

(Skrivelse af 11te August 1899, Jn. 17682, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet).

I Henhold til Ministeriets Skrivelse af 13de Juni d. A., E. 1462, skal man til Besvarelse af Punkt 6 i Skrivelse Nr. 4 af 19de Maj s. A. fra Kommissionen angaaende Statsbanedriftens Ordning fremsende hosfølgende Opgørelse over *Dag- og Timepenge* efter Lov af 26de Marts 1898 § 13, udbetalte i de *3 Fjerdingaar* efter Lovens Ikrafttræden fra 1ste Juli 1898 til 31te Marts 1899.

Dag- og Timepenge i Henhold til Statsbanedriftslovens § 13, udbetalt i Tiden 1ste Juli 1898 til 31te Marts 1899.

	Generaldirektoratet.	Banedafdelingen.	Maskindafdelingen.	Trafikafdelingen for		Søfartsafdelingen.	Ialt.
				Sjælland-Falster.	Jylland-Fyn.		
	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.
1. alm. Lønningsklasse..	189.	624. 75	231. 75	476. 25	849.	224. 50	2,595. 25
2. — — ..	1,356. 20	4,821. 30	2,648. 95	2,337. 30	3,446. 25	826. 70	15,436. 70
3. — — ..	»	»	»	12. 30	228. 60	1,058. 70	1,299. 60
4. — — ..	»	39. 90	27. 60	156. 30	1. 80	18.	243. 60
5. — — ..	»	833. 10	1,003. 05	90. 60	246.	262. 65	2,435. 40
6. — — ..	45. 10	20,648. 20	234.	809. 10	2,113. 50	»	23,849. 90
7. — — ..	»	»	966. 60	330. 60	118. 60	1,582. 60	2,998. 40
8. — — ..	»	261. 10	2. 20	593. 20	618. 20	629. 50	2,104. 20
9. — — ..	»	»	2,631. 40	614. 90	1,989.	1,241. 30	6,476. 60
10. — — ..	40. 20	»	15. 25	1,667. 25	1,667. 65	»	3,390. 35
11. — — ..	»	»	»	1,978. 70	2,336. 18	864. 60	5,179. 48
1. specielle — ..	619. 20	6. 40	98. 80	»	»	100. 20	824. 60
2. — — ..	»	11,481. 50	»	»	»	»	11,481. 50
3. — — ..	»	»	37,956. 20	»	»	»	37,956. 20
4. — — ..	»	»	41,696. 06	»	»	»	41,696. 06
5. — — ..	»	»	»	23,051. 56	42,399. 28	1,229.	66,679. 84
6. — — ..	»	»	»	6,016. 40	7,433. 40	»	13,449. 80
7. — — ..	»	»	»	6,098.	8,936. 20	»	15,034. 20
8. — — ..	»	»	»	17,006. 33	12,905. 28	»	29,911. 61
9. — — ..	»	»	32,207. 24	»	»	»	32,207. 24
10. — — ..	»	94. 20	»	28,699. 12	18,635. 11	1,188. 60	48,617. 03
11. — — ..	»	»	»	777.	333. 96	»	1,110. 96
12. — — ..	»	»	»	5,908. 32	7,062. 62	»	12,970. 94
13. — — ..	»	»	»	»	»	5,360. 47	5,360. 47
	2,249. 70	38,810. 45	119,719. 10	96,623. 23	111,320. 63	14,586. 82	383,309. 93

Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. IV, Punkt 7.

(Skrivelse af 10de August 1899, Jn. 17656, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet).

I Henhold til Ministeriets Skrivelse af 13de Juni d. A., E. 1462, skal man til Besvarelse af Punkt 7 i Skrivelse Nr. 4 af 19de Maj s. A. fra Kommissionen angaaende

Statsbanedriftens Ordning fremsende nedenstaaende Oplysninger om Bestillingstillæg, Honorarer, Belønninger og Dusører:

a) *Bestillingstillæg.*

Herom henvises til medfølgende Bilag 1.

b) *Honorarer.*

1) Stationsforstanderen i Masnedsund oppebærer som Honorar for Havnetilsyn 4 pCt. af Havneindtægten, hvilket paa Finansloven er kalkuleret til 500 Kr. aarlig.

2) I Henhold til kalkulatorisk Bevilling paa Finansloven er der i Honorarer til 12 Skibsførere for vel udført Vintertjeneste i Vinteren 1898—99 udbetalt ialt 3,200 Kr. i 8 Beløb paa 300 Kr. og 4 Beløb paa 200 Kr. Disse Honorarer afvige fra Aar til Aar efter Tjenestens Strænghed.

3) Paa Finansloven bevilges 6,000 Kr. til Dusører til Skibsbesætninger for vel udført Tjeneste under *Isforhold,* men dette Beløb har der paa Grund af Forholdene ikke været Anvendelse for i den sidst forløbne Vinter.

4) Paa Finansloven er der til Vederlag til Funktionærer for Udførelsen af Arbejder i Finansaaret 1897—98, der ikke vedkomme Statsbanedriften eller Statsbaneanlægene, bevilget 12,000 Kr., svarende til ca. $^1/_3$ af det Tillæg, som Statsbanedriften har oppebaaret for saadanne Arbejder. (For Finansaaret 1896—97 bevilgedes Vederlaget med ca. $^1/_2$ af Statsbanedriftens Avance). De 12,000 Kr. ere fordelte saaledes som vist paa medfølgende Bilag 2.

c) *Belønninger og Dusører.*

1) For Opdagelse af Misbrug af Abonnementskort tilstaas der Togfunktionærer og Kontrolbetjente en Dusør af 2 Kr. hver Gang.

2) For hver rejsende, der træffes uden Billet eller med urigtig Billet, tilstaas der de tjenstgørende Konduktører og Kontrolbetjente en Dusør af 20 Øre.

3) Afdelingscheferne ere bemyndigede til at tilstaa tjenstgørende ved Afdelingerne Dusører paa indtil 5 Kr. for saadanne enkelte Handlinger, hvorved der er udvist særlig god Konduite under vanskelige eller ekstraordinære Forhold eller særlig Agtpaagivenhed, hvorved Fare for Banernes og Færdselens Sikkerhed er afværget m. v.

Saadanne Belønninger udbetales kun til det underordnede Personale (Portører, Tog- og Lokomotivpersonale, Depot- og Værkstedsarbejdere, Baneformænd, Banearbejdere, Ledvogtere o. l.); de tilstaas mest for Opdagelse af Skinnebrud samt Fejl ved Materiel eller Spor.

Er Opdagelsen forbunden med særlige Omstændigheder, forelægges Sagen for Generaldirektoratet, der kan tilstaa saadanne Dusører indtil Beløb af 30 Kr.

Bilag 1.

Bestillingstillæg, bevilgede ved Finansloven for 1899—1900 til ansatte ved Statsbanedriften (bortset fra de i Lov af 26de Marts 1898 § 6, næstsidste Stykke, umiddelbart fastsatte Bestillingstillæg).

Stilling.	Bestillingstillægets Beløb aarlig.	Grunden til Bestillingstillægget.
	Kr.	
Generaldirektoratet.		
1 Kontorbud	200	Portner ved Administrationsbygningen i Aarhus.
1 do.	240	— - — i Kjøbenhavn.
Baneafdelingen.		
1 Baneingeniør	480	Paa Grund af de særlige Forhold i og ved Kjøbenhavn.
1 Telegrafingeniør	300	
1 Overbanemester	300	
1 do.	300	
1 Telegrafmester	150	
1 Overbanemester	300	For Tilsyn med Imprægneringsanstalten i Køge.
1 Kontorist	150	Som tjenstgørende ved Baneafdelingens Hovedlager i Aarhus.
Maskinafdelingen.		
1 Maskininspektør	300	Paa Grund af de særlige Forhold i og ved Kjøbenhavn.
1 Lokomotivmester	150	
Trafikafdelingen for Sjælland-Falster.		
1 Trafikinspektør	300	Paa Grund af de særlige Forhold i og ved Kjøbenhavn.
1 do.	300	
1 Trafikassistent	600	Vognfordeler.
Stationsforstanderen i Hillerød	700 *)	Privatbaners Tilslutning.
— i Masnedsund	240	
— i Køge	600	
— i Nykøbing F.	600	
— i Gedser	600	Tilslutning til Gedser-Warnemünde Ruten.
1 Overassistent	600	1ste Overassistent paa Kjøbenhavns Station.
30 Portører à 120 Kr.	3,600	For særlig ansvarsfuld Sikkerhedstjeneste.
90 — à 60 —	5,400	
25 — à 60 —	1,500	For Tjeneste som togekspederende Portører.

*) Fra 1ste Juli d. A. delt med 520 Kr. til Stationsforstanderen og 180 Kr. til Godsekspeditøren.

Stilling.	Bestillingstillægets Beløb aarlig.	Grunden til Bestillingstillæget.
	Kr.	
Trafikafdelingen for Jylland-Fyn.		
1 Trafikassistent	600	Vognfordelere.
1 do.	600	
1 do.	600	
Stationsforstanderen i Aarhus H...	360	Privatbaners Tilslutning.
— i Odense	360	
— i Aalborg ...	360	
— i Horsens ...	600 *)	
— i Kolding....	240	
— iFrederikshavn	240	
— i Nyborg	480	
— i Nørre Sundby	360	
Godsekspeditøren i Aarhus H. ...	180	Privatbaners Tilslutning.
— i Aalborg	180	
— i Odense.....	180	
— i Horsens	180	
44 Portører à 60 Kr.....	2,640	For særlig ansvarsfuld Sikkerhedstjeneste.
ca. 90 Portører à 60 Kr.....	5,500	For Tjeneste som togekspederende Portører.
Søfartsafdelingen.		
9 Styrmænd I à 600 Kr.....	5,400	Som faste Reserveførere.
1 Overassistent	720	Som tjenstgørende i Udlandet (ved Ekspeditionerne i Helsingborg og Malmø).
1 do.	720	

Bilag 2.

Fordelingsliste over den Sum 12,000 Kr., der ved Finansloven for 1899—1900 er bevilget som Vederlag til ansatte for Udførelsen af Arbejder i Finansaaret 1897—98, der ikke vedkomme Statsbanedriften eller Statsbaneanlægene.

(I Henhold til Indenrigsministeriets Skrivelse af 28de Marts 1899).

Bogholder Ring	370 Kr.
Under Baneafdelingen.	
Banechefen	800 —
Kontorchef Juul	480 —
Lateris...	1,650 Kr.

*) Nedsat med 240 Kr. til 360 Kr.

	Transport...	1,650 Kr.
Baneingeniør	Fife	45 —
—	Hein	45 —
—	Holten	400 —
—	Larsen	480 —
—	Fibiger	65 —
—	Schlichtkrull	175 —
—	Wolfhagen	120 —
—	Gøtzsche	125 —
—	Seemann	270 —
Telegrafingeniør	Thrane	55 —
—	Wolff	65 —
Regnskabsfører	Stricker	320 —
Ingeniørassistent	Herholdt	200 —
Fuldmægtig	Kolling	200 —
Overbanemester	Sevaldsen	100 —
—	Stockfleth	30 —
—	Owesen	65 —
—	Petersen, Nykjøbing F.	175 —
—	Jensen, Vordingborg	70 —
—	Olsen, Slagelse	70 —
—	Gusmer	290 —
—	Larsen	35 —
—	Ravn	20 —
—	Henningsen	140 —
—	Edelsten	100 —
—	Fischer, Randers	60 —
—	Christensen	50 —
—	Hald	25 —
—	Michaelsen	80 —
—	Rand	45 —
—	Wellejus	130 —
—	Folkenberg	80 —
Materialforvalter	Christensen	55 —
Telegrafmester	Thomsen	40 —
—	Andersen	25 —
—	Carstensen	40 —
Kontorassistent	Severinsen	80 —
—	Berg	40 —
—	C. B. Nielsen	70 —
Kontorist	Sick	60 —
—	Ballund	75 —
—	Sønder	30 —
—	Malling, Aalborg	20 —
—	Schmidt	20 —
—	Sieverts	45 —

Under Maskinafdelingen.

Maskinchef	Busse	633 —
Kontorchef	Sæbye	402 —
Maskiningeniør	Werner	1,221 —
—	Fristrup	599 —
—	Bruun	120 —
Maskininspektør	Waagensen	98 —
Maskiningeniørassistent	Floor	206 —
	Lateris...	8,659 Kr.

		Transport...	8,659 Kr.
Regnskabsfører	Larsen		211 —
—	Meyer		103 —
Fhv. Regnskabsfører	Essemann		12 —
Værkmester	Wagner,	Kjøbenhavn	152 —
—	Bille,	—	29 —
—	Mathiesen,	—	29 —
Værkfører	Nielsen,	—	109 —
—	Jørgensen,	—	272 —
—	Petersen,	—	272 —
—	Delcomyn,	—	68 —
—	Schjerning,	—	96 —
—	Lillelund,	—	21 —
—	Bredahl,	—	15 —
Værkmester	Hansen,	Aarhus	143 —
—	Mogensen,	—	6 —
—	Qvist,	—	19 —
Værkfører	Cordsen,	—	143 —
—	A. Nielsen,	—	99 —
—	Berthelsen,	—	37 —
—	Ludvigsen,	—	19 —
—	Hoffmann,	—	43 —
—	J. M. Jensen	—	58 —
—	L. P. Nielsen	—	58 —
—	Koss,	—	71 —
—	C. Jensen,	—	5 —
—	Rosted,	Nyborg	85 —
Assistens	Ohmeyer,	Kjøbenhavn	16 —
Kontorist	Andersen,	—	18 —
—	Meyer,	—	16 —
Assistent	Bentzon,	—	16 —
Skriver	Dorph,	—	53 —
Assistent	Rasmussen,	Aarhus	14 —
—	Simonsen,	—	14 —
Kontorist	Møller,	—	14 —
Assistent	Petersen,	Nyborg	5 —
		Ialt...	12,000 Kr.

Supplement til Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. IV, Punkt 7.

(Skrivelse af 19de August 1899, Jn. 18052, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet).

I Forbindelse med Skrivelse herfra af 10de ds., J. Nr. 17656, — *Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. 4 Punkt 7* — skal man yderligere henlede Opmærksomheden paa følgende i Henhold til Statsbanedriftslovens § 6, sidste Stykke, bevilgede *Honorarer:*

1 Værkmester og 1 Lokomotivmester i Kjøbenhavn oppebære hver 100 Kr. aarlig for Brandtilsyn med Værkstederne i Kjøbenhavn, jfr. Finanslovforslag for 1895—96, til Statsbanernes Budget Konto 3. A. 2. g.

Skibsinspektøren oppebærer 750 Kr. aarlig i Honorar som Leder af Isbaadtransporten fra Sjællandssiden over Storebælt.

1 Skibsfører ved Korsør-Nyborg Overfarten oppebærer 500 Kr. aarlig i Honorar som Leder af Isbaadtransporten fra Fynssiden.

Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. IV, Punkt 8.

(Skrivelse af 20de September 1899, Jn. 20196, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet).

I Henhold til Ministeriets Skrivelse af 13de Juni d. A., E. 1462, skal man til Besvarelse af Punkt 8 i Skrivelse Nr. 4 af 19de Maj s. A. fra Kommissionen angaaende Statsbanedriftens Ordning, hvori forlanges:

> »En Liste over de Personer (Stationsforstandere m. fl.), der ved Siden af deres Stilling i Jernbanernes Tjeneste have Forretninger for andre Etater eller private (Post- og Telegraftjeneste, Vejer og Maaler, Ingeniørarbejde m. m), med Angivelse af den for saadanne Forretninger ydede eller anslaaede Indtægt«,

bemærke følgende:

Ifølge den tidligere Instruks for samtlige ved Statsbanedriften ansatte var det disse forbudt *uden Generaldirektoratets Tilladelse* udenfor Tjenesten at *udøve nogen som helst Erhvervsvirksomhed og overhovedet at paatage sig Forretninger, der ikke vedrørte deres Tjeneste*, være sig andet af Statsbanedriften lønnet Arbejde end det dem anviste, private Forretninger eller offentlige Hverv. — Ved Ministeriets Beslutning af 8de August 1894 ændredes imidlertid denne Forskrift derhen, at det kun er »forbudt de ansatte udenfor Tjenesten at udøve nogen Erhvervsvirksomhed eller at paatage sig Beskæftigelser og Hverv, lønnede eller ulønnede, *der kunne gribe forstyrrende ind i den regelmæssige Varetagelse af deres Embedsforretninger, eller som kunne komme i Strid med de paagældendes Tjenestepligter*. Særlig er det forbudt at deltage i eller tage Tjeneste ved Foretagender, der konkurrere med Statsbanedriften, at overtage Leverancer til Driften, personligt eller gennem andre og desl. I Tvivlstilfælde vil Generaldirektoratets Tilladelse (jfr. Ordresamling C Nr. 39 § 7) være at indhente«.

Som Følge af det anførte savner Generaldirektoratet Kundskab om de Bierhverv, de ansatte have, saavel som om deres Ingtægter deraf, og en udtømmende Besvarelse af Kommissionens Forespørgsel vilde derfor ikke kunne gives uden gennem en almindelig Forespørgsel til samtlige ved Statsbanedriften ansatte, — noget man ikke har ment at burde iværksætte uden udtrykkeligt Paalæg af Ministeriet.

Da Kommissionen imidlertid særligt fremhæver Stationsforstandernes Forretninger for *Postvæsenet* og som kgl. *Vejere og Maalere*, fremsender man

1) en Fortegnelse over de Stationsforstandere og Ekspedienter, der have de nævnte Hverv, for Postforretningernes Vedkommende med Tilføjelse af det derfor ydede Vederlag*).

Det bemærkes herved, at Indtægten for Postforretningerne i mange Tilfælde ikke vil være en Nettoindtægt, idet Stationsforstanderne ofte maa benytte lønnet Medhjælp for at kunne bestride disse Forretninger ved Siden af deres Tjeneste for Statsbanedriften. Indtægterne af Vejerforretningerne kender man ikke her, men man kan henvise til de i Rigsdagstid. 1888—89, Tillæg B. Sp. 2825—2834 aftrykte Oplysninger, idet dog bemærkes, at Vejerforretningerne siden hin Tid antages at være gaaet ned i Omfang paa Grund af de forandrede Omsætningsforhold.

Som Supplement til førstnævnte Fortegnelse vedlægges endvidere

2) en Fortegnelse over de Tilladelser, som Generaldirektoratet siden 8de August 1894 har meddelt ansatte, til at paatage sig andre Bierhverv end de under 1) omhandlede

*) Dette Bilag er ikke aftrykt.

Fortegnelse

over

de ved Statsbanedriften ansatte, der af Generaldirektoratet siden 8de August 1894 have faaet Tilladelse til at paatage sig Bierhverv.

Navn og Stilling.	Betegnelse af den paagældende Virksomhed.	Indtægt.
Arnkiel, H. V. M., Stationsforstander V, Gjedser.	Polititilsyn med Indskibning af Kreaturer til Udlandet.	200 Kr. aarlig
Jensen, E. S., Assistent III, Blanketforvaltningen.	Affattelse af Regnskaber m. m. for Kjøbenhavns Bystation II.	Ukendt.
Folkenberg, W. A. F., Overbanemester, Kjøbenhavn.	Tilsyn med Frihavnens Jernbanespor (mod Vederlag).	Ukendt.
Asboe, C. R. E., Assistent II, Vejle.	Agentur for »International-Ulykkesforsikrings-Selskab, Wien«.	Ukendt.
Svane, L. T., Assistent IV, Revisionen.	Afskrivningsarbejde ved Det forenede Dampskibsselskab.	Ukendt.
Larsen, N. P., Skibsfører II, Masnedsundsoverfarten.	Tilsyn med Ore-, Orehoved- og Bogø-Fyr.	Ukendt.
Bender, C. S., Stationsforstander VI, Ballerup.	Inkassationer for »Kjøbenhavns Renovationskompagni«.	Ukendt.
Brøchner, S. M. V., Assistent III, Silkeborg.	Agentur for Livsforsikringsselskabet »Thule«.	Ukendt.
Bentzen, C., Stationsforstander VII, Tvingstrup.	Bestyrer af Meteorologisk Instituts Station.	Ukendt.
Esskildsen, O. L., Stationsforstander VII, Løgten.	Agentur for »Dansk Folkeforsikringsanstalt«.	Ukendt.
Lavrsen, K. H., Konduktør II, 354, Ringkjøbing.	Agentur for Markfrø.	Ukendt.
Ketelsen, C., Stationsforstander VII, Møldrup.	Bestyrer af Meteorologisk Instituts Station.	Ukendt.
Larsen, K. E., Assistent I, Nørrebro.	Toldklarering for Afsendere og Modtagere, der anmode ham derom.	Ukendt.
Honum, F. K. M., Stationsforstander VII, Oddesund N.	Tilsynsførelse med en Del Østersskrabere under Limfjordskontrollen.	100 Kr. aarlig
Jansen, N. D. F. J., Skibsfører I, Storebæltsoverfarten.	Lønnet Hverv som Oldermand for Korsør Havnelaug.	Ukendt.

Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. IV, Punkt 9.

(Skrivelse af 9de August 1899, Jn. 17538, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet).

I Henhold til Ministeriets Skrivelse af 13. Juni d. A., E. 1462, skal man til Besvarelse af Punkt 9 i Skrivelse Nr. 4 af 19. Maj s. A. fra Kommissionen angaaende Statsbanedriftens Ordning oplyse, at der i Henhold til Lov om Statsbanedriftens Ordning af 26. Marts 1898 § 9 er tilstaaet fri Bolig, Brændsel og Belysning til efternævnte 5 Kontorbude:

Krebs, Kassebud i Kjøbenhavn,
J. L. Hansen, Kassebud i Aarhus,
E. Jørgensen, Budformand i Generaldirektoratet,
A. C. Larsen, Portner ved Administrationsbygningen i Kjøbenhavn,
H. Petersen, tilsynsførende med Maskinafdelingens Kontorlokaler i Kjøbenhavn.

Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. IV, Punkt 10.

(Skrivelse af 11te August 1899, Jn. 17684, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet).

I Henhold til Ministeriets Skrivelse af 13. Juni d. A., E 1462, skal man til Besvarelse af Punkt 10 i Skrivelse Nr. 4 af 19. Maj s. A. fra Kommissionen angaaende Statsbanedriftens Ordning fremkomme med nedenstaaende Oplysninger om Antal af ansatte med Maaneds-, Dag- og Timeløn i 11te almindelige Lønningsklasse samt disses Lønningsnormer:

Antallet af *maanedslønnede*, der den 31. Maj d. A. henhørte til 11te almindelige Lønningsklasse, var 220, jfr. nærmere medfølgende Bilag 1.

Under *Baneafdelingen* fandtes den 31. Maj d. A. følgende *daglønnede* af 11te almindelige Lønningsklasse:

20 Haandværkere,
270 Banearbejdere af I. Klasse (Næstformænd),
946 Banearbejdere af II. Klasse,
23 Telegrafarbejdere,
2 Planteskolearbejdere, og
362 Led- og Signalvogtere,

ialt 1,623 Mand.

Under *Maskinafdelingen* fandtes den 31. Maj d. A. følgende *timelønnede* af 11te almindelige Lønningsklasse:

7 Maskintegnere,
1,183 Haandværkere,
167 Arbejdsmænd,

ialt 1,357 Mand.

Normer for Maanedsløn.

Skrivere (mandlige og kvindelige). Maanedlig Begyndelsesløn i Almindelighed 35 Kr., stigende efterhaanden til 75 Kr. maanedlig.

Billettrykkere (mandlige og kvindelige). Lønnen varierer efter Brugbarhed, Tjenestealder og andre Forhold. For Tiden gaa Lønningerne fra 50 til 130 Kr. maanedlig.

Medhjælpere i Billettrykkeriet (mandlige og kvindelige). Lønnen varierer fra 35 Kr. og opefter. For Tiden højeste Løn 70 Kr.

Maanedslønnede Banearbejdere og Ledvogtere antages ikke mere; de, der for Tiden haves, ere tidligere sjællandske Bane- og Ledvogtere. De nuværende Lønningssatser ere for Mændenes Vedkommende 540, 564 og 612 Kr. aarligt foruden fri Bolig, normeret til en Værdi af 48 Kr. aarligt.

I de faa Tilfælde, hvor Hustruen tillige er Ledvogterske med Maanedsløn, varierer dette Tillæg fra 10 til 18 Kr. maanedligt.

Som midlertidigt Lønningstillæg erholde de maanedslønnede Banearbejdere og Ledvogtere hver 5 Kr. maanedlig.

Telegrafister (kvindelige) og Medhjælpersker i Rundrejsebureauet antages i Reglen med en Begyndelsesløn af 35 Kr. maanedlig, stigende efterhaanden til 70 Kr.

Skibsdrenge antages ikke mere. Den ene tilbageværende (ved Lillebæltsoverfarten) lønnes med 55 Kr. maanedlig.

Normer for daglønnede under Baneafdelingen.

Herom henvises til det som Bilag 2 følgende Lønningsreglement (Ordre C 24, ændret ved Ordre D 179)*).

Som midlertidigt Lønningstillæg erholde de med Dagløn fast ansatte under Baneafdelingen hver 20 Øre pr. Dag.

Normer for timelønnede under Maskinafdelingen.

Af de ovennævnte den 31. Maj d. A. ansatte timelønnede vare de 7 Maskintegnere normerede med en Timeløn af fra 45 til 70 Øre, de 1,183 Haandværkere normerede med en Timeløn af fra 26 Øre til 40 Øre, og de 167 Arbejdsmænd normerede med en Timeløn af fra 24 Øre til 30 Øre.

Da der arbejdes i stor Udstrækning efter Akkordbetaling, kunne foranstaaende Timelønssatser ikke tjene til Grundlag for Bedømmelse af den Lønningsindtægt, som Haandværkere og Arbejdsmænd oppebære, og som for samtlige disse har beløbet sig til gennemsnitligt $38^1/_2$ Øre pr. Time i Driftsaaret 1898—99.

I indeværende Aar er der derhos sket en yderligere Forbedring af Lønningen for Værkstedsarbejderne med flere derved, at der tilstaas højere Betaling end tidligere for Overtids- og Natarbejde.

Som midlertidigt Lønningstillæg erholde de timelønnede under Maskinafdelingen, hvis Middelindtægt ikke overstiger 29 Øre pr. Arbejdstime, et Beløb af fra 100 Kr. til 15 Kr. aarlig.

Supplement til Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. IV, Punkt 10.

(Skrivelse af 9de September 1899, Jn. 19504, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet.)

I Forbindelse med Skrivelse herfra af 11. f. M., J. Nr. 17,684. *Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. 4, Punkt 10* — fremsender man herved et af Maskinchefen i forrige Maaned udfærdiget nyt »Reglement for fast ansatte timelønnede Arbejdere ved Værksteds- og Lokomotivtjenesten« med dertil hørende »Instruks angaaende Afslutning af Akkordarbejder.«**)

I Reglementets § 6 m. fl. §§ findes tillige Bestemmelser af Interesse med Hensyn til Kommissionens Skrivelse Nr. 4 *Punkt 11.*

*) Bilaget er ikke aftrykt.

**) Reglementet og Instruksen ere ikke aftrykte.

Bilag 1.

Oversigt over Antallet af Maanedslønnede, der den 31te Maj 1899 henhørte til 11te Lønningsklasse.

	Skrivere.	Billet-trykkere.	Med-hjælpere i Billet-trykkeriet.	Bane-arbejdere.	Ledvogtere.	Tele-grafister.	Medhjælper i Rundrejse-bureauet.	Skibs-drenge.	Ialt.
Generaldirektoratet	56	11	6	»	»	»	»	»	73
Baneafdelingen	4	»	»	13	86	»	»	»	103
Maskinafdelingen	16	»	»	»	»	»	»	»	16
Trafikafdelingen, sjælland-falsterske Distrikt	1	»	»	»	»	7	1	»	9
Trafikafdelingen, jydsk-fynske Distrikt	2	»	»	»	»	14	»	»	16
Søfartsafdelingen	1	»	»	»	»	1	»	1	3
Ialt...	80	11	6	13	86	22	1	1	220

Anmærkning.

Af ovenstaaende Funktionærer have nedenstaaende forinden Loven af 12te April 1892 svaret og svare fremdeles Bidrag, enten til Alderdomsforsørgelse eller til den sjællandske Pensionskasse, nemlig:

til Alderdomsforsørgelse, 5 pCt. Afdrag	»	»	»	»	»	1	»	»	1
til sjællandsk Pensionskasse, 5 pCt. Afdrag	1	»	»	4	12	»	»	»	17
til sjællandsk Pensionskasse, $2^1/_2$ pCt. Afdrag	»	»	»	8	65	»	»	»	73
Ialt...	1	»	»	12	77	1	»	»	91

Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. IV, Punkt 11.

(Skrivelse af 16de August 1899, Jn. 17892, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet).

I Skrivelse af 19. Maj d. A. Nr. 4, Punkt 11, har Kommissionen angaaende Statsbanedriftens Ordning begært oplyst, hvilken daglig Tjenestetid der fordres af de forskellige i Jernbanens Tjeneste ansatte, og om der tilstaas dem visse regelmæssige Fridage uden Afkortning i Lønningen.

I denne Anledning tillader man sig at henvise til Rigsdagstidende for 1897—98, Tillæg B, Spalte 134—138, hvor Oplysninger af tilsvarende Art ere meddelte til Brug for det den Gang af Landstinget nedsatte Udvalg.

Da det muligt kunde interessere Kommissionen særligt at faa et mere i det enkelte gaaende Indblik i, hvorledes Tjenestetid og Fritid fordeler sig for Stations-, Tog- og Lokomotivpersonale samt Depotarbejdere Landet over, har man ladet Maskin- og Trafikafdelingerne paa Grundlag af Køreplanen af 1. Maj 1899 og den fra samme Tidspunkt fastsatte Personalstyrke udarbejde Lister over de nævnte Forhold, hvilke Lister hermed fremsendes.*)

Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. IV, Punkt 12.

(Skrivelse af 9de August 1899, Jn. 17540, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet).

I Henhold til Ministeriets Skrivelse af 13. Juni d. A., E. 1462, skal man til Besvarelse af Punkt 12 i Skrivelse Nr. 4 af 19. Maj s. A. fra Kommissionen angaaende Statsbanedriftens Ordning fremsætte følgende Oplysninger:

A. Bestemte *Regler for Antagelse, Forfremmelse m. m.* af Personalet ere kun fastsatte for en Del af de forskellige Tjenestegrene.

Man vedlægger*)

1) Betingelser for Ansættelse som Skriver,
2) Betingelser for Ansættelse og Forfremmelse i Lokomotivpersonalet,
3) Betingelser for Ansættelse som Depotarbejder,
4) Betingelser for Antagelse som Trafikelev,
5) Regler for Trafikelevers Uddannelse samt Ansættelse som Trafikassistent (Ordre C. 40),
6) Betingelser for Ansættelse som Stationskarl og for Stationskarles Forfremmelse til Portør (Ordre C. 41),
7) Bestemmelser om Ansættelse og Forfremmelse i Togpersonalet (Ordre C. 42),
8) Regler vedrørende Personalets Synsstyrke og Farvesans.

B. Med Hensyn til Personalets *Afskedigelse* følges Reglerne i Loven om Statsbanedriftens Ordning, jfr. bl. a. § 15.

C. Oprykninger fra en til en anden Underklasse under en og samme specielle Lønningsklasse ske overvejende efter Aldersorden (se dog med Hensyn til Oprykning til Fyrbøder af 1ste Klasse de under A. 2. angivne Betingelser, der træde fuldt i Kraft den 1. Oktober 1900).

D. Med Hensyn til *Overgang fra en Stilling til en anden* kunne følgende Bemærkninger gøres:

Stationskarle antages udefra, forfremmes til Portører og kunne herfra videre oprykke til Overportører af 2. Klasse, Overportører af 1. Klasse, eventuelt Ranger- og Pakhusformænd, Ranger- og Pakhusmestre samt Ekspedienter ved Holdepladser. Af Portørpersonalet udtages endvidere Konduktører, der efterhaanden oprykke til Pakmestre og derfra til Togførere, se de under A. 7. nævnte Bestemmelser.

*) Bilagene ere ikke aftrykte.

Trafikelever antages udefra og forfremmes til Trafikassistenter. Af Trafikassistenter udtages Overassistenter, Godsekspeditører og Stationsforstandere. Alle saadanne Pladser — og ligesaa Ekspedientpladser og Overportørpladser m. v. — opslaas ledige og besættes mellem Ansøgerne efter Tjenestealder og Brugbarhed.

Skrivere antages udefra (ofte dog efter nogen Tids Anvendelse som Ekstraskrivere) og forfremmes til Kontorassistenter.

Banearbejdere af 2. Klasse antages udefra (ofte efter nogen Tids Anvendelse som Ekstraarbejdere) og forfremmes til Banearbejdere af 1. Klasse (Næstformænd), mellem hvilke Baneformænd udtages.

Fyrbødere udtages blandt Personalet i Statsbanernes Værksteder og Remiser og kunne oprykke til Lokomotivførere, se de under A. 2. nævnte Betingelser.

Matroser og Skibsfyrbødere antages udefra (undertiden efter nogen Tids Ekstratjeneste). De yngre iblandt dem kunne, naar de have Styrmands- eller Maskinisteksamen, oprykke til henholdsvis Bedstemænd og Overfyrbødere og derfra til højere Stillinger om Bord.

Om Avancementsforholdene indbyrdes mellem de øvrige i Statsbanedriftslovens § 6 nævnte Stillinger lader der sig næppe sige noget synderligt i Almindelighed.

Overgang fra Kontorforretninger til den praktiske Tjeneste (og omvendt) er forholdsvis hyppig med Hensyn til de mere overordnede Stillinger under Bane- og Maskinafdelingen, idet tekniske Fuldmægtige og Ingeniørassistenter kunne blive Bane- og Telegrafingeniører, Maskiningeniører og -inspektører; disse kunne blive Kontorchefer; Tegnere og Kontorister blive undertiden Overbanemestre o. s. v. I øvrigt er Sondringen mellem Kontortjeneste og praktisk Tjeneste ikke skarp her.

Ved Trafikafdelingerne besørges Kontorgerningen (ved Trafikchefernes og Trafikinspektørernes Kontorer) af Trafikassistenter, og her finder altsaa en idelig Overgang Sted fra den ene til den anden af de to Arter Tjeneste, for saa vidt disse overhovedet kunne sondres fra hinanden.

Ogsaa ved Besættelsen af Trafikinspektørembederne kan en saadan Overgang finde Sted. Af de nuværende 10 Trafikinspektører er

1 tidligere Kontorchef under Baneafdelingen og Baneingeniør,
1 — Baneingeniør,
3 — Stationsforstandere,
5 — Fuldmægtige hos Trafikcheferne eller i Generealdirektoratets Trafikkontor.

Overgang fra Kontorassistentstillingen til Trafikassistentstillingen finder kun Sted undtagelsesvis af Hensyn til de særlige Eksamensbetingelser for Trafikassistenter.

E. Naar dernæst spørges: Til hvilke Stillinger udenfor den specielle Lønningsklasse har den, der har naaet det højeste Trin indenfor Klassen, Udsigt til at blive forfremmet? bliver Svaret herpaa:

En Kontorassistent I *kan* blive Fuldmægtig (af de nuværende 33 Fuldmægtige ere de 18 tidligere Kontorassistenter, 3 tidligere Trafikassistenter, de øvrige 12 juridiske, statsvidenskabelige eller polytekniske Kandidater, der som Regel først i kortere eller længere Tid have gjort praktisk Tjeneste i Driften eller ved Kontorerne som Aspiranter).

En Bane- eller Telegrafformand I har ingen Udsigt til yderligere Avancement.

En Lokomotivfører I kan undtagelsesvis blive Lokomotivformand, men som Regel avancerer han ikke ud over Lokomotivførerstillingen.

En Fyrbøder I bliver som Regel Lokomotivfører.

En Trafikassistent I bliver som Regel Overassistent, Godsekspeditør eller Stationsforstander.

En Togfører I kan undtagelsesvis blive Ekspedient ved Holdeplads eller Stationsforstander, men som Regel avancerer han ikke ud over Togførerstillingen.

En Pakmester I bliver som Regel Togfører.
En Konduktør I bliver som Regel Pakmester.
En Depotarbejder I har ingen Udsigt til yderligere Avancement.
En Brokarl I heller ikke.
En Portør I *kan* blive Overportør o. s. v.; er han under 32 Aar, kan han gaa over i Togtjenesten.
Et Stationsbud har ingen Udsigt til Avancement.
En Stationskarl bliver som Regel Portør.
En Matros I har som Regel ingen Udsigt til yderligere Avancement.
En Skibsfyrbøder I heller ikke.

Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. IV, Punkt 13.

(Skrivelse af 23de September 1899, Jn. 20414, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet).

I Henhold til Ministeriets Skrivelse af 13. Juni d. A., E 1462, skal man til Besvarelse af Punkt 13 i Skrivelse Nr. 4 af 19. Maj s. A. fra Kommissionen angaaende Statsbanedriftens Ordning, saalydende:

»Hvilken Betydning, navnlig i finansiel Retning, maatte det antages at ville faa, om der blev givet dem, der i en af de specielle Lønningsklasser er naaet op paa det højeste Trin, men ikke have Adgang til Avancement udenfor Klassen, Ret til efter hvert 3 Aars Tjeneste paa højeste Lønning at erholde et Alderstillæg af f. Eks. 5 % af denne Lønning?«

udtale følgende:

Naar man ved »Adgang til Avancement« tænker paa dem, der under almindelige Forhold have rimelig Udsigt til Avancement til højere Stillinger, kommer Spørgsmaalet — ifølge Generaldirektoratets Skrivelse af 9. August d. A., J. Nr. 17540, til Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. 4 Punkt 12 — til kun at omfatte:

Kontorassistenter, Bane- og Telegrafformænd, Lokomotivførere, Togførere, Depotarbejdere, Portører, Brokarle, Stationsbude, Matroser og Skibsfyrbødere; derimod ikke: Fyrbødere, Trafikassistenter, Pakmestere, Konduktører, Stationskarle.

Lægger man Forholdene den 1. Juli 1899 til Grund, og sætter man det største Antal af saadanne 5 % Alderstillæg til 4, der altsaa opnaas efter 12 Aars Tjeneste paa det højeste Trin (i I Underklasse) af vedkommende specielle Lønningsklasse (for Stationsbudenes Vedkommende efter 12 Aars Tjeneste som Stationsbud), kommer man til det Resultat, at en saadan Reform i Øjeblikket vil koste ca. 68,000 Kr. aarlig, se efterstaaende Tavle:

	De den 1. Juli 1899 i I. Klasse (henholdsvis som Stationsbud) tjenstgørende vare ansatte i nævnte Klasse saaledes:					Giver ialt Alderstillæg.	à		Tilsammen.	
	1/7 1887 ell. tidligere (4 Alderstillæg).	1/8 1887—1/7 1890 (3 Alderstillæg).	1/8 1890—1/7 1893 (2 Alderstillæg).	1/8 1893—1/7 1896 (1 Alderstillæg).	Efter 1/7 1896 (Ingen Alderstillæg).		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
Kontorassistenter I	20	5	5	2	17	107	90	»	9,630	»
Bane- og Telegrafformænd I	22	12	20	21	42	185	60	»	11,100	»
Lokomotivførere I	17	1	8	16	32	103	90	»	9,270	»
Togførere I	13	»	5	17	22	79	82	50	6,517	50
Depotarbejdere I	»	»	33	11	84	77	45	»	3,465	»
Portører I og Brokarle I	54	6	35	52	137	356	45	»	16,020	»
Stationsbude	24	5	11	9	52	142	36	»	5,112	»
Matroser I	»	11	10	11	11	64	51	»	3,264	»
Skibsfyrbødere I	»	19	7	4	9	75	51	»	3,825	»

Ialt: 68,203. 50

Med Hensyn til det for Kontorassistenter I beregnede Beløb tillader man sig dog at henlede Opmærksomheden paa det Lønningstillæg af 300 Kr. aarlig, der efter den nugældende Lov tilkommer Kontorassistenter af I Klasse, der have tjent 5 Aar i denne Klasse. Dette Lønningstillæg medfører pr. 1. Juli 1899 en Udgift af 9,300 Kr. (for 31 Assistenter).

Det maa iøvrigt antages, at det samlede Udgiftsbeløb, ca. 68,000 Kr., vil vokse hurtigere end i Forhold til Antallet af ansatte i de omhandlede Lønningsunderklasser. Særlig gælder dette om Depotarbejdere af I Klasse, fordi Klasseinddelingen af Depotarbejderne først er indført i April 1891, saaledes at ingen i Øjeblikket vil kunne opnaa mere end 2 Alderstillæg. Noget lignende gælder om Matroser og Skibsfyrbødere af I Klasse, idet disses Klasseinddeling hidrører fra Oktober 1887.

Sluttelig bemærkes, at Indførelsen af de omhandlede Alderstillæg selvfølgelig vil forøge Udgiften til Pensionering, idet Pensionerne som bekendt beregnes efter de sidste 5 Tjenesteaars Gennemsnitsindtægt. Hvor stor en Merudgift, der herigennem kan fremkomme, lader sig næppe angive.

Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. IV, Punkt 14.

(Skrivelse af 12te August 1899, Jn. 17742, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet).

I Henhold til Ministeriets Skrivelse af 13. Juni d. A., E. 1462, skal man til Besvarelse af Punkt 14 i Skrivelse Nr. 4 af 19. Maj s. A. fra Kommissionen angaaende Statsbanedriftens Ordning fremsende hosfølgende Redegørelse for Statsbanedriftens Indtægter og Udgifter til Pensionering m. v.

Det Beløb, som for Tiden (1. Juni 1899) afkortes i Lønningerne til Pensionering m. v., udgør p. a.

1. for ansatte, der ere undergivne Lovens Pensionsregler:

1. Pensionsklasse	ca.	226,800 Kr.	
2. —	ca.	51,800 »	
			ca. 278,600 Kr.

2. for ansatte, der ere Interessenter i den sjællandske Pensionskasse:

1. Pensionsklasse	ca.	56,100 Kr.	
2. —	ca.	7,980 »	
			ca. 64,080 »
Ialt Afdrag til Pensionering.....			ca. 342,680 Kr.

3. for ansatte, der ere undergivne Bestemmelserne om Alderdomsforsørgelse, herunder Præmier for Livsforsikringer, der ere tegnede til Opfyldelse af ansattes Forsørgelsespligt (Beløbet indsendes til Forrentning i Statskassen til Fordel for den ansatte eller hans Efterladte.) ..... 9000 »

Ialt... ca. 351,680 Kr. p. a.

Det Beløb, som for Tiden udbetales til Pensioner og Understøttelser m. m., udgør p. a.

1. til Pensioner m. v. i Henhold til Lovens § 17.

1. Pensionsklasse	ca.	154,400 Kr.	
2. —	ca.	19,765 »	
3. —	ca.	25,445 »	
i Henhold til § 17, Punkt i. o.	ca.	2,930 »	
			ca. 202,540 Kr.
At overføre...			ca. 202,540 Kr.

	Overført...	ca. 202,540 Kr.
2. til Pensioner m. v. i Henhold til den sjællandske Pensionskasses Statutter:		
1. Pensionsklasse	ca. 100,310 Kr.	
2. —	ca. 67,200 »	
		167,510 Kr.
Ialt: Udgift til Pensioner (Driftsbudgettets Konto 8 A.) ...		ca. 370,050 Kr.
3. Tilskud til Alderdomsforsørgelse (Lovens § 18 II.) indsættes i Statskassen paa de paagældende ansattes Konto (Driftsbudgettets Konto 8 B. 3)		ca. 9000 Kr.
	Ialt...	ca. 379,050 Kr. p. a.

Det Beløb, som er opsparet til Dækning af Pensionsbyrden (Reservepensionsfondet), udgjorde ifølge Statsregnskabet den 31. Marts 1898: 6,754,784 Kr. 80 Øre og antages ultimo Marts 1899 (hvorfor Regnskab endnu ikke foreligger) at udgøre ca. 7,045,000 Kr.

Da det omhandlede Fond, ifølge Lov af 26. Marts 1898 § 19, eventuelt skal deltage med Statsbanedriften i Udredelsen af samtlige denne vedrørende Pensioner og Understøttelser, heri indbefattet Pensioner m. v., som hidrøre fra den tidligere sjællandske Pensionskasse, hvis Formue i Henhold til Lov af 12. April 1892 § 21 er indgaaet i Fondet, og da denne Pensionskasses Statutter, navnlig ogsaa med Hensyn til de ansattes Fordeling i Pensionsklasserne (jfr. Statutternes § 5), ere væsentlig forskellige fra Bestemmelserne i Loven om Statsbanedriften, skal man til yderligere Oplysning give efterstaaende trende Oversigter.

Oversigt over de maanedslønnedes Fordeling efter den dem paahvilende Forsørgelsespligt.

Dato.	Undergiven Alderdomsforsørgelse.	Undergiven Pensionering ifl. Lov af $^{12}/_{4}$-92 og $^{26}/_{3}$-98. 1. Pensionsklasse.	2. Pensionsklasse.	3. Pensionsklasse.	Sjæll. Pensionskasse. 5 pCt. Afdrag.	$2^{1}/_{2}$ pCt. Afdrag.	Udenfor Alderdomsforsørgelses og Pensionsklasserne.*)	Ialt. Maanedslønnede.
$^{1}/_{7}$—93	102	1,542	846	67	575	431	145	3,708
$^{1}/_{7}$—94	98	1,658	851	75	551	429	113	3,775
$^{1}/_{7}$—95	92	1,713	1,051	77	561	395	121	4,010
$^{1}/_{7}$—96	90	1,810	1,093	78	556	370	126	4,123
$^{1}/_{7}$—97	86	2,016	1,067	69	544	347	242	4,371
$^{1}/_{7}$—98	77	2,863	2,300	104	533	314	196	6,387
$^{1}/_{7}$—99	72	3,096	2,626	129	523	303	196	6,945

*) Elever, Aspiranter, tjenstgørende Søofficerer m. fl.

Oversigt over Antallet af udbetalte Pensioner og Understøttelser.

Dato.	Ventepenge.	I Henhold til Lov af $^{12}/_{4}$—1892 og $^{26}/_{3}$—1898.					Ifølge de sjæll. Pensionskassebestemmelser.				Ekstraordinære Understøttelser.	Ialt.
		Ordinære Pensioner.	Enkepensioner.	Understøttelser.	Ekstraordinære Pensioner og Understøttelser.	Ialt ifølge Lov.	Ordinære Pensioner.	Enkepensioner.	Børneunderstøttelser.	Ialt. Sjæll. Pensionskasse.		
$^{1}/_{7}$—93	12	»	»	»	»	»	104	164	72	340	»	352
$^{1}/_{7}$—94	11	23	10	52	»	85	111	170	72	353	1	450
$^{1}/_{7}$—95	11	38	24	91	1	154	115	178	73	366	5	536
$^{1}/_{7}$—96	11	55	37	127	1	220	124	182	73	379	7	617
$^{1}/_{7}$—97	10	74	66	180	6	326	130	191	77	398	33	767
$^{1}/_{7}$—98	»	98	84	232	7	421	151	202	79	432	39	892
$^{1}/_{7}$—99	»	148	120	251	8	527	160	214	68	442	42	1011

Oversigt over Udgiften til Pensioner m. v., Indtægten ved Lønningsafkortning til Pensionering og Maaden, hvorpaa Forskellen mellem Indtægt og Udgift er udlignet.

	$18^{93}/_{94}$.	$18^{94}/_{95}$.	$18^{95}/_{96}$.	$18^{96}/_{97}$.	$18^{97}/_{98}$.	$18^{98}/_{99}$.
Ventepenge	34,654. 33	34,276.	33,002. 67	32,402. 67	32,402. 67	»
Ordinære Pensioner ifølge Lov	16,858. 45	36,219. 57	51,344. 33	70,440. 77	79.732. 40	119,422. 25
Enkepensioner ifølge Lov	1,129. 32	4,681. 03	8,131. 69	11,533.	17,226. 76	22,209. 42
Understøttelser ifølge Lov.	5,050. 22	10,756. 79	15,159. 73	19,085. 05	24,754.	29,625. 48
Ekstraordinære Pensioner og Understøttelser ifølge Lov	»	»	1,123. 24	3,584. 99	2,964. 01	3,470. 90
Ialt ifølge Lov	23,037. 99	51,657. 39	75,758. 99	104,643. 81	124,677. 17	174,728. 05
Ordinære Pensioner, sjæll.	74,204. 03	77,002. 23	82,505. 97	91,259. 60	94,858. 15	113,588. 34
Enkepensioner »	25,744. 71	27,917. 83	29,935. 41	31,191. 25	33,154. 36	34,960. 11
Børneunderstøttelser »	8,229. 95	8,457. 05	8,457. 86	8,455. 84	8,714. 16	8,511. 38
Tilbagebetalt Bidrag	313. 81	»	»	»	»	»
Ialt sjæll. Pensionskasse	108,492. 50	113,377. 11	120,899. 24	130,906. 69	136,726. 67	157,059. 83
Ialt Udgift	166,184. 82	199,310. 50	229,660. 90	267,953. 17	293,806. 51	331,787. 88
Lønningsafkortning udgør	209,828. 88	214,304. 79	222,149. 81	235,785. 31	249,211. 81	306,721. 41
altsaa:						
Indbetaling til Reservepensionsfondet ifølge Lov af $^{12}/_{4}92$, 3 Stykke	43,644. 06	14,994. 29	»	»	»	»
Statsbanernes Udgift ifølge § 21	»	»	7,511. 09	32,167. 86	44,594. 70	
Afgivet af Reservepensionsfondet i Henhold til Lov af $^{26}/_{3}98$ § 19, 3 Stykke	»	»	»	»	»	25,066. 47

Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. V.

(Skrivelse af 10de August 1899, Jn. 17606, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet).

I Henhold til Ministeriets Skrivelse af 13de Juni d. A., E. 1462, skal man til Besvarelse af Skrivelse Nr. 5 af 19de Maj s. A. fra Kommissionen angaaende Statsbanedriftens Ordning fremsende hoslagte her udarbejdede Fremstilling af den historiske Udvikling af Pensionsforholdene ved Statsbanerne samt sammentrængte Fremstilling af Pensionsforholdene som de nu ere.

I. Historisk Udvikling af Pensionsforholdene ved Statsbanerne.

Før Lov af 12te April 1892 om Statsbanedriftens Ordning traadte i Kraft, bestod der for en Del af Personalet, nemlig for de tidligere ved de sjællandske Statsbaner fast ansatte Embedsmænd og Betjente, en særlig Pensionskasse. For en anden Del af Personalet, nemlig for de med fast Maanedsløn efter Lønningsreglement af 5te Maj 1887 ansatte, som ikke vare Interessenter i nævnte Pensionskasse, bestod der en Selvpensionering gennem Opsparing af egne Bidrag. For den øvrige Del af Personalet var der intet gjort for at sikre dem nogen Alderdomsforsørgelse.

a. *Pensionskassen for de ved de tidligere sjællandske Statsbaner fast ansatte.*

Kassen oprettedes i 1859 og traadte i Virksomhed den 1ste April s. A. Den omfatter de ved de tidligere sjællandske Statsbaner fast ansatte med Undtagelse af det til Søruterne henhørende Mandskab, hvilke Ruter først bleve indordnede under de sjællandske Baner, efter at disse vare overgaaede til Staten. De ansatte have stedse været pligtige til at yde Indskud til Kassen afpassede efter deres Stilling. Bidraget for ansatte med fast aarlig eller fjerdingaarlig Løn (»Embedsmænd«) var oprindelig fastsat til $4^1/_2$ pCt. af Lønnen, men forhøjedes senere til 5 pCt. For ansatte med Maanedsløn (»Betjente«) har Bidraget stadigt været $2^1/_2$ pCt. Det sjællandske Jernbaneselskab ydede fra først af et Tilskud til Kassen. Indskudene i Forbindelse med Tilskudet dannede et særligt Fond, hvoraf Pensioner, Enkepensioner samt Børneunderstøttelser skulde udredes. Da det imidlertid viste sig, at Kassen ikke vilde kunne bære sig, forhøjede Jernbaneselskabet fra den 1ste April 1876 Tilskudet til Kassen. I Henhold til Lov af 2den Juli 1880 gik de sjællandske Baner over til Staten, og ved den Overenskomst, der desangaaende blev sluttet den 1ste—2den September s. A., blev der, indtil Staten maatte indføre andre Pensionsformer ved Statsbanedriften, hvorved der tilsikredes de daværende Interessenter i Pensionskassen samme Fordel med Hensyn til Pensionering, som de da havde, sikret dem Ret til, *at Kassen for dem vedblev at bestaa med de den hidtil tillagte Indtægter indtil Udgangen af dette Aarhundrede.* Ved fornyet Undersøgelse viste det sig, at Kassen ikke vilde kunne bære sig med det Tilskud, den hidtil havde faaet, hvorfor Indenrigsministeren — under Forbehold af Lovgivningsmagtens fulde Frihed til til enhver Tid at træffe anden Bestemmelse — erklærede sig villig til fra den 1ste April 1887, og saalænge Pensionskassen bestod, at forhøje Bidraget af Statsbanedriftens Midler, saaledes at dette fastsattes dels til et fast aarligt Beløb af 16,000 Kr. og dels til $3^3/_4$ pCt. af det i Kassen interesserede Beløb, en Bidragydelse, der svarede til et Bidrag fra Statens Side af i det hele ca. 5 pCt.

Til Gengæld for denne Indrømmelse betingede Indenrigsministeriet sig, at Pensionskassen fra den 1ste April 1887 ophørte at optage nye Interessenter, at Bidraget til Kassen fra Interessenterne af højeste Pensionsklasse forhøjedes fra $4^1/_2$ til 5 pCt. af Lønningen, at det Overskud, der eventuelt maatte være tilbage, efter at Kassen havde opfyldt alle sine Forpligtelser, skulde tilfalde Staten eller Driftens Midler, samt at Staten skulde være berettiget til til enhver Tid at overtage Kassen og dens Aktiver mod at overtage dens statutmæssige Forpligtelser dog uden at kunne gøre Brug af den i Statutterne forbeholdte Ret til ekstraordinært at foretage Reduktion af Pensioner og Understøttelser. Disse Betingelser bleve akcepterede af Kassens Bestyrelse, og nye Statutter udfærdigedes, som traadte i Kraft den 1ste April 1887.

Ved Lov af 12te April 1892 § 20 I bestemtes det, at Interessenterne i Pensionskassen for de ved de tidligere sjællandske Statsbaner fast ansatte som saadanne forblive uberørte af Loven, og denne Bestemmelse indeholdt kun en udtrykkelig Anerkendelse af Interessenternes Ret til at bevare deres Rettigheder efter Kassens Statutter. Da det kunde være fordelagtigt for Kassens yngste Interessenter at faa Adgang til mod Opgivelse af deres Rettigheder at erhverve samme Stilling med Hensyn til Pensionering, som den, der gaves dem, som ansattes ved Lovens Ikrafttræden, gav Loven Indenrigsministeriet Bemyndigelse til paa visse Betingelser at give de Interssenter, som ønskede det, Ret til at betragtes som ansatte ved Statsbanedriften ved Lovens Ikrafttræden og fra dette Tidspunkt at undergives Reglerne i Lovens § 19. I § 21 bemyndigedes Indenrigsministeren endvidere til samtidig med Lovens Ikrafttræden paa Statskassens Vegne at overtage »Pensionskassen for de ved de tidligere sjællandske Statsbaner fast ansatte« med dens Aktiver og Passiver, alt efter nærmere Overenskomst med Kassens Bestyrelse, og Staten har derefter fra nævnte Tidspunkt overtaget Kassen (jfr. iøvrigt Lov af 26de Marts 1898 § 18 I og Statsbanernes Ordresamling C. 34).

b. *Bestemmelser af 10de Maj 1869 om Alderdomsforsørgelse m. v. for de ved Statsbanedriften ansatte Embeds- og Bestillingsmænd.*

Disse Bestemmelser vare gældende for enhver ved de tidligere jydsk-fynske Statsbaner fast ansat Bestillingsmand, der oppebar sin Lønning maanedsvis, og forpligtede ham til at anvende mindst 10 pCt. af den ham tillagte Løn til Alderdomsforsørgelse og Forsørgelse for sine Efterladte, dog saaledes, at der ikke toges Hensyn til, hvad han til udelukkende Forsørgelse for sine Efterlevende anvendte mere end 5 pCt. Ved Lov af 29de Marts 1878 bestemtes, at Lønningsafdragene kunde indsættes i Statskassen til Forrentning for de paagældende med 5 pCt. aarlig.

Da de jydsk-fynske Baner forenedes med de sjællandske, bleve de ved de sjællandske Baner og Søruter maanedslønnede ansatte, som ikke allerede forinden den 1ste April 1887 vare Interessenter i den sjællandske Pensionskasse, undergivet Alderdomsforsørgelsesbestemmelserne.

Ved Banernes Sammensmeltning skulde ensartede Lønningsbestemmelser gøres gældende for hele Baneomraadet. Da der ved Overenskomsten af 1ste—2den September 1880 var sikret de sjællandske Baners Funktionærer ved Overgangen til Staten de dem hidtil tilkommende Rettigheder, og der til den sjællandske Pensionskasse kun afdroges højst 5 pCt. af Interessenternes Lønning, medens der af Lønningen for de ansatte, der vare underkastede Alderdomsforsørgelsesbestemmelserne, afkortedes 10 pCt., blev det nødvendigt at udligne dette Misforhold mellem iøvrigt ganske ensstillede Funktionærers Vilkaar. Indenrigsministeriet forhøjede derfor fra 1ste April 1887 og indtil videre Lønningerne for de Funktionærer, som vare underkastede Bestemmelserne af 10de Maj 1869,

med 5 pCt., idet man dog dels betingede sig, at for de ansatte, hvem der tidligere var indrømmet Fritagelse for Afdrag i Lønnen efter bemeldte Bestemmelser, vilde Lønningstillæget være at behandle som saadant Afdrag, og dels forbeholdt sig Ret til at fordre, at de, som den 1ste April 1887 eller senere ansattes ved Statsbanedriften med Forpligtelse til at svare Bidrag til Alderdomsforsørgelse m. v. efter Bestemmelserne af 10de Maj 1869, skulde være pligtige, naar en Pensionsordning vedtoges for de ved Statsbanedriften ansatte, da at underkaste sig en saadan Pensionsordnings Bestemmelser fra det Tidspunkt at regne, da de med den nævnte Forpligtelse ansattes i Statsbanedriftens Tjeneste, saaledes at de af dem i Henhold til de citerede Bestemmelser opsparede Beløb skulde komme bemeldte Pensionsindretning til Gode, alt efter de Regler, som i saa Henseende af Indenrigsministeriet maatte blive fastsatte.

Det Standpunkt, der ved en ny Pensionsordnings Indførelse maatte tages overfor de ansatte, der vare undergivne Alderdomsforsørgelsesbestemmelserne, var herefter klart.

De ansatte, der havde været underkastet Bestemmelserne forinden den 1ste April 1887, havde gennem den lige over for dem paabudte Opsparing et begrundet Krav paa at vedblive at fortsætte det hidtil bestaaende Forhold, hvis de derved mente at se deres Fordel.

Denne Betragtning har Lov af 12te April 1892 fulgt ved Fastsættelsen af Reglen i § 20 II, der giver de nævnte ansatte Ret til en Gang for alle at vælge, om de ville fortsætte med det bestaaende Forhold eller ville underkaste sig Lovens Pensionsregler, alt paa nærmere i Loven fastsatte Betingelser, medens Loven i § 20 III paabyder, at de ansatte, der først den 1ste April 1887 eller senere ere blevne underkastede Alderdomsforsørgelsesbestemmelserne, skulle indgaa under Lovens Pensionsregler. (Jfr. iøvrigt Lov af 26de Marts 1898 § 18 II og Statsbanernes Ordresamling C. 33).

c. *Lov af 12te April 1892.*

Ved denne Lov gaves der Pensionsregler for dem, der efter Lovens Ikrafttræden ansættes eller antages til fast Arbejde ved Statsbanedriften.

Man gik ud fra, at Driften burde sørge for hele sit faste Personales Alderdomsforsørgelse og indførte derefter en Pensionsordning grundet paa det Princip, at de samme, som hidindtil havde svaret Bidrag til deres Pensionering eller Alderdomsforsørgelse, vedblivende skulde svare Bidrag, medens Driften ydede Tilskud for alle.

Heraf fulgte en Opstilling af 3 Pensionsklasser, nemlig:

	Funktionærbidrag.	Driftsbidrag.	Ialt.
1ste Pensionsklasse	5 pCt.	5 pCt.	10 pCt.
2den Pensionsklasse	$2^1/_2$ -	5 -	$7^1/_2$ -
3die Pensionsklasse	0 -	5 -	5 -

og deraf følgende Forskel af Størrelsen af den Pension, der kunde opnaas af hver af de nævnte Klasser, idet 2den Pensionsklasse kun kunde opnaa $^3/_4$ og 3die Pensionsklasse kun $^1/_2$ af den Pension, 1ste Pensionsklasse kunde naa. Da Pensionens Maksimum for 1ste Pensionsklasse var $^2/_3$ af Gennemsnitslønnen for de sidste 5 Aar, blev Maksimum for 2den Pensionsklasse $^1/_2$ og for 3die Pensionsklasse $^1/_3$ af nævnte Gennemsnitsløn. Tiden, der skulde forløbe inden Pensionens Maksimum naaedes, beløb sig for alle 3 Pensionsklassers Vedkommende til 35 Aar, medmindre vedkommende afskedigedes paa Grund af, at han var kommen til Skade i Tjenesten, i hvilket Fald der ved Afskeden kunde tilstaas ham Maksimums Pension for den Pensionslønningsklasse, han tjente i, da han kom til Skade, beregnet af hans sidste Lønningsindtægt, og det uden Hensyn til om ved-

kommende havde tjent i 10 Aar. Iøvrigt opstilledes som ufravigelig Regel, at Retten til at erholde Pension af Driften først indtraadte efter 10 Aars uafbrudt Tjeneste, og Retten til at erholde Pension betingedes endvidere af, at vedkommende afskedigedes paa Grund af Alder, Svagelighed eller andre ham utilregnelige Aarsager. Efter 10 Aars uafbrudt Tjeneste er den, der har fyldt sit 70 Aar berettiget til at fordre Afsked med Pension, men for en Del Funktionærers, herunder hele det kørende Personales Vedkommende, hvis Virksomhed er af særlig opslidende Art, indtræder denne Ret med det fyldte 65 Aar. For hele det kørende Personale samt for Skibsfyrbødere ansættes samtidigt hvert Aar, i hvilket vedkommende har været i Tjenststilling i det kørende Personale eller som Skibsfyrbøder, til $1^1/_6$ Aar.

Enker efter en pensionsberettiget Funktionær erholdt en Trediedel af den Pension, der tilkom eller blev oppebaaren af Manden. Saafremt Funktionæren var omkommen under Udførelsen af sin Tjeneste, blev den Pension, der vilde have været at tillægge Manden, hvis han havde maattet afskediges som tilskadekommen i Tjenesten, Udgangspunktet for Beregningen af Enkepensionen.

I Børneunderstøttelse kunde Indenrigsministeriet bevilge Enken til hendes uforsørgede Børn, indtil disse havde fyldt deres 18de Aar, et passende Beløb af Driften, som dog ikke maatte overstige Halvdelen af den Enken tilkommende Pension. Endvidere kunde Indenrigsministeriet, naar Omstændighederne maatte tale derfor, bevilge fader- og moderløse Børn af pensionsberettigede Funktionærer en Understøttelse af Driften indtil Børnenes fyldte 18de Aar. Denne Understøttelse maatte dog i det hele ikke overstige en Trediedel af den Pension, som vilde have tilkommet eller blev oppebaaren af vedkommende Funktionær.

Børneunderstøttelsernes Vedbliven er gjort afhængig af, at de Omstændigheder, som have begrundet dem, vedblivende ere til Stede, hvilket aarlig skal godtgøres for Indenrigsministeriet.

Paa et Punkt overskred Loven den Grænse, den havde sat for dem, der kunde komme ind under dens Pensionsregler. Ifølge Loven kan nemlig Indenrigsministeriet tillægge *Enker* samt efterladte Børn indtil disses fyldte 18de Aar *efter Personer, der uden at henhøre til Statsbanedriftens pensionsberettigede Personale* omkomme under Udførelse af Tjeneste ved Driften, en efter Omstændighederne afpasset Pension og Børneunderstøttelse, naar Trang og Værdighed er tilstede, men som Betingelse baade for Pensionens og Børneunderstøttelsens Vedbliven fordres, at det aarlig for Indenrigsministeriet skal godtgøres, at de Omstændigheder, som have begrundet samme, vedblivende ere til Stede.

Som andet Steds berørt forblev Interessenterne i »Pensionskassen for de ved de tidligere sjællandske Statsbaner fast ansatte« uberørte af Loven, ligesom Loven gav de ansatte, der vare underkastede de af Indenrigsministeriet under 10de Maj 1869 udfærdigede Bestemmelser om Alderdomsforsørgelse fra et tidligere Tidspunkt end den 1ste April 1887, Ret til at vælge mellem, om de vilde gaa ind under Loven eller lade det hidtidige Forhold bestaa alt paa nærmere i Loven fastsatte Betingelser, medens de ansatte, der vare blevne undergivne Alderdomsforsørgelsesbestemmelserne den 1ste April 1887 eller senere underkastedes Lovens Pensionsregler ligeledes paa nærmere fastsatte Vilkaar.

Alle øvrige Funktionærer, som forblev i Statsbanernes Tjeneste efter Lovens Ikrafttræden, gik ind under Lovens Pensionsregler, saaledes at de betragtedes som ansatte eller antagne til Arbejde ved Statsbanedriften fra Lovens Ikrafttræden.

Da Loven først traadte i Kraft den 1ste April 1893, vilde disse Funktionærer først blive pensionsberettigede den 1ste April 1903. For at raade Bod herpaa bemyn-

digede Loven Indenrigsministeriet til, saa vidt Forholdene talte derfor, at tillægge nævnte Funktionærer og deres Enker og Børn en Understøttelse, dog at de ikke derved stilledes gunstigere, end de vilde have været stillede, hvis Lovens Pensionsregler havde været gældende for dem fra det Tidspunkt af, da de ansattes eller antoges til fast Arbejde ved Statsbanedriften eller Postdampskibsfarterne.

Alle af Loven flydende Pensioner og Understøttelser skulde udredes af Statsbanedriften, og de Bidrag af Lønning m. v., som de ansatte ifølge Loven skulde udrede, skulde aarlig føres til Indtægt for Statsbanedriften.

Et Reservepensionsfond oprettedes af den sjællandske Pensionskasses beholdne Formue — som Indenrigsministeriet som andet Steds berørt blev bemyndiget til at overtage paa Statens Vegne — i Forbindelse med de opsparede Beløb, der afgaves af de Funktionærer, der, efter at have været undergivne Alderdomsforsørgelsesbestemmelserne, gik ind under Lovens Pensionsregler. Dette Fond skulde forvaltes af Finansministeriet og tjene til at dække, hvad Driften i noget Aar maatte udrede af Pensioner og Understøttelser udover de for Aaret til Bedste for Driften indeholdte Bidrag til Pensioneringen plus 5 pCt. af Aarets Lønninger. Var Beløbet, der udrededes til Pensioner og Understøttelser, derimod mindre end Beløbet af de for samme Aar i Lønnen indeholdte Bidrag, skulde det overskydende tilfalde Reserve-Pensionsfondet.

Oversteg Udgiften til Pensioner og Understøttelser det i Lønnen afdragne Beløb uden dog at overskride det saa meget, at Reserve Pensionsfondet skulde dække, blev Overskridelsen at dække ved Tilskud fra Driften.

II. Nugældende Regler efter Lov af 26de Marts 1898.

Denne Lov har i det store og hele bibeholdt de Grundregler for Pensionsordningen, Loven af 12te April 1892 opstillede, og omfatter alle ved Statsbanedriften ansatte eller til fast Arbejde antagne, men har paa flere Punkter væsentlig forbedret de ansattes Pensionsret. De 3 Pensionsklasser bestaa uforandret, men Størrelsen af den Pension, der kan opnaas, er for 2den og 3die Pensionsklasses Vedkommende forhøjet fra henholdsvis $^3/_4$ og $^1/_2$ til $^6/_7$ og $^5/_7$ af den Pension, 1ste Pensionsklasse kan opnaa. Pensionens Maksimum er for 1ste Pensionsklasse vedblivende $^2/_3$ af Gennemsnitslønnen for de sidste 5 Aar, men er for 2den Pensionsklasse forhøjet fra $^1/_2$ til $^7/_{12}$ og for 3die Pensionsklasse fra $^1/_3$ til $^1/_2$ af nævnte Gennemsnitsløn. Tiden, der skal forløbe, inden Pensionens Maksimum kan naas, er for 1ste og 2den Pensionsklasse forkortet fra 35 Aar til henholdsvis $32^1/_2$ og $33^1/_2$ Aar, medens den for 3die Pensionsklasses Vedkommende vedblivende er ca. 35 Aar. For den ansatte, der kommer til Skade i Tjenesten og maa afskediges af denne Grund, har Loven bestemt Pensionens Maksimum til $^2/_3$ af hans sidste Lønningsindtægt uden Hensyn til, til hvilken Pensionsklasse han henhører (efter Lov af 12te April 1892 kunde der højst tilkomme ham Maksimums Pension for den Pensionslønningsklasse, han tjente i, da han kom til Skade, beregnet af hans sidste Lønningsindtægt), og det uden Hensyn til om vedkommende har tjent uafbrudt i 10 Aar. Iøvrigt fastholdes ligesom i Lov af 12te April 1892 den ufravigelige Regel, at Retten til at erholde Pension af Driften først indtræder efter 10 Aars uafbrudt Tjeneste, og Retten til at erholde Pension betinges ligeledes af, at vedkommende afskediges paa Grund af Alder, Svagelighed eller andre ham utilregnelige Aarsager. Ligeledes er Reglen om, at den, der har fyldt sit 70 Aar, i visse Tilfælde (de samme som i Lov af 12te April 1892) sit 65 Aar, naar han har gjort 10 Aars uafbrudt Tjeneste, er berettiget til at fordre

Afsked med Pension, bibeholdt, ligeledes Reglen om, at hvert Aar en Funktionær har tjent i visse nærmere betegnede Tjenstklasser (de samme som i Lov af 12te April 1892) regnes for $1^1/_6$ Aar.

Som andet Steds udviklet indtraadte Pensionsretten efter Lov af 12te April 1892 for den største Del af Funktionærernes Vedkommende tidligst den 1ste April 1903, og for at raade Bod paa dette Forhold havde Loven af 1892 bemyndiget Indenrigsministeriet til paa visse Vilkaar at give Understøttelser. Lov af 26de Marts 1898 bestemmer derimod, at Pensionen skal beregnes efter hele den Tid efter 1ste April 1869 (den Dag da Bestemmelserne om Alderdomsforsørgelse m. v. af 10de Maj 1869 traadte i Kraft), hvori vedkommende, naar han afskediges, har været ansat ved Statsbanedriften samt ved Postdampskibsfarten, dog saaledes, at den Tid fra 1ste April 1869 til 31te Marts 1893, hvori den paagældende ikke har været undergivet disse Bestemmelser, og altsaa intet har bidraget til sin Pensionering, regnes som Tjeneste i 3die Pensionsklasse. Medens Pensionen som ovennævnt for 1ste og 2den Pensionsklasse normalt beregnes af den virkelige i de sidste 5 Aar oppebaarne Lønning m. m., beregnes Pensionen for 3die Pensionslønningsklasse (dag- og timelønnede) ligesom i Henhold til Loven af 12te April 1892 efter Pensionslønningssatser, der ere fastsatte ved Loven.

Reglerne om *Enkepension* ere de samme som i Lov af 12te April 1892, altsaa $^1/_3$ af Mandens Pension, i Tilfælde af at Manden er omkommen under Udførelsen af sin Tjeneste, beregnet i Forhold til den Pension, der vilde have tilkommet ham, dersom han havde maattet afskediges som tilskadekommen, dog er det i Modsætning til Lov af 12te April 1892 i dette sidste Tilfælde ligegyldigt, om Manden ved sin Død var pensionsberettiget, der kræves blot, at han var *fast* Funktionær. Som andet Steds meddelt maatte den *Børneunderstøttelse*, Indenrigsministeriet i Henhold til Lov af 12te April 1892 kunde bevilge en Enke, ikke overskride Halvdelen af den hende tilkommende Pension. Denne Bestemmelse tog saaledes intet Hensyn til Børneantallet og blev derfor navnlig ved de smaa Pensioner urimelig lav for det enkelte Barn. Lov af 26de Marts 1898 bestemmer i Modsætning hertil, at Indenrigsministeriet, naar Omstændighederne maatte tale derfor, til en pensionsberettiget Enkes uforsørgede Børn, indtil disse have fyldt deres 18de Aar, kan bevilge en aarlig Understøttelse, der dog for hvert Barn ikke maa overstige 100 Kr. Samme Understøttelse kan Ministeriet bevilge til fader- og moderløse Børn af pensionsberettigede Funktionærer eller, for saa vidt Manden er omkommen under Udførelse af sin Tjeneste, faste Funktionærer, indtil de have fyldt det 18de Aar. Efter Lov af 12te April 1892 kunde som omtalt til saadanne Børn af pensionsberettigede Funktionærer kun gives $^1/_3$ af den Pension, der tilkom eller blev oppebaaret af vedkommende Funktionær. Børneunderstøttelsernes Vedbliven er som hidtil gjort afhængig af, at de Omstændigheder, som have begrundet dem, vedblivende ere til Stede, hvilket aarligt skal godtgøres for Indenrigsministeriet.

Lov af 26de Marts 1898 har ændret Bestemmelsen fra Lov af 12te April 1892 om, at Indenrigsministeriet paa visse Betingelser kunde tillægge Enker samt efterladte Børn efter Personer, der uden at henhøre til Statsbanedriftens pensionsberettigede Personale omkomme under Udførelse af Tjeneste ved Driften, en efter Omstændighederne afpasset Pension og Børneunderstøttelse, saaledes at denne Regel nu kun gælder for Enker og Børn efter Personer, der ikke henhøre til Statsbanedriftens faste Personale. Som naturlig Konsekvens af denne Bestemmelse har Loven derhos bemyndiget Indenrigsministeriet til at tilstaa Personer, der uden at høre til Banernes faste Personale komme saaledes til Skade ved Udførelsen af Arbejde for Driften, at deres Arbejdsevne væsentlig forringes, en efter Omstændighederne afpasset Understøttelse. Alle de nysnævnte Understøttelsers Vedbliven er gjort afhængig af, at de Omstændigheder, som

have begrundet dem, vedblivende ere til Stede, hvilket aarlig skal godtgøres for Indenrigsministeriet.

Som hidtil blive Interessenterne i *„Pensionskassen for de ved de tidligere sjællandske Statsbaner fast ansatte“* uberørte af Loven.

De Pensionsregler, der gælde for disse Statsbanefunktionærer, ere i Korthed følgende:

Retten til at erholde Pension er betinget af, at vedkommende har været Interessent i Kassen i 10 fulde Aar. Der kræves ikke, at denne Tid skal være hengaaet uafbrudt, men Sammenlægning af forskellige Perioder er tilladt, for saa vidt Interessenten ikke ved sin Udtræden af Kassen har faaet sine Indskud tilbagebetalte. Retten til at erholde Pension er endvidere betinget af, at vedkommende afskediges paa Grund af Alder, Svagelighed eller andre ham utilregnelige Aarsager, eller han forlanger Afsked, fordi Statsbanebestyrelsen mod hans Ønske tilsigter at forflytte ham til Tjeneste udenfor Sjælland, for saa vidt han hertil ifølge den om de sjællandske Baners Overgang til Staten under 1ste—2den September 1880 afsluttede Overenskomst er berettiget.

Interessenterne ere inddelte i 2 Klasser, hvoraf 1ste Klasse svarer et Bidrag af 5 pCt. og 2den et Bidrag af $2^1/_2$ pCt. af det aarlige Beløb, hvormed de ere interesserede i Kassen. De Interessenter, der ere forpligtede til at svare 2den Klasses Bidrag, have Ret til at anmelde, at de ville svare 1ste Klasses Bidrag mod derefter med Hensyn til Rettigheder og Forpligtelser at henhøre til Interessenter af 1ste Klasse, og Interessenter, der uden at det skyldes Degradation, overgaa fra en Stilling med en højere til en med en lavere Lønning, kunne, naar de fremsætte Begæring derom, vedblive at svare Bidrag til Pensionskassen af det Beløb, hvormed de hidtil have været interesserede i den.

Naar Interessenter i Statsbanedriftens Tjeneste avancere til højere Lønning, erlægge de som ekstraordinært Tilskud 1 Maaneds Forbedringsløn. Naar Interessenter have svaret baade 1ste og 2den Klasses Bidrag, beregnes Pensionen som for 1ste Klasses Bidragydere, saaledes at 2 Aar i 2den Klasse regnes lig 1 Aar i 1ste Klasse, med mindre det er fordelagtigere for vedkommende, at Pensionen beregnes som for Bidragydere af den Klasse, saaledes at alle Aarene, ogsaa de, hvori han har svaret 1ste Klasses Bidrag, regnes som enkelte.

Pensionen beregnes efter Gennemsnittet af den i de sidste 5 Aar før Afskeden oppebaarne Løn og Emolumenter, hvoraf der er ydet Bidrag til Kassen.

Maksimum $66^2/_3$ pCt. naas af 1ste Klasse med 27 Aars og af 2den Klasse med 30 Aars Bidragsydelse.

Til Sammenligning vedlægges en Oversigt over den aarlige Pension, der kan erhverves efter den sjællandske Pensionskasses Bestemmelser, og den der kan erhverves efter Lov af 26de Marts 1898, angivet procentvis.

Særlig Grund, der bevirker, at Interessenter erholde Pension uden at have erlagt Bidrag til Kassen i fulde 10 Aar, er Tilskadekomst i Tjenesten. Indenrigsministeriet fastsætter i dette Tilfælde Pensionen, der ingen Sinde maa være mindre end Pensionen for 10 Aars Bidragydelse, og som har et Spillerum af indtil $^2/_3$ af den Lønningsindtægt, hvoraf den tilskadekomne svarede Bidrag paa den Tid han kom til Skade.

Enker erholde $^1/_3$ af den Pension, der tilkom eller vilde have tilkommet deres Mand. Er Manden omkommen som Følge af Tilskadekomst i Tjenesten uden egen Brøde, beregnes Trediedelen som om Manden havde maattet afskediges som tilskadekommen.

Børneunderstøttelser kan, naar Omstændighederne tale derfor, af Indenrigsministeriet tilstaas til afdøde Interessenters uforsørgede Børn, indtil de have fyldt deres 18de Aar. Der er fastsat en bestemt Skala for den Understøttelses Størrelse, der gives hvert enkelt Barn.

For de ansattes Vedkommende, der den 1ste April 1893 valgte at forblive underkastede *de af Indenrigsministeriet under 10de Maj 1869 udfærdigede Bestemmelser om Alderdomsforsørgelse m. v.*, vedbliver det bestaaende Forhold. Til Opsparing indeholdes 5 pCt. af den vedkommende tillagte Lønningsindtægt, med mindre Indenrigsministeriet af særlige Grunde har indrømmet ham hel eller delvis Fritagelse herfor. Dette Indskud kan tilstedes anvendt til Erhvervelse af Forsørgelse til Fordel for vedkommende selv, Hustru og Børn. Anvendes ikke hele Procentandelen hertil, indsættes Resten i Statskassen til Forrentning. Af Statsbanedriften indbetales desuden 5 pCt. af vedkommendes Lønning til Finansministeriet, der godskrives paagældendes Konto for Alderdomsforsørgelse m. v. Driftens Tilskud fortabes til Fordel for Driften, hvis vedkommende, inden han i 10 Aar uafbrudt har haft Ansættelse ved Driften, udtræder af Tjenesten, eller hvis hans senere Udtrædelse af Tjenesten skyldes nogen anden Grund end Alder, Svagelighed eller anden ham utilregnelig Aarsag.

Indenrigsministeriet bestemmer i hvert enkelt Afskedstilfælde, efter Indstilling fra Generaldirektoratet og efter at der er givet den paagældende Lejlighed til at udtale sine Ønsker, hvorledes der skal forholdes med den ham tilhørende opsparede Sum med Renter og eventuelt tillige med det opsparede Driftstilskud. Følgende Hovedregler, der dog kunne modificeres efter Omstændighederne, lægges til Grund for Bestemmelsen om Summens Anvendelse.

Afskediges vedkommende, inden han har opnaaet en Alder af 55 Aar, udbetales det opsparede Beløb ham kontant. Sker Afskeden i en ældre Alder, erhverves der for hans Tilgodehavende en Livrente for ham, og, dersom han er gift, for hans Hustru ligeledes en Livrente eller en Overlevelsesrente eller en ved Mandens Død forfaldende Kapital, saaledes at omtrent en Trediedel af den opsparede Sum anvendes til Forsørgelse for Hustruen. Dør vedkommende i Tjenesten og efterlader Enke, indkøbes der for den opsparede Sum en Livrente for hende. Efterlader vedkommende ikke Enke men Børn under 18 Aar, indkøbes der for hvert Barn en lige stor aarlig Livrente ophørende med Barnets fyldte 18de Aar. Efterlader han hverken Enke eller Børn under 18 Aar, udbetales hele den opsparede Sum til hans Bo.

Ligesom efter Lov af 12te April 1892 skal efter den nugældende Lov de Bidrag af Lønninger m. v., som af de ved Statsbanedriften ansatte i Følge Loven ville være at udrede til Pensionering, føres aarligt til Indtægt for Statsbanedriften, af hvilke alle af Loven flydende Pensioner og Understøttelser ville være at udrede.

Loven har endvidere bibeholdt det ved Lov af 12te April 1892 oprettede Reservepensionsfond, men har i Reglerne for dettes Anvendelse foretaget den Modifikation, at Fondet allerede skal træde hjælpende til, naar i noget Finansaar Beløbet af de udredede Pensioner og Understøttelser overstiger Beløbet af de til Indtægt førte Bidrag. I saa Fald skal Fondet nemlig til Driften afgive indtil Halvdelen af de i det paagældende Finansaar indvundne Renter til hel eller delvis Dækning af det overskydende.

Aarlig Pension angivet procentvis.

Aar.	Sjællandske Pensionskasse.		Lov af 26de Marts 1898.		
	I.	II.	I.	II.	III.
10	16	10	$34^{2}/_{7}$	$29^{19}/_{49}$	$24^{24}/_{49}$
11	17	11	$35^{5}/_{7}$	$30^{30}/_{49}$	$25^{25}/_{49}$
12	19	12	$37^{1}/_{7}$	$31^{41}/_{49}$	$26^{26}/_{49}$
13	21	13	$38^{4}/_{7}$	$33^{3}/_{49}$	$27^{27}/_{49}$
14	23	14	40	$34^{14}/_{49}$	$28^{28}/_{49}$
15	25	16	$41^{3}/_{7}$	$35^{25}/_{49}$	$29^{29}/_{49}$
16	27	18	$42^{6}/_{7}$	$36^{36}/_{49}$	$30^{30}/_{49}$
17	29	20	$44^{2}/_{7}$	$37^{47}/_{49}$	$31^{31}/_{49}$
18	31	22	$45^{5}/_{7}$	$39^{9}/_{49}$	$32^{32}/_{49}$
19	33	24	$47^{1}/_{7}$	$40^{20}/_{49}$	$33^{33}/_{49}$
20	36	26	$48^{4}/_{7}$	$41^{31}/_{49}$	$34^{34}/_{49}$
21	39	28	50	$42^{42}/_{49}$	$35^{35}/_{49}$
22	42	30	$51^{3}/_{7}$	$44^{4}/_{49}$	$36^{36}/_{49}$
23	46	33	$52^{6}/_{7}$	$45^{15}/_{49}$	$37^{37}/_{49}$
24	50	36	$54^{2}/_{7}$	$46^{26}/_{49}$	$38^{38}/_{49}$
25	55	40	$55^{5}/_{7}$	$47^{37}/_{49}$	$39^{39}/_{49}$
26	60	44	$57^{1}/_{7}$	$48^{48}/_{49}$	$40^{40}/_{49}$
27	$66^{2}/_{3}$	49	$58^{4}/_{7}$	$50^{10}/_{49}$	$41^{41}/_{49}$
28	»	54	60	$51^{21}/_{49}$	$42^{42}/_{49}$
29	»	60	$61^{3}/_{7}$	$52^{32}/_{49}$	$43^{43}/_{49}$
30	»	$66^{2}/_{3}$	$62^{6}/_{7}$	$53^{43}/_{49}$	$44^{44}/_{49}$
31	»	»	$64^{2}/_{7}$	$55^{5}/_{49}$	$45^{45}/_{49}$
32	»	»	$65^{5}/_{7}$	$56^{16}/_{49}$	$46^{46}/_{49}$
33	»	»	$66^{2}/_{3}$	$57^{27}/_{49}$	$47^{47}/_{49}$
34	»	»	»	$58^{1}/_{3}$	$48^{48}/_{49}$
35	»	»	»	»	50

Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. VI, Punkt 1.

(Indenrigsministeriets Skrivelse af 18de September 1899, E. 2289).

I Skrivelse Nr. 6 af 19. Maj d. A. har Kommissionen under Punkt 1 udbedt sig Oplysning om, hvorledes det Beløb paa 26,067,380 Rd. $61^{1}/_{2}$ Sk. fremkommer, som efter Statsregnskabet for 1872—73, Side 13 var anvendt til Anlæg og Idriftsættelse af de jydsk—fynske Statsbaner ved Udgangen af Finansaaret 1871—72.

I denne Anledning skal man tjenstlig meddele, at det nævnte Beløb er sammensat af det i Statsregnskabet for 1870—71, jfr. Anmærkning til § 19, Side 84, opførte Beløb af ..... 22,215,847 Rd. $74^{1}/_{2}$ ß

og forskellige i Statsregnskabet for 1871—72, jfr. Tillæg 2 til § 3, Side 33, tilskrevne og der nærmere betegnede Beløb, ialt 3,857,060 » 56 ß

Tilsammen... 26,072,908 Rd. $34^{1}/_{2}$ ß

hvorfra der i sidstnævnte Statsregnskab for Indtægt af eksproprierede Arealer er draget ..... 5,527 » 69 ß

Rest altsaa... 26,067,380 Rd. $61^{1}/_{2}$ ß

Hvorledes fornævnte i Statsregnskabet for 1870—71 opførte Beløb af 22,215,847 Rd. $74^1/_2$ ß er fremkommet, ser Ministeriet med det Materiale, der staar til dets Raadighed, sig ikke i Stand til for Tiden at oplyse. Hvorvidt der efter langvarige Undersøgelser maatte kunne tilvejebringes Oplysninger herom er tvivlsomt, idet man samtidig skal bemærke, at Betydningen af disse Oplysninger næppe vil staa i noget rimeligt Forhold til det store Arbejde, der vil udfordres for at fremskaffe dem.

Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. VI, Punkt 2 og 4.

(Skrivelse af 11te Oktober 1899, Jn. B 17091, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet).

I Skrivelse Nr. 6 har Kommissionen angaaende Statsbanedriftens hensigtsmæssige Ordning under 19. Maj 1899 stillet følgende Spørgsmaal:

2. Hvilke Beløb fremtræde i Anlægskapitalen pr. 31. Marts 1897 for Banestrækninger og Banegaarde, som nu ere nedlagte? og

4. Hvormeget burde der omtrent have været afskrevet for Slid paa Bygninger samt paa fast og rullende Materiel m. v. i de c. 40 Aar Staten har drevet Banerne?

Generaldirektoratet skal i Anledning af disse Spørgsmaal bemærke:

at det ikke har været muligt med det til dets Raadighed staaende Materiale med blot nogenlunde Nøjagtighed at meddele den under Punkt 2 ønskede Oplysning, som formentlig — jfr. de under 3 og 4 ønskede Oplysninger — burde omfatte ikke blot de virkelig nedlagte Banestrækninger og Banegaarde, men ogsaa alle de Stationsbygninger, som, uden at være blevne flyttede, ere blevne nedrevne og erstattede med nye Bygninger, og

at den under Punkt 4 ønskede Oplysning efter Sagens Natur maa baseres paa et rent Skøn.

Da de to Spørgsmaal staa i nær Forbindelse med hinanden, og ligesom de andre i samme Skrivelse stillede Spørgsmaal formentlig ønskes oplyste som Bidrag til Bedømmelsen af, hvor stor en Værdi Statsbanerne i Virkeligheden kunne antages at have, har man troet, at et Overslag over Banernes og Materiellets Værdi d. 31. Marts 1897 under fornødent Hensyn til den ved Alder og Slid fremkomne Forringelse kunde have Interesse og muligen kunde træde i Stedet for de forlangte Oplysninger.

Ifølge en i Henhold hertil af Statsbaneanlægene og Baneafdelingen anstillet Beregning udgjorde Baneanlægenes med tilhørende Havneanlægs Værdi paa det nævnte Tidspunkt ..... c. 124,400,000 Kr.

hvilket Beløb fordeler sig saaledes:

Ekspropriationsomkostninger	c. 17,150,000	Kr.
Underbygning (Jordarbejde, Broer m. m.)	- 32,600,000	—
Overbygning (Skinner, Forbindelsesdele, Sveller og Ballast)	- 27,975,000	—
Veje, Overkørsler og Hegn	- 4,150,000	—
Bygninger	- 21,000,000	—
Udvendige Stationsanlæg	- 2,890,000	—
Faldvisere og Mærkestene	- 85,000	—
Telegraf- og Sikringsanlæg	- 2,560,000	—
Sneskærme m. m.	- 305,000	—
Havneanlæg	- 4,820,000	—
Plantninger	- 65,000	—
Administration og forskelligt	- 5,300,000	—
Tilfældige Udgifter	- 5,500,000	—
	c. 124,400,000	Kr.

Skibenes, Færgernes og Isbaadenes Værdi udgjorde ifølge en af Søfartsafdelingen udarbejdet Vurdering ..... c. 5,000,000 Kr.

I Driftsberetningen for 1896—97 er Værdien af det rullende Materiel anslaaet til ..... 31,694,000 Kr.
af Værktøjsmaskiner, Værktøj, Inventar m. m. til ..... 2,636,000 —
tilsammen altsaa til... 34,330,000 Kr.

Dette Beløb svarer imidlertid til det paagældende Materiels Anskaffelsesværdi, og der maa derfor finde en Nedsættelse Sted af samme. Under Hensyn til paa den ene Side, at en stor Del af Materiellet er gammelt og stærkt udnyttet i en lang Aarrække, paa den anden Side til, at Materiellet stadig vedligeholdes saaledes, at det er fuldt ud brugeligt, anser man en Nedsættelse med gennemsnitlig 25% for passende og Værdien vilde herefter kunne ansættes til ..... c. 25,600,000 Kr.

Værdien bliver efter foranstaaende:

af Bane- og Havneanlæg	c. 124,400,000	Kr.
af Skibsmateriel	- 5,000,000	—
af rullende Materiel, Værktøjsmaskiner o. s. v.	- 25,600,000	—
og Statsbanernes samlede Værdi den 31. Marts 1897 vilde altsaa udgøre	c. 155,000,000	Kr.

Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. VI, Punkt 3.

(Skrivelse af 30te August 1899, Jn. B 16767, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet).

I Skrivelse Nr. 6, Punkt 3, har Kommissionen angaaende Statsbanedriftens Ordning under 19. Maj d. A. stillet følgende Spørgsmaal:

»Hvilke Beløb ere indbefattede i Anlægskapitalen for Materiel, som er sat ud af Brug, uden at der i Anlægskapitalen er afskreven andet for det end de Beløb, som ere indkomne ved Ophugningen.«

Man skal i denne Anledning oplyse, at det ved Gennemsyn af Statsregnskaberne viser sig, at der i Finansaarene $18^{82}/_{83}$—$18^{97}/_{98}$ for udrangeret Materiel (Lokomotiver og Vogne) er ført ialt ca. 1,173,000 Kr. til Afgang i de som indestaaende i Statsbanerne i nævnte Regnskaber opførte Beløb. Det i disse Aar udrangerede Materiels Værdi er her imidlertid opgjort til ca. 1,684,000 Kr. og overstiger saaledes de i Statsregnskaberne afskrevne Beløb med ca. *511,000 Kr.*

Det tilføjes, at det kun er i Statsregnskaberne for Finansaarene $18^{92}/_{93}$—$18^{97}/_{98}$, at der ikke findes afskrevet andet end det ved Ophugning eller Bortsalg af det paagældende Materiel indkomne Beløb. De i disse Aar i Statsregnskaberne afskrevne Beløb udgøre ialt nemlig kun ca. 29,000 Kr., medens Værdien af det i nævnte Aar udrangerede Materiel her er opgjort til ca. 523,000 Kr. altsaa til ca. 494 000 Kr. mere.

I de foregaaende Aar svare de afskrevne Beløb omtrent til det udrangerede Materiels Værdi, henholdsvis nemlig ca. 1,144,000 Kr. og 1,161,000 Kr. Forskel altsaa kun ca. 17,000 Kr.

Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. VII, Punkt 1.

(Skrivelse af 12te Juli 1899, Jn. II, 12278, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet).

I Skrivelse af 13. f. M. J. Nr. E. 1462, har Indenrigsministeriet bl. a. forlangt Generaldirektoratets Ytringer over følgende af Kommissionen angaaende Statsbanedriftens Ordning stillede Spørgsmaal:

»Kan det antages, at der vil opnaas en Indtægtsforøgelse af Betydning ved en Forhøjelse af Persontaksterne paa de lange Afstande, og hvilken Indflydelse paa Indtægterne maa en Nedsættelse af Persontaksterne paa de korte Afstande antages at have?«

Saaledes foranlediget skal man tillade sig at udtale følgende:

1. *Tidligere Takster.* De danske Statsbaners Persontakster ere ligesom Persontaksterne paa de fleste andre Baner dannede ad empirisk Vej. Da den første Bane aabnedes her i Landet den 26. Juni 1847 (Banen mellem Kjøbenhavn og Roskilde), var Banenettet i det øvrige Evropa allerede ca. 15,000 km., og da den første Bane i Jylland aabnedes den 3. September 1862, var det vokset til 60,000 km. Man havde saaledes Erfaringer andetsteds fra at holde sig til ved Takstansættelsen, og disse Erfaringer bleve ogsaa benyttede.

Som bekendt var det ved privat Foretagsomhed, at de første Jernbaneanlæg kom i Stand. Jernbanerne bleve den Gang ene og alene ansete for en Forretning, og de private Selskaber, som drev dem, bestræbte sig da ogsaa for ved Fastsættelsen af deres Takster foruden Dækning af Omkostningerne ved Driften at opnaa saa stort et Overskud som muligt. Set fra dette Synspunkt maatte man for Personbefordringens Vedkommende fastsætte Taksterne under Hensyn til, hvad de Rejsende kunde betale, og man havde her et Holdepunkt i de bestaaende Posttakster. Med disse for Øje indrettedes da de fleste Steder tre Vognklasser til Personbefordring, og Taksterne fastsattes som Regel 25 à 40% lavere end Posttaksterne.

Det var under Hensyn til den saaledes i Udlandet trufne Ordning og de dersteds anvendte Takster, at det sjællandske Jernbaneselskab ved Kjøbenhavn—Roskilde Banens Aabning i 1847 ansatte Persontaksterne til 24, 18 og 12 Sk. pr. Mil, henholdsvis for I., II. og III. Kl., og at det danske Jernbanedriftsselskab, der paabegyndte Driften af Banerne i Jylland og Fyn, i de Takster, som i 1865 fastsattes paa Aarhus—Randers—Holstebro Banen, bestemte Persontaksterne for de tre Vognklasser til 24, 18 og 12 Sk. pr. Mil ved Enkeltrejse og 32, 24 og 16 Sk. pr. Mil ved Dobbeltrejse mellem Aarhus og Randers, medens Taksterne i øvrigt vare uregelmæssigt dannede.

Efter de Tariffer, som bestod før det paa Grundlag af Takstloven indførte nye Personreglement traadte i Kraft, opkrævedes en Betaling for Rejse i III. Kl., som svarer til følgende Beløb pr. km.:

I Jylland—Fyn og paa Sjælland—Falster.

For Enkeltrejse:

for hver af de første 75 km. $3_{,32}$ Øre pr. km.
— — følgende 75 - $2_{,79}$ - —
— følgende km. ..... $2_{,26}$ - —

For Dobbeltrejse:

for hver af de første 150 Dobbeltkm. $4_{,65}$ Øre pr. Dobbeltkm.
— — følgende Dobbeltkm. $3_{,58}$ - —

Mellem Jylland—Fyn og Sjælland—Falster.

For Enkeltrejse:

for hver af de første 113 km. $3_{,32}$ Øre pr. km.
— — følgende km. c. $2_{,00}$ - —

For Dobbeltrejse:

for hver af de første 113 Dobbeltkm. $5_{,00}$ Øre pr. Dobbeltkm.
— — følgende Dobbeltkm. $3_{,00}$ - —

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

Som det vil ses, vare *Grundtaksterne* for Enkeltrejse ikke undergaaede nogen Forandring i Aarenes Løb, og for Dobbeltrejse vare de endog noget forhøjede. Derimod var man kommen ind paa at nedsætte Billetpriserne for Rejsende over Mellem- og lange Afstande ved Anvendelse af den faldende Skala.

2. Den nye Takst for *lange Rejser*. Ved den Reform af de gældende Persontariffer, der i 1896 var bleven en bydende Nødvendighed allerede paa Grund af de bestaaende Taksters store indbyrdes Uoverensstemmelser (se nærmere herom Anmærkningerne til Loven af 24. April 1896 om Statsbanernes Takster m. m.), maatte den Tanke næsten frembyde sig af sig selv — naar man da ikke fremdeles vilde blive staa-

ende paa samme Standpunkt som for en Menneskealder siden — at foretage en *grundig Nedsættelse af Taksten for de lange Rejser*. Tager man Driftsberetningen for 1896—97 for sig, vil man se, at af de foretagne 11,267,000 Rejser paa almindelige Billetter, faldt 11,013,000 *paa Afstande under 170 km.* (22,5 Mil), medens der paa Afstande fra 170 til 640 km. (85 Mil) kun blev foretaget ca. 254,000 Rejser. Man havde altsaa en ganske god Trafik paa korte Afstande og Mellemafstande, medens Trafiken paa lange Afstande var svag. Nu er det udenfor al Tvivl og anerkendt overalt, at Antallet af Rejsende paa en Jernbane for en væsentlig Del er afhængig af Taksterne. Man maatte derfor med Nødvendighed komme til den Erkendelse, at den hidtidige Takstansættelse var urigtig, og at Taksterne for lange Afstande vare for høje. Et andet Spørgsmaal var, i hvilket Omfang en Nedsættelse burde finde Sted. Her maatte man gaa frem efter et Skøn, men Erfaringen har vist, at der ikke blev skønnet urigtigt. I 1896—97 befordredes som sagt ca. *254,000 Rejsende* over 170 km., men i 1897—98 — hvor de nedsatte Takster anvendtes, omend kun i Aarets 8 sidste Maaneder — befordredes der *384,000 Rejsende*. Havde de nye nedsatte Takster ogsaa været i Kraft i Maanederne April til Juli 1897, nogle af Aarets bedste Rejsemaaneder, vilde man utvivlsomt, hvad Tallene for Aaret 1898—99, der endnu ikke ere endelig opgjorte, nok skulle bekræfte, være naaet op paa 450,000 à 500,000 Rejser. Den Takstnedsættelse, der fandt Sted, kan med et Gennemsnitstal for hver Rejse nogenlunde nøjagtigt udtrykkes saaledes: »fra $7^1/_2$ Kr. til 5 Kr.« Indtægten af 384,000 Rejsende à 5 Kr. udgør 1,920,000 Kr., af 450,000 à 500,000 Rejsende à 5 Kr. $2^1/_4$ à $2^1/_2$ Million Kr., derimod af 254,000 Rejsende à $7^1/_2$ Kr. kun 1,905,000 Kr. De nye Takster for lange Afstande have saaledes i ethvert Fald straks balanceret og ville antageligt i det første fulde Aar — 1898—99 — forøge Indtægten med 300,000 à 600,000 Kr. (muligt er dette endog for lavt anslaaet, da Personindtægten i 1898—99 er henimod $1^1/_2$ Million Kr. større end i 1896—97). Selv om man nu ikke tør paastaa, at hele det Beløb, der indvindes ved den stedfundne Takstnedsættelse, kan betragtes som forøget Overskud, maa det dog anses for givet, at de Foranstaltninger, som det har været nødvendigt at træffe af Hensyn til Bestridelse af den større Trafik *paa de lange Afstande*, ikke nær have kostet nævnte Beløb. Den foretagne Takstnedsættelse paa lange Afstande har saaledes været fordelagtig for Jernbanen. Nu kunde man imidlertid spørge, om det ikke vilde have været endnu mere fordelagtigt, hvis man havde foretaget en noget mindre Nedsættelse, f. Eks. gennemsnitlig gaaet fra $7^1/_2$ til $6^1/_2$ eller 6 Kr. for disse Afstande. Hertil kan svares, at da Trafiken paa en Jernbane i højeste Grad afhænger af Taksterne, undergaar Antallet af Rejsende Forandringer, baade naar Taksterne nedsættes og naar de forhøjes, for saa vidt da ikke Nedsættelserne henholdsvis Forhøjelserne ere ganske betydningsløse. En Forhøjelse af f. Eks. *25 Øre pr. Rejse* kunde altsaa muligt foretages uden at bringe en Nedgang i Antallet af Rejsende, dog er det ikke sikkert, og den vilde jo i ethvert Fald ikke bringe noget Udbytte af Betydning for Banerne. En Forhøjelse af Betalingen med ca. *1 Kr. pr. Rejse* vilde derimod sikkert bringe en stor Nedgang i Rejsetallet. Hvor fintfølende Publikum er for Ændringer paa Takstomraadet, hvorledes smaa Takstnedsættelser ere spildte, medens større Nedsættelser kunne bringe mægtige Trafikstigninger — *i alt Fald naar det tillige drejer sig om Besparelser, der ogsaa absolut set betyde noget* — viser nedenstaaende Sammenstilling af Trafiken paa de forskellige Afstande over 100 km. i 1896—97 og 1897—98, hvorved atter maa mindes om, at de nye Takster kun gjaldt i de sidste 8 Maaneder af Aaret 1897—98. Sammenstillingens Tal turde være det bedste Bevis for, at man ved Takstforandringen af 2. August 1897 netop greb rigtige Takstal for de forskellige langvejs Rejser:

Afstand.	Bælternes Omfang.	Antal Rejsende.		Forøgelse.	Rejsetallets Forøgelse i %.	Takstnedsættelsen udgjorde for III. Kl. Dobbeltrejser.
		1896—97.	1897—98.			
km.	km.			Rejser.		
100—169	70	ca. 400,000	ca. 450,000	ca. 50,000	ca. 12,5%	ca. 10%
170—225	56	- 127,054	- 166,826	- 39,772	- 31,3%	- 16%
226—289	64	- 61.763	- 90,590	- 28,827	- 46,7%	- 22%
290—361	72	- 42,333	- 70,258	- 27,925	- 66,0%	- 27%
362—441	79	- 15,255	- 29,337	- 14,082	- 92,3%	- 32%
442—529	87	- 6,447	- 20,657	- 14,210	- 220,4%	- 35%
over 529	—	- 1,281	- 6,560	- 5,279	- 412,1%	- 40%

Det er selvfølgelig umuligt at sige, hvor stort Rejsetallet vilde have været med 1 Kr.'s højere Gennemsnitstakst, men antager man blot, at de Rejsendes Antal vilde gaa ned til 375,000, vilde Jernbanen ikke vinde noget paa Indtægtssiden, og Udgiftssiden vilde ogsaa blive uberørt, idet man ikke paa Grund af denne Nedgang i de Rejsendes Antal knnde foretage Indskrænkninger i Toggangen. Medens altsaa en Forhøjelse af Billetpriserne som den omtalte efter al Sandsynlighed ikke vilde gavne Jernbanen, er det givet, at den ikke kunde være til de Rejsendes Fordel. Paa samme Maade vil det gaa, i større eller mindre Grad, ved en hvilken som helst Forhøjelse af Billetpriserne indenfor de Grænser, som bestod før de nuværende Takster traadte i Kraft den 2. August 1897. Ved at vende tilbage *mod de gamle Takster for lange Afstande* opnaa Banerne saaledes næppe nogen forøget Indtægt, og man maa derfor være af den Anskuelse, at det ikke kan forsvares at foretage noget Skridt i den Retning. For en Statsbane maa Opgaven være den at finde de Takster, som, under Dækning af Omkostningerne ved Driften og Tilvejeskaffelse af det Overskud, som forlanges, give den størst mulige Udnyttelse af Banerne. Skulde man arbejde med Kraft paa at skabe et større Udbytte for Banerne af de langvejs Rejsende, maatte Taksterne for disses Befordring *forhøjes* langt udover de tidligere bestaaende, der i og for sig vare lave i Sammenligning med andre Landes. Herved vilde Antallet af Rejsende indskrænkes saaledes, at kun de strengt nødvendige langvejs Rejser vilde ske pr. Jernbane, og man vilde blive i Stand til at foretage væsentlige Indskrænkninger i Toggangen og derigennem spare paa Udgiftssiden. Dette vilde imidlertid være at gaa over til de Former, hvorunder den private Drift af Jernbaner som oftest finder Sted, men herom kan der formentlig ikke være Tale.

3. *Den nye Takst for korte Rejser.* Som foran bemærket var Statsbanernes Persontrafik paa korte Afstande og Mellemafstande ganske god i 1896—97, og der var derfor ved det nye Personreglement, som skulde udarbejdes i Henhold til Takstloven, ingen særlig Grund til at nedsætte Taksterne for disse Afstande udover hvad der for *Mellemafstandenes* Vedkommende maatte blive en Følge af Dannelsen af en passende Overgang fra de proportionale Takster paa korte Afstande til de lave Takster paa lange Afstande, og den meget betydelige Nedsættelse — af ca. 29% — der fandt Sted *for alle Enkeltrejser* ved, at Udstedelsen af Dobbeltbilletter bortfaldt, og Prisen for Enkelt-

billetter omtrent fastsattes til halv Dobbeltbilletspris. Dette Standpunkt var sikkert det rette, og man skal søge at vise hvorfor.

Skal man opnaa en forøget Trafik ved en Takstnedsættelse, maa denne først og fremmest være *følelig for Publikum.* Der opnaas saaledes næppe nogen nævneværdig Trafikforøgelse, fordi en Billetpris af $2,_{35}$ Ø. pr. km. nedsættes til $2,_{2}$ Ø., hvad der vil sige, at Betalingen for en Rejse fra Kjøbenhavn til Roskilde (30 km.) nedsættes fra 75 Ø. til 70 Ø.; derimod faar man et sikkert Tab af 5 Ø. paa hver Rejsende, man allerede har mellem de to Stationer. Det mindste, der maatte gøres for at opnaa en forøget Trafik paa korte Afstande, vilde være at gaa ned til 2 Ø. pr. km. for III. Kl., hvad der eksempelvis vilde have til Følge, at Billetprisen Kjøbenhavn—Roskilde nedsættes fra 75 Ø. til 60 Ø., Kjøbenhavn Klampenborg fra 25 Ø. til 20 Ø., Aarhus—Hinnerup fra 60 Ø. til 50 Ø. o. s. fr. Skal man imidlertid gøre noget grundigt for at hæve de korte Rejsers Tal, maa man gaa helt ned til $1,_{5}$ Ø. Efter denne Takst kunde man rejse fra Kjøbenhavn til Roskilde for 45 Ø., til Klampenborg for 15 Ø., til Hellerup for 10 Ø. o. s. fr. Der kan ikke være Tvivl om, at en saadan Takst vilde kunne give en stærk Trafikforøgelse, men det er paa den anden Side umuligt for vore Baner at anvende den. For Tiden haves ca. 9 Millioner Rejsende paa Afstande indtil 30 km. Skulde disse befordres i III. Kl. for $1,_{5}$ Ø. pr. km. i Stedet for som nu for $2,_{35}$ Ø., maatte Banerne have ca. 14 Millioner Rejsende paa de nævnte Afstande for blot *at opnaa samme Brutto-Indtægt som nu.* Men det er klart, at Banerne ikke kunne befordre 5 Millioner Rejsende uden meget forøgede Udgifter, og man tør som Følge deraf sige, at de Rejsendes Tal mindst maatte fordobles, muligt endog tredobles, for at $1,_{5}$ Øres Taksten kunde svare Regning. En saa stor Trafik kunde man imidlertid slet ikke magte med den nuværende Indretning af Banerne, og omvendt — hvis Takstnedsættelsen kun gav en saadan Trafikforøgelse, at man var i Stand til at bestride den — vilde den give en følelig Nedgang i Overskudet.

Paa noget tilsvarende Maade stiller Sagen sig ved en Nedsættelse af Grundtaksten for III. Kl. til 2 Ø. pr. km., og ogsaa her ere Chancerne for, at Takstforandringen vilde betale sig, meget smaa. Ved en Trafikforøgelse af $2^{1}/_{2}$ à 3 Millioner Rejsende paa Afstande indtil 30 km., er der vel en Mulighed for, at man vilde opnaa samme Udbytte som nu, men om Takstnedsættelsen ogsaa vilde have en saadan Stigning i de Rejsendes Antal til Følge er meget tvivlsomt — det vilde jo kun være smaa, otte betydningsløse Nedsættelser, som opnaaedes. I ethvert Fald maatte man ogsaa her, inden man skred til Nedsættelsen, træffe en Del kostbare Foranstaltninger for at kunne besørge den forventede Trafik.

Det vil af foranstaaende fremgaa, at der ikke er meget Haab om at forøge Indtægterne for Personbefordringen ved en Nedsættelse af Taksterne paa de korte Afstande. Naar Hensyn tages til de store Udvidelser, som maatte foretages for at bestride den forøgede Trafik, er der endog overvejende Sandsynlighed for, at en Nedsættelse vilde forringe Banernes Overskud. Derimod tror man med Sikkerhed at turde sige, at en *ubetydelig Forhøjelse af disse Takster vilde forøge Overskudet.* Der kan saaledes ikke være Tvivl om, at den Nedsættelse fra $2,_{5}$ til $2,_{35}$ Ø. af Grundtaksten for III. Kl., som foretoges ved Takstlovens Behandling i Rigsdagen, i økonomisk Henseende har været en uheldig Foranstaltning. Forskellen mellem de to Grundtakster er saa ringe, at det efter alle hidtil indvundne Erfaringer maa antages, at begge Takster vilde have givet samme Trafik, og Nedsættelsen har da til ringe Gavn for Publikum bragt Statsbanerne en Mindreindtægt for Personbefordringen af ca. 300,000 Kr.

Under Henvisning til alt foran udviklet, maa man være af den Anskuelse, at hverken en Forhøjelse af Persontaksterne paa de lange Afstande eller en Nedsættelse paa de korte Afstande vil bringe Banerne nogen økonomisk Fordel. Iøvrigt skal man tilføje, at de paa Grundlag af Takstloven indførte nye Persontakster have været alt for kort Tid i Kraft til, at man tør udtale nogen afgørende Mening om dem. Man følger deres Virkninger paa alle Punkter, men tror at burde udtale, at der bør foreligge en længere Tids, mindst 5 Aars, Erfaring, forinden man kan danne sig en virkelig begrundet Mening om deres Virkning paa de forskellige Omraader.

Supplement til Besvarelsen af Kommissionens Skrivelse Nr. VII, Punkt 1.

(Skrivelse af 23de September 1899, Jn. II, 17742, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet).

Under Henvisning til Generaldirektoratets Skrivelse af 12. Juli d. A., J. Nr. II 12278, ved hvilken de af Kommissionen angaaende Statsbanedriftens Ordning stillede Spørgsmaal vedrørende Statsbanernes Persontakster ere besvarede, skal man tillade sig som Supplement til den i Skrivelsen givne Sammenstilling af Trafikken paa de forskellige Afstande i $18^{96}/_{97}$ og $18^{97}/_{98}$ nedenstaaende at give en Sammenstilling af Trafikken i $18^{98}/_{99}$ (det første Aar, i hvilket de nye Takster have været i Kraft hele Aaret) med Trafikken i $18^{96}/_{97}$:

Afstand.	Bælternes Længde.	Antal Rejsende.		Forøgelse.	Rejsetallets Forøgelse i pCt.
		$18^{96}/_{97}$.	$18^{98}/_{99}$.		
	Km.			Rejsende.	
100—169 km.....	70	c. 400,000	c. 530,000	c. 130,000	32,8
170—225 —	56	127,054	195,026	67,972	53,5
226—289 —	64	61,763	110,200	48,437	78,4
290—361 —	72	42,333	93,484	51,151	120,8
362—441 —	80	15,255	45,504	30,249	198,3
442—529 —	88	6,447	32,367	25,920	402,0
over 529 —	—	1,281	10,213	8,932	697,3

Som det vil fremgaa af Sammenstillingen, ere de Forhaabninger, som man nærede til de nye Takster, at de i Løbet af Aaret $18^{98}/_{99}$ nok skulde bringe Trafikken op til 450 à 500,000 Rejsende paa Afstande over 170 km. gaaede i Opfyldelse. Det nøjagtige Antal Rejsende paa disse Afstande har været 486,794 mod 254,133 i $18^{96}/_{97}$.

Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. VII, Punkt 2.

(Skrivelse af 12te Juli 1899, Jn. II, 12276, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet).

I Skrivelse af 13. f. M., J. Nr. E. 1462, har Indenrigsministeriet bl. a. forlangt Generaldirektoratet Yttringer over følgende af Kommissionen angaaende Statsbanedriftens Ordning stillede Spørgsmaal:

»Hvilken Indflydelse vil Indførelsen af særlige Takster for de hurtige Tog (Ekspres- og Iltog med mindst 50 Kilometers Fart i Timen) formentlig faa paa Banernes Indtægter, og hvorledes bør en saadan forhøjet Takst anordnes.«

Saaledes foranlediget skal man tillade sig at udtale følgende:

Det er vel bekendt, at man mange Steder i Udlandet, saaledes bl. a. i begge vore Nabolande, Sverige og Preussen, gaar ud fra, at den Ydelse, som Jernbanen præsterer ved Iltogsbefordring, bør betales med et højere Beløb end Jernbanens Ydelse ved Befordring med Person- og blandede Tog, dog gennemfører man ikke dette konsekvent, idet man tillader Rejsende, der benytte *Dobbeltbilletter*, uden Tillægsbetaling at benytte alle Tog. Det store Antal langvejs Rejsende, som benytte *kombinerede Billethæfter*, betale heller ikke mere ved Benyttelse af Iltog end ved Benyttelse af Persontog og blandede Tog. Men baade i Sverige og Preussen har man proportionale Persontakster, og Spørgsmaalet om en særlig Iltogstakst stiller sig derfor noget anderledes der, end hvor Taksterne som hos os ere beregnede efter en faldende Skala. Naar en Bane benytter det sidstnævnte Takstsystem, er det, fordi den er kommen til Erkendelse om, at Billetpriserne for Langvejsrejsende kunne nedsættes. Men netop for disse Rejsende ere Iltogene bestemte. Naar der derfor ved den faldende Skala gives den Langsvejsrejsende en Nedsættelse i Billetprisen samtidig med, at man forhøjer Billetpriserne med Iltogene, giver man med den ene Haand og tager med den anden.

Nu kan der ganske vist siges, at Iltogstaksten ikke alene vil blive erlagt af langvejs Rejsende, men ogsaa af Rejsende paa korte Afstande, der benytte Iltogene, og at Tillægget skulde være lavt, saaledes som i Preussen, hvor Iltogstaksten kun er ca. 0,6 Øre pr. km. højere end Persontogstaksten. Hertil maa imidlertid bemærkes, at der kun i ringe Omfang vil blive Lejlighed for Rejsende paa korte Afstande til at benytte Iltog. Som Forholdene ere, vil man, for overhovedet at blive istand til at besørge den egentlige Fjerntrafik uden Indlægning af overflødige Tog, ligesom nu blive nødsaget til at udelukke de fleste Rejsende over korte Afstande fra Benyttelsen af Iltogene, og hvor Forholdene uden Ulempe tillade disse Togs Benyttelse, vil det sikkert ikke blive velset, at der opkræves særlig Betaling derfor, selv om Tillægget ikke bliver stort (for 30 km. 18 Øre). For langvejs Rejsende vil det derimod blive et betydeligt Tillæg. Mellem Kjøbenhavn og Randers er der f. Eks. 410 km. For Tiden koster en III. Kl. Billet mellem de to Byer 5 Kr. Skal der betales ekstra 2 Kr. 50 Øre som Tillæg for Benyttelsen af Iltog — og andre Tog kunne ikke godt benyttes — kan man vist betragte det som givet, at kun Personer, der ere bange for Søen, ville benytte Jernbanen. I Virkeligheden vil en særlig Iltogstakst her i Landet ikke sige andet end Forhøjelse af Taksterne for de lange Afstande. Som det imidlertid vil fremgaa af en anden Skrivelse af D. D. J. Nr. II. 12,278*), maa Generaldirektoratet være af den Formening, at det vil være uheldigt og snarere skadeligt end gavnligt for Banernes Økonomi at røre ved de nu bestaaende Takster paa lange Afstande.

---

*) Se Besvarelse af Skrivelse Nr. VII, Punkt 1.

Man maa derfor meget fraraade, at der paa de danske Statsbaner fastsættes en særlig og højere Betaling for Iltogsbefordring end for Befordring med andre Tog og skal endnu blot henlede Opmærksomheden paa den Vanskelighed, der vil være forbunden med Fastsættelse af Iltogstakster her i Landet, hvor egentlige Iltog kun gennemføres paa Hovedstrækningerne, medens Tilslutningerne besørges ved Persontog. Sagen er nemlig ikke afgjort ved Opstilling af Taksten. Den maa enten sammensættes med Persontogstaksten, hvad der næsten er ugørligt, eller ogsaa maa man forlange Iltogsbetaling, selv om Iltog kun benyttes paa en Del af Befordringsstrækningen. Dette vil bedst fremgaa af et Eksempel. En III. Kl. Billet Kjøbenhavn—Herning koster for Tiden 4 Kr. 75 Øre. Antages denne Pris fastsat som Persontogspris, og Iltogsprisen gjort 0,6 Øre pr. km. højere, bliver sidstnævnte 7 Kr. 15 Øre. Herefter vilde det blive billigst for den 399 km. lange Strækning Kjøbenhavn—Herning at løse en Iltogsbillet til hele Strækningen, selv om Befordring med Iltog kun skete til Fredericia (241 km.), idet en Iltogsbillet Kjøbenhavn—Fredericia vilde koste 5 Kr. 20 Øre og en Persontogsbillet Fredericia—Herning 3 Kr. De Rejsende vilde sikkert besvære sig levende herover og forlange *direkte Billetter, i hvilket Tillægget for Iltogsbefordring var indregnet alene for den Strækning, hvor Iltog benyttedes.* Dette vil imidlertid sige, at man paa Stationerne til de forskellige Tog skulde sælge Billetter til forskellige Priser. De gennemgaaende Rejsende fra Kjøbenhavn til Jylland faa saaledes med et Tog Iltogsbefordring til Korsør, med et andet til Fredericia, med et tredie til Aarhus. Ved hver Køreplansforandring maatte dette Forhold nøje undersøges, og Omtrykning af en Mængde Billetter finde Sted. At et saadant System ikke er heldigt og næsten ikke til at arbejde med, behøver næppe nogen nærmere Paavisning, og det vilde have til Følge, at man for at skaffe Plads paa Stationerne til de mange nye Billetarter maatte ophøre med den ved Takstloven gennemførte, af de Rejsende meget paaskønnede, Udstedelse af Billetter mellem samtlige Stationer.

Sluttelig bemærkes, at der hverken i England eller i Holland, hvor man anvender Persontakster beregnede efter en faldende Skala, udstedes særlige Iltogsbilletter, og i Sverige har den Komite, som nylig har været nedsat angaaende Takstvæsenets Ordning dersteds, samtidigt med Forslag om Indførelse af Persontakster efter en faldende Skala, foreslaaet de særlige Iltogstakster ophævede.

Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. VII, Punkt 3.

(Skrivelse af 7de September 1899, Jn. II, 16632, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet).

I Skrivelse af 13. Juni d. A., E 1462, har Ministeriet bl. a. forlangt Generaldirektoratets Ytringer om følgende af Kommissionen angaaende Statsbanedriftens Ordning stillede Spørgsmaal:

»I hvilket Omfang benyttes 1ste Klasse i Lokaltogene, og vil det ikke være muligt at opnaa nogen Besparelse i Driftsudgifterne ved kun at føre 1ste Klasse i de hurtigt kørende Tog paa Hovedbanerne?«

I den Anledning skal man meddele, at der i de allerfleste Lokaltog i Jylland—Fyn samt i Togene paa Slagelse—Næstved, Dalmose—Skjelskør og Slagelse—Værslev Banen *kun føres én 1ste Klasses* Kupe; i Jylland—Fyn føres der i enkelte af de mest benyttede Lokaltog *2 Kupéer*, rent undtagelsesvis *3* og paa den sjællandske Nord- og Kystbane, Korsør-, Kallundborg-, Masnedsund- og Frederikssund Banen fra 1 til 3 Kupéer, undtagelsesvis 4. Besættelsen af disse 1ste Klasses Pladser i Lokaltogene er meget forskellig. I enkelte af de mindst benyttede Tog er den gennemsnitlige aarlige Besættelse kun ca. 1%, men i andre Tog 34%, og indenfor de forskellige Aarstider

varierer igen Benyttelsen stærkt, idet f. Eks. Benyttelsen af 4 1ste Klasses Kupéer i nogle af Kystbanetogene i Sommermaanederne stiger indtil 75%.

Ved at afskaffe 1ste Klasses Kupéerne i Lokaltogene vilde der i Henhold til det ovenfor anførte kun i de Tog, i hvilke der føres 3 à 4 Kupéer, kunne spares en Vogn; hvor stor den samlede Besparelse i Statsbanernes Vognpark derved vilde blive, kan ikke siges bestemt, dog sikkert højst 10 Vogne. Men den stærke Besættelse af 1ste Klasses Pladserne finder netop Sted i de Tog, hvor der føres 3 à 4 Kupéer, og ved Bedømmelsen af Forholdet maa ogsaa haves i Erindring, at 1ste Klasses Kupéerne under uventet stærk Trafik benyttes som Reservepladser til 2den og 3die Klasses Rejsende.

Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. VII, Punkt 4.

(Skrivelse af 28de Juni 1899, Jn. II, 11254, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet).

I Skrivelse af 13. ds., J. Nr. E. 1462, har Indenrigsministeriet bl. a. forlangt Generaldirektoratets Yttringer over følgende af Kommissionen angaaende Statsbanedriftens Ordning stillede Spørgsmaal:

»Maa den nuværende Pris for Kort til samtlige Statsbaner (baade 14 Dages Kort og Maanedskort) ikke siges at være for lav, og vil der være noget til Hinder for at gaa til en passende Forhøjelse af Taksterne for disse Kort.«

Saaledes foranlediget skal man tillade sig at udtale følgende:

Da de jydsk-fynske og sjællandske Statsbaner i 1885 kom under én Styrelse, vare Priserne for Maanedskort til Rejser mellem samtlige Stationer forskellige i de to Statsbaneomraader, og Kort, der baade vare gyldige til Rejser i Jylland—Fyn og paa Sjælland—Falster, udstedtes ikke.

Priserne vare for III. Kl. Kort:

	For 1 Maaneds Kort.	*For 3 Maaneders Kort.*	*For 6 Maaneders Kort.*	*For 12 Maaneders Kort.*
I Jylland—Fyn	48 Kr.	96 Kr.	168 Kr.	312 Kr.
Paa Sjælland	59,40 Kr.	148,50 Kr.	222,20 Kr.	385 Kr.

Den sjællandske Takst maatte nærmest kaldes prohibitiv, hvad der vil fremgaa af, at der i 1885 kun var udstedt et — 1 — Kort til samtlige sjællandske Statsbaner; den jydsk-fynske Takst var derimod anvendelig, om end ikke i høj Grad, Antallet af udstedte Kort i 1885 var 68.

Ved den i 1886 stedfundne Omordning af Reglerne om Udstedelse af Maanedskort forlod man den hidtidige Udstedelse af særlige Kort til de to Distrikter og indførte Kort til Rejser mellem samtlige Stationer paa Statsbanerne.

Priserne paa disse Kort fastsattes for III Kl. saaledes:

For 1 Maaneds Kort.	*For 3 Maaneders Kort*	*For 6 Maaneders Kort.*	*For 12 Maaneders Kort.*
60 Kr.	120 Kr.	210 Kr.	390 Kr.

For II. Kl.s Kort opkrævedes 50 pCt. mere og for I. Kl.s Kort det dobbelte af de angivne Priser for III. Kl.s Kort.

Uagtet disse Priser tildels vare lavere end de hidtidige Priser for Kort alene til Sjælland, viste de sig ikke videre anvendelige, i $18^{92}/_{93}$ udstedte man saaledes ialt kun 266 Kort til samtlige Baner. Imidlertid var man i Belgien begyndt med at udstede 14 Dages Kort til hele Statsbaneomraadet, og denne Foranstaltning var bleven optaget af de württembergske Statsbaner, hvis Banenet omtrent har samme Størrelse som de danske Statsbaners. Samtidigt klagede de Rejsende her i Landet over de høje Takster paa lange Afstande, og Færdslen paa disse var kun ringe. Man besluttede sig da til ogsaa her at indføre 14 Dages Kort. Prisen for dem var i Belgien 50, 38 og 25 frcs. for I., II. og III. Kl., og i Württemberg havde man ansat Priserne til 45, 30 og 20 Mark for de tre Vognklasser. Man mente derfor ikke at kunne sætte Priserne højere end til 40, 30 og 20 Kr. Indførelsen af disse Kort medførte imidlertid med Nødvendighed, at man maatte forandre Priserne for Maanedskort. Man kunde ikke tage 60 Kr. for et Kort til Rejse i én Maaned og 2 × 20 Kr. for to 14 Dages Kort. Priserne for Maanedskort bleve da samtidigt ændrede, og opkrævedes der for III. Kl.s Kort følgende Betaling:

For 1 Maaneds Kort.	*For 3 Maaneders Kort.*	*For 6 Maaneders Kort.*	*For 12 Maaneders Kort.*
40 Kr.	80 Kr.	140 Kr.	260 Kr.

og som hidtil $1_{,5}$ og 2 Gange mere henholdsvis for II. og I. Kl.s Kort. Denne Foranstaltning gennemførtes den 20. Maj 1894.

De fastsatte Takster viste sig i Stand til at skaffe en stærk Afsætning af 14 Dages Kort, hvorimod Antallet af solgte Maanedskort vel steg forholdsvis betydeligt, men det udstedte Antal Kort blev dog ikke særligt stort. Nedenstaaende angives Antallet af løste 14 Dages og Maanedskort i de følgende Aar:

	14 Dages Kort.	*Maanedskort.*
$18^{94}/_{95}$	12,812	588
$18^{95}/_{96}$	18,778	785
$18^{96}/_{97}$	21,639	984

Man maatte herefter nærmest komme til det Resultat, at Prisen for 14 Dages Kort var vel lav, medens Prisen for Maanedskort muligt endnu kunde taale nogen Nedsættelse. Ved Personreglementet af 2. August 1897 hævede man derfor Prisen for 14 Dages Kort til I. og II. Kl.: til henholdsvis 52 og 32 Kr.; Prisen for III. Kl. blev uforandret 20 Kr., medens man fastsatte Prisen for Maanedskort til III. Kl. saaledes:

For 1 Maaneds Kort.	*For 3 Maaneders Kort.*	*For 6 Maaneders Kort.*	*For 12 Maaneders Kort.*
30 Kr.	60 Kr.	105 Kr.	180 Kr.

Forholdet mellem Priserne for de tre Vognklasser blev derhos ogsaa forandret for Maanedskort, saaledes at II. Kl.'s bleve c. 66% dyrere end III. Kl.s og Prisen for I. Kl.s Kort fastsattes = Summen af Prisen for et II. og et III. Kl.s Kort.

Antallet af udstedte Maanedskort steg herved i $18^{97}/_{98}$ fra 984 til 1751, medens samtidigt Salget af 14 Dages Kort gik ned til 12,307. Denne sidste Nedgang, *der ramte alle 3 Vognklasser*, skyldtes selvfølgelig i alt væsentligt to Omstændigheder, nemlig den almindelige Nedsættelse, der fandt Sted af Priserne for *Enkeltrejser*, og Indførelsen af de billigere Takster for *lange Rejser* (idet det tidligere kunde betale sig at løse et 14 Dages Kort mellem Kjøbenhavn og nordjydske Stationer fremfor at løse almindelige Billetter til en saadan Rejse.)

Om man nu paa dette Omraade har fundet de rette Priser kan maaske være noget tvivlsomt, og i ethvert Fald er man ikke utilbøjelig til at tro, at det vil kunne betale sig for Banerne at fastsætte Taksten for 14 Dages Kort til 65, 40 og 25 Kr. henholdsvis for I., II. og III. Klasse samt at vende tilbage til de Priser for Maanedskort til III. Kl., som vare i Kraft i Tidsrummet fra 20. Maj 1894 til 2. August 1897 (40 Kr. for III. Kl.) med det Forhold mellem Prisen for de forskellige Vognklasser, som er gennemført ved Takstloven og det nugældende Personreglement (c. 1: $1^2/_3$: $2^2/_3$). En saadan Forhøjelse af Priserne for 14 Dages Kort og Maanedskort vil imidlertid ikke være velkommen, og Generaldirektoratet mener ikke at burde anbefale dens Iværksættelse, men kun at ville fremhæve, at der her foreligger Mulighed for at tilføre Banerne en noget forøget Indtægt.

Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. VII, Punkt 5.

(Skrivelse af 28de Juni 1899, Jn. II. 11316, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet).

I Skrivelse af 13. ds., E. 1462, har Indenrigsministeriet bl. a. forlangt Generaldirektoratets Yttringer over følgende af Kommissionen angaaende Statsbanedriftens Ordning stillede Spørgsmaal:

»Kan en Forhøjelse af Taksterne for Gods og levende Dyr, som føres over Bælter og Sunde, tænkes at ville være fordelagtigt for Banerne.«

Saaledes foranlediget skal man tillade sig at udtale følgende:

Allerede tidlig var man her i Landet opmærksom paa den store Betydning, det vilde have at skabe en direkte Jernbaneforbindelse mellem de enkelte Landsdele, der fra Naturens Haand ere skilte ved Bælter og Sunde, som oftest af en saa anseelig Bredde og Dybde, at der ikke kunde være Tale om i en nærmere Fremtid at overbygge dem med faste Broer. Den Tanke maatte da ganske naturligt frembyde sig at anvende de i Udlandet kendte Jernbanefærger som Erstatning for faste Broer, og hermed gik man da ogsaa i Lag ganske kort efter, at Staten havde overtaget de jydsk-fynske Jernbaners Drift. Den første Færgeforbindelse, som oprettedes her i Landet, var den mellem Strib og Fredericia, der aabnedes i Marts 1872, og da dette Forsøg kronedes med det mest afgjorte Held, oprettede man efterhaanden en Række andre Dampfærgeforbindelser, nemlig den 23. Juni 1883 over Oddesund, den 1ste December 1883 over Storebelt, den 15. Januar 1884 over Masnedsund, den 1. Oktober 1889 over Sallingsund; endvidere den 10. Marts 1892 Dampfærgeforbindelsen over Øresund mellem Helsingør og Helsingborg og den 7. Oktober 1895 Dampfærgeforbindelsen mellem Kjøbenhavn og Malmø.

Sikkert har intet i den Grad som Færgedriften i Forbindelse med vore lave Takster bidraget til Udviklingen af Godsfærdslen mellem Landets spredte Dele og derved til i al Almindelighed at hæve Godstrafikken. Til Oplysning herom skal man anføre, at Trafikken over Lillebælt, der i 1871—72 indskrænkede sig til 9,200 Tons Gods, allerede i 1875—76 var tredoblet og i 1897—98 steget til henimod 200,000 Tons (nøjagtigt 194,400). En omtrent tilsvarende Trafikforøgelse har fundet Sted over Storebælt samt over Øresund. Der befordredes saaledes over førstnævnte Overfart i $18^{83}/_{84}$ 14,800 Tons, i $18^{88}/_{89}$ 41,000, i $18^{93}/_{94}$ 90,900 og i $18^{97}/_{98}$ 185,700 Tons; over Øresund mellem Helsingør og Helsingborg i $18^{91}/_{92}$ 3000 Tons, i $18^{97}/_{98}$ 82,700 Tons. Ogsaa de øvrige Overfarter vise betydelige Trafikstigninger; særligt gælder dette Masnedsundoverfarten, hvor Forsendelsesmængden er steget fra 7,900 Tons i $18^{83}/_{84}$ til 71,400 Tons i $18^{97}/_{98}$.

Disse fortrinlige Resultater kunde ikke være opnaaede, hvis man ikke havde betragtet Dampfærgeforbindelserne som det de i Virkeligheden ere, *nemlig Anlæg, der*

istedetfor faste Broer sætte adskilte Landsdele i direkte Skinneforbindelse med hinanden. Naar en Dampfærgeforbindelse er bleven aabnet, har man derfor straks, eller saa hurtigt som det har kunnet lade sig gøre, gjort de i Kraft værende Jernbanetakster gyldige mellem de saaledes forbundne Landsdele, idet man dog, af Hensyn til de store Omkostninger ved Anlæg og Drift, har beregnet Afstandene for Overfarten noget større, end de i Virkeligheden ere. Storebælt er saaledes c. 25 km. bredt, men Afstanden over det regnes for 40 km.; mellem Strib og Fredericia regnes 10 km.; den virkelige Afstand mellem Kjøbenhavn og Malmø er ca. 30 km., men Tarifafstanden er sat til 50 km. o. s. fr.

Det er formentlig et passende Tillæg, der saaledes beregnes for Overfarterne, og naar det bliver mindre og mindre jo længere den Befordringsstrækning er, hvori Overfarten indgaar, er dette kun en simpel Følge af, at alle Godstaksterne ere beregnede efter en faldende Skala. Dette vil ses af følgende Eksempel:

	Takst 1.	*Takst 2.*	*Takst 3.*	*Takst 4.*	*Takst 5.*	*Takst 6.*
Godstaksterne for 25 km. ere pr. 100 kg : Øre.	95	33	25	17	13	10
For 40 km. opkræves. »	122	46	34	23	17	13
Forskel . . Øre.	27	13	9	6	4	3

	Takst 1.	*Takst 2.*	*Takst 3.*	*Takst 4.*	*Takst 5.*	*Takst 6.*
For Befordring Kjøbenhavn-Aalborg ere Godstaksterne for Tiden (med 40 km. indregnet for Storebælt og 10 km. for Lillebælt). Øre	361	166	136	110	84	65
Med den virkelige Afstand indregnet for de to Bæltoverfarter vilde Taksterne være . . . . . »	353	162	132	106	81	63
Forskel . . . Øre	8	4	4	4	3	2

Der kan endog tvistes om, hvorvidt det overhovedet er rigtigt at beregne en forhøjet Betaling for Transporter, der passere Færgestrækninger og kostbare Broer. I Tyskland, hvor man tidligere har beregnet Tillæg af denne Grund, er Princippet forladt, fordi det i det hele er umuligt for Baner, der omfatte højst uligeartede Landomraader, ved Takstansættelsen at tage Hensyn til de forskellige Anlægsomkostninger. Thi Følgen deraf vilde være, at der for Banestrækninger, der gik gennem frugtbare og velbefolkede Egne, maatte fastsættes højere Takster end for Banestrækninger gennem magre og daarligt befolkede Egne, idet Anlægsomkostningerne for de første paa Grund af Jordens højere Pris ere større end Anlægsomkostningerne for de sidste. Men naar det saaledes ikke er muligt at gøre Forskel paa Taksterne for de enkelte Jernbanestrækninger, har man ment, at der heller ikke var Grund til at regne Særbetaling for Overførsel med Færger samt for Befordring over kostbare Broer.

Da de Tillæg, der regnes her i Landet for Færgestrækningerne og Limfjordsbroen, imidlertid ere ret beskedne og i alt Fald ikke saa store, at deres Bortfald kan antages at ville forhøje Trafikken i nævneværdig Grad, formener man, at det økonomisk set er rigtigt at bibeholde de forhøjede Afstande, da man nu en Gang har dem. Paa den anden Side vilde man anse det for i højeste Grad urigtigt at forøge Tillæggene (og derved modvirke Hensigten med Færgerne). Det er muligt, at en ganske svag

Forhøjelse ikke vilde virke væsentlig hæmmende paa Trafikken, men den vilde heller ikke give noget Udbytte af Betydning for Banerne. Tænker man sig f. Eks., at der indførtes en Overførselsafgift pr. Vognladning á 10,000 kg. af 50 Øre for de smaa Overfarter og 1 Kr. for de store samt et i Forhold hertil nærmere bestemt Tillæg for Stykgods, vilde Udbyttet heraf næppe blive over 60,000 Kr. om Aaret, og dette er endda tvivlsomt, thi der forefalder sikkert Transporter mellem Sjælland og Jylland, som ikke kunne taale nogensomhelst Takstforhøjelse, og de 60,000 Kr. fremkomme kun under Forudsætning af, at Forsendelsesmængden ikke formindskes.

En større Forhøjelse f. Eks. et Tillæg af 2 Kr. 50 Øre for de smaa og 5 Kr. for de store Overfarter, hvad der vil sige et Tillæg af 7 Kr. 50 Ø. i Fragten for en stor Vogn mellem Jylland og Sjælland, vilde ikke kunne foretages uden en væsentlig Nedgang i Forsendelsernes Antal. En saadan Takstforhøjelse vilde saaledes langt fra give 300,000 Kr. i Merindtægt, men mulig slet ikke forøge Indtægten. Bestemt angive, hvormeget Trafikken vilde gaa ned, kan man dog selvfølgelig ikke, derimod tør man med Sikkerhed udtale, at en Takstforhøjelse af nævnte Art vilde skade manges Interesser og virke forrykkende paa mange bestaaende Forretningsforhold.

Under Henvisning til alt foran anført og idet man tillader sig at henvise til Tabel IV paa Side X i Driftsberetningen for Aaret $18^{97}/_{98}$, af hvilken Tabel det vil fremgaa, i hvilken Fremgang Trafikken over vore Færgeforbindelser er ved den nu bestaaende Fragtberegningsmaade for Overfarterne, maa man bestemt fraraade at forhøje Taksterne for Gods og levende Dyr, der med Statsbanernes Dampfærgeforbindelser føres over Bælter og Sunde.

Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. VII, Punkt 6.

(Skrivelse af 6te Juli 1899, Jn. II, 11792, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet).

I Skrivelse af 13. f. M., Nr. E. 1462, har Ministeriet bl. a. forlangt Generaldirektoratets Yttringer over følgende af Kommissionen angaaende Statsbanedriftens Ordning rejste Spørgsmaal:

»Hvorfor opkræves der særlig Betaling for Førsel af Gods over Havnebaner, og er det ikke tænkeligt, at en Ophævelse af disse Takster vil have en saa stor Stigning af Forsendelsesmængden til Følge, at Banerne ville høste Fordel af en saadan Foranstaltning?«

I den Anledning skal man udtale følgende:

Det oprindelige Navn for Havnebanerne var *„Hestebaner."* Saaledes kaldtes de ved deres Anlæg (se f. Eks. Lov om Anlæg og Drift af Jernbaner i Kongeriget af 10. Marts 1861, § 2 g.) og i de ældre Driftsbestemmelser lige ned til 1890. Fra først af dreves de nemlig alle med Hestekraft, som Jernbanen lejede hos Byernes Vognmænd, og det samme er endnu Tilfælde med ikke mindre end 11 Havnebaner, foruden at flere andre delvis drives med Heste. Først efterhaanden som Færdslen paa en Hestebane tager saa stort et Opsving, at det ikke længere er muligt at nøjes med Hestekraft, afløses denne af Maskinkraft. Banens oprindelige Karakter som »Hestebane« viser sig dog ogsaa da tydeligt gennem de for Kørsel med Lokomotiv ualmindeligt stærke Stigninger og Krumninger; Stigninger paa $^1/_{50}$, $^1/_{60}$ o. s. v. og Krumninger med 300 Fods Radius og derunder forekomme saaledes jævnligt, medens den almindelige Størstestigning ellers er $^1/_{100}$ og Mindsteradius for Krumninger ellers 600 Fod. Alt dette fordyrer naturligvis Havnebanernes Drift.

Hvor Havnebanen drives med Hestekraft, er det nu særligt iøjnefaldende, at der er Tale om en særskilt Virksomhed, som ligger udenfor Jernbanens almindelige Opgave og for *Vognladningsgodsets* Vedkommende nøje ligner den Afhentning og Udbringning af

Stykgods, som Jernbanen paatager sig visse Steder, navnlig i Byerne. Det er derfor ogsaa ganske naturligt, at man fra først af er kommet ind paa at beregne en *særskilt* Afgift for Havnebaneførslen, og at denne tilmed oprindelig blev beregnet forskellig paa de forskellige Steder efter den Betaling, som der maatte erlægges til Vognmanden alt efter Banens Længde og Stigningsforhold (jfr. nærmere nfr.)

Hvor man er gaaet over fra Heste- til Maskinkraft, forrykkes dette Forhold i og for sig ikke; her som der er Havnebanen et *særligt* — og som Følge af den dyre Grund i Reglen overmaade kostbart — Anlæg, bygget efter egne Regler, og med en selvstændig meget dyr Drift, der røgtes med *egne Lokomotiver* og kræver sit *eget Personale*. Men selv om man ikke vilde godkende denne utvivlsomt rigtige Betragtning, er det i hvert Fald klart nok, at der her er Tale om *en betydelig Ydelse fra Banernes Side*, der maa vederlægges under en eller anden Form, hvad enten dette nu bliver som en *særskilt Tillægsafgift* eller som en *Forhøjelse af den almindelige Fragt* for den paagældende Transport. Saaledes bruges der f. Eks. til Drift af Kjøbenhavns Havnebane 2 Lokomotiver (foruden Reserve), der Døgnet igennem udelukkende anvendes i denne Tjeneste, og følgende særlige Personale: 6 Maskinfolk, 2 Assistenter, 1 Elev, 3 Overportører og 17 Portører eller Stationskarle (deraf 4 til Bevogtning af Overkørslerne) samt en Formand og 11 Arbejdere til Overbygningens Vedligeholdelse, ialt 41 Mand. Dette Materiel og denne store Arbejdsstyrke kan ikke stilles vederlagsfrit til Benyttelse. Og om det end for Jernbanens Vedkommende har mindre at sige, paa hvilken Maade Vederlaget beregnes, naar det blot bliver af en passende Størrelse, har det for den enkelte Forsender stor Betydning, *hvilken Beregningsmaade* der følges, og man skal derfor gaa noget nærmere ind paa denne Side af Sagen.

Den Betaling, der opkrævedes paa Havnebanerne, var som bemærket oprindeligt forskellig i de forskellige Byer. I Jylland og Fyn vekslede den som Regel mellem $1^1/_2$ og $2^1/_2$ Kr. for hver Vognladning á 12,000 ℔ (svarende til 2,5 à 4,17 Øre pr. 100 kg.), men undtagelsesvis gik den ned til 1 og op til 3 eller 4 Kr. Denne Forskel i Betalingen vakte imidlertid megen Uvilje i Byerne: de Handlende i Horsens klagede over, at de ikke kunde staa sig i Væddekampen med Aarhus (f. Eks. ved Forsendelse til Skanderborg), fordi Hestebanefragten hos dem var 2 Kr. 50 Øre, i Aarhus 1 Kr., Aalborg med sin $2^1/_2$ Kr.s Takst fandt sig forurettet ved Frederikshavns $1^1/_2$ Kr.'s o. s. fr.

Da man i 1890 indførte de nye Godstakster, gik man derfor ind paa at sætte en *ensartet Takst* for alle Havnebaner udenfor Kjøbenhavn, nemlig $2{,}_5$ Ø. pr. 100 kg. med 10% Afslag for store Vogne.*) Forandringen, der i det Hele faldt sammen med en Takstnedsættelse, blev modtaget med Tilfredshed, men den har ganske vist bidraget til at skabe nogen Uklarhed, fordi Havnetransportens særlige Karakter ikke fremtræder fuldt saa tydeligt som før, og der jo altid kan tvistes om, hvorvidt den rette Gennemsnitstakst er valgt. Efter 5—6 Aars Forløb opstod da ogsaa den nye Tanke enten *helt at ophæve Havnebanetaksten* eller ialtfald betragte Havnebaneførslen som en ligefrem Del af den øvrige Jernbanebefordring, saaledes *at Havnebanens virkelige Kilometerlængde simpelt hen skulde lægges til den øvrige Transportlængde.* **)

Denne Tanke fandt naturligvis stærk Genklang, fordi Forsenderne altid maa ønske at faa den Ydelse vederlagsfrit, for hvilken de før have betalt, eller ialfald faa den billigere, men for Jernbanen ere begge Standpunkter ganske uantagelige. *Udføre Transporten* frit kan man nemlig ligesaalidt her som ellers, og den Betaling, som ved Kilometerberegningen vilde tilflyde Banerne, falder nær op ad ingen Betaling. Thi da Havnebanerne ere korte, som oftest *1 eller 2 km.*, medens Godsfragterne udregnes efter

*) I Kjøbenhavn sattes Taksten til henholdsvis $2{,}_5$ Øre pr. 100 kg. til Langebro, 3 Øre til Børsgade, 4 Øre til Nyhavn.

**) f. Eks. Aarhus—Skanderborg = 23 km., Aarhus Havn—Skanderborg 2 + 23 = 25 km.

Bælter paa 5 km., vilde Betalingen i det overvejende Antal Tilfælde blive den samme, enten Havnebanen medbenyttes eller ej; i mange andre Tilfælde vilde den blive en ren Ubetydelighed. Forøvrigt frembyder den nævnte Kilometerberegning ogsaa Ulemper for Publikum; thi da Havnebanernes Længde er forskellig, vilde man ligesom i tidligere Tid faa forskellige Havnebanetakster i de forskellige Byer, og da Fragterne i det Hele dannes efter en faldende Skala, vilde Havnebaneafgiften komme til særligt at tynge paa Byernes Samkvem med deres Opland. Hvor uregelmæssigt hele Forholdet vilde blive, kan ses af et Par Eksempler: For en Vgl. Majs vilde Havnebanefragten fra Aarhus til *Hasselager* (nærmeste Station mod Syd) blive 1 Kr. 90 Øre, men til *Herning* 90 Øre; fra *Aarhus* til Skanderborg vilde den paa Grund af Kilometerafstandenes Afrunding blive Nul, men fra *Horsens* til Skanderborg 1 Kr. 80 Øre (for Kul vilde Havnebanefragten blive henholdsvis 90, 0, 0 og 90 Øre).

De anførte Eksempler vise, at Publikum, naar Havnebanerne ikke kunne frigives, har Interesse i en *ensartet* Havnebanetakst, der som den nugældende falder lige paa alle Byer, lige paa alle Afstande og let kan beregnes forud.*) Spørgsmaalet bliver da kun, *om den nuværende Havnebanetakst er for høj* eller ikke. Til Oplysning herom kan man atter henvise til Kjøbenhavns Havnebane. Paa denne benyttes som ovenfor vist 41 Mand; deres samlede Lønning er omtrent 40,000 Kr. om Aaret, medens Havnebanen i Kjøbenhavn i $18^{97}/_{98}$ kun indbragte 37 à 38,000 Kr. Der er altsaa her et Underskud paa 2 à 3000 Kr., foruden at der Intet bliver tilovers til Kul, Intet til Fornyelse af Skinner og Sveller, Intet til Forrentning og Amortisation af en Anlægskapital paa 6 á 700,000 Kr. Hvad der gælder om Kjøbenhavn, gentager sig i mindre Grad ved de andre Havnebaner. Transporten paa Havnebanerne er altsaa ikke rentabel for Jernbanen, og Grunden hertil er netop den overordentlig lave Betaling, der opkræves for deres Benyttelse. For 10,000 kg. udgør den 2 Kr. 30 Øre; paa Færdselsvogn (4 à 5 Læs) vilde samme Befordring vel koste 8 à 15 Kr. En Takst som den ovennævnte kan ikke hvile som en Tynge paa Omsætningen, og dette fremgaar da ogsaa indirekte men slaaende af følgende Sammenligning:

Den *samlede Godsindtægt* var:

	Kr.	Stigning.
i $18^{90}/_{91}$	6,610,000	1,00
i $18^{92}/_{93}$	7,125,000	1,08
i $18^{95}/_{96}$	9,130,000	1,38
i $18^{97}/_{98}$	10,126,000	1,53

medens *den samlede Havnebaneindtægt* samtidigt stiger fra:

	Kr.	Stigning.
i $18^{90}/_{91}$	118,000	1,00
til i $18^{92}/_{93}$	136,000	1,15
i $18^{95}/_{96}$	171,000	1,45
i $18^{97}/_{98}$	203,000	1,72

*) Man kunde endnu spørge, om det ikke vilde være rigtigt at afløse den nuværende Takst med et ensartet Kilometertillæg for alle Havnebaner, f. Eks. 10 km. Den Takst, der vilde fremkomme paa denne Maade, vilde imidlertid paa Grund af den faldende Skala blive meget forskellig paa de forskellige Afstande, og delvis adskilligt højere end den nuværende.

Aar for Aar stiger Havnebaneindtægten altsaa stærkere end den samlede Godsindtægt, i Løbet af 7 Aar 72% mod 53%.

Endelig skal man fremhæve et sidste Moment af stor Betydning. Havnebanerne ere indrettede for *Havnetrafikens Skyld*, men ophæves Havnetaksten eller sættes den ned til en Ubetydelighed, vilde Havnebanerne i et ganske andet Omfang end nu blive benyttede til en Trafik, som slet ikke vedrører Havnen, idet Af- og Paalæsning paa Havnesporene fremfor paa Stationssporene meget ofte vil falde bekvemmest for Afsender og Modtager paa Grund af deres Boligers eller Lagerpladsers Beliggenhed. Man behøver her kun at henvise til Forholdene i Randers, i Aarhus, i Middelfart, i Kjøbenhavn, i Helsingør og flere andre Steder. *Men denne Trafik kunde ikke besørges med de nuværende Havnespor.* Det første Udbytte af Havnebanernes Frigivelse vilde da blive en Overbebyrdelse af dem til Skade for den Trafik, for hvilken de ere bestemte, den fjernere Følge overmaade store Udgifter for Staten til Havnebanernes Udvidelse i Forbindelse med en stærk Stigning af Driftsudgifterne. Ganske uantageligt er det derhos, at der ved Havnebanernes Frigivelse skulde kunne naas en nævneværdig Stigning af Forsendelsesmængderne paa de egentlige Banestrækninger; dertil spiller Havnebanefragten en altfor ringe Rolle i Forhold til Skibs- og Jernbanefragterne.

Vedrørende Besvarelsen af Kommissionens Skrivelse Nr. VII, Punkt 6.

(Indenrigsministeriets Skrivelse af 23de Oktober 1899, E 2579).

Vedlagte fra Fællesrepræsentationen for Samvirken mellem Repræsentanter for den danske Handelsstand modtagne, paa det den 11te og 12te f. M. afholdte Handelsmøde vedtagne Resolution angaaende samtlige Havnebanetaksters Ophævelse skulde man tjenstlig tilstille Kommissionen i Forbindelse med den under 26. August d. A. herfra fremsendte Besvarelse af det i Kommissionens Skrivelse Nr. 7 af 19. Maj d. A. under Punkt 6 stillede Spørgsmaal.

Resolution.

Da det noksom har vist sig, at Statsbanernes Havnespor tilføre Danmarks Jernbaner en ganske overvejende Del af den samlede Godsmængde, der kommer til Befordring, og da en særlig Takst for Benyttelsen af disse derfor paa en ubillig Maade fordyrer de almindelige Handelsomkostninger for Befolkningen, bemyndiger Handelsmødet Forretningsudvalget til at andrage Regering og Rigsdag om samtlige Havnebanetaksters Ophævelse.

Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. VII, Punkt 7.

(Skrivelse af 28de Juni 1899, Jn. II, 11256, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet).

I Skrivelse af 13. ds., E. 1462, har Ministeriet bl. a. forlangt Generaldirektoratets Ytringer med Hensyn til følgende af Kommissionen angaaende Statsbanedriftens Ordning stillede Spørgsmaal:

»Hvilken finansiel Betydning vil Opgivelsen af Indskrivningsgebyret for Rejsegods medføre?«

I den Anledning skal man meddele, at Indskrivningsgebyret for Rejsegods, der i Henhold til § 14, sidste Stykke, sammenholdt med § 70 i Loven af 24. April 1896 om Statsbanernes Takster m. m., blev indført den 2. August 1897 ved det nugældende Personreglement, i de tilbageværende 8 Maaneder af Finansaaret $18^{97}/_{98}$ gav Statsbanerne en Indtægt af 37,812 Kr., men i Finansaaret $18^{98}/_{99}$ en Indtægt af 70,116 Kroner 40 Øre.

Da de Rejsendes Antal er stigende, maa det ogsaa antages, at Indtægten af Indskrivningsgebyret vil vedblive at stige betydeligt Aar for Aar.

Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. VIII.

(Skrivelse af 21de September 1899, Jn. 20254, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet).

I Henhold til Ministeriets Skrivelse af 13de Juni d. A., E. 1462, skal man i Overensstemmelse med det i Skrivelse Nr. 8 af 19de Maj s. A. fra Kommissionen angaaende Statsbanedriftens Ordning udtalte Ønske hermed fremsende:

1) en Fortegnelse over de af Indenrigsministeriet efter Ordre C. 126 udstedte Frikort;

2) en Fortegnelse over Frikort, der af Indenrigsministeriet eller af Generaldirektoratet udstedes til Personer uden for selve Statsbaneetaten, gruppevis fremstillet efter de Virksomheder, hvortil vedkommende høre. — Man har paa denne Fortegnelse ikke optaget Kort, der udstedes til forhenværende ansatte af 1ste Lønningsklasse og deres Hustruer; ej heller Kort, der udstedes til de ved Statsbaneanlægene ansatte samt til ansatte ved udenlandske Jernbaner, eller de Kort, der udstedes i Henhold til Kontrakter om Leverancer af Uniformer til Banernes Personale for Leverandøren eller hans Folk paa de Rejser, som ere nødvendige til Maaltagning og Tilpasning, eller de Kort, der i Henhold til Kontrakter med Restauratørerne paa Dampfærgerne udstedes paa korte Strækninger for Restauratører og Opvartere;

3) en Fortegnelse over de Institutioner og Personer uden for selve Statsbaneetaten, hvem der er indrømmet Fribefordring paa Fripas, gruppevis fremstillet efter de Virksomheder, hvortil vedkommende høre, med vedføjede Oplysninger om Enkeltrejsernes Antal samt Værdi, for saa vidt man har været i Besiddelse af Materiale til at beregne Rejsernes Antal. — Man har paa denne Fortegnelse ikke optaget de Fripas, der udstedes til fast ansatte under Statsbaneanlægene, hvilke ansatte erholde Fribefordring efter lignende Regler som dem, der gælde for de ved Statsbanedriften fast ansatte; ej heller har man optaget de Fripas, der udstedes til ansatte ved indenlandske Privatbaner (jfr. Ordre C. 136 & 137) eller til ansatte ved udenlandske Baner (jfr. Ordre C. 135). Sidstnævnte Ordre maa suppleres med, at der er indrømmet en Del af de preussiske Statsbaners paa Vamdrup og Vedsted Stationer ansatte Familiefribefordring i samme Omfang som for Statsbanernes egne ansatte. Man har endvidere paa Fortegnelsen heller ikke medtaget saadanne Fripas, der udstedes til Personer, som i Tjenesteanliggender o. desl. rejse med Togene, saasom Ekstraarbejdere ved Statsbanedriften, der rejse til eller fra deres Arbejdssteder; Toldvæsenets Embedsmænd, der ledsage uberigtiget Gods paa Banerne, samt de med Postens Ekspedition undervejs i Postvognen eller Postvognsafdelingen beskæftigede Postfunktionærer. Ej heller er der paa Fortegnelsen opført de Fripas, der udstedes til Personer, hvis Virksomhed har særlig Interesse for Statsbanerne,

eller de Fripas, der i Henhold til Indenrigsministeriets Resolution af 14de September 1894, E. 1433, kunne udstedes til forhenværende ansatte;

4) en Opgørelse af Værdien af de Frikort, som gives til andre end Jernbanens Folk, gruppevis fremstillet efter de Virksomheder, hvortil Indehaverne af Frikortene høre, bilagt en samlet Opgørelse af Værdien af samtlige Frikort og Fribilletter.

Med Hensyn til de Regler, der ere fulgte ved Fastsættelsen af Værdien af Fribefordringen skal bemærkes, at man har regnet Værdien af et Frikort lig med Værdien af et Aarskort, løst til samme Vognklasse og samme Strækninger, som Frikortet gælder til. Værdien af et Fripas, der kan udstedes mellem samtlige Stationer paa Sjælland, er regnet lig med Værdien af en 100 Kilometers Rejse; mellem samtlige Stationer i Jylland og Fyn ligeledes lig med Værdien af en 100 Kilometers Rejse; mellem samtlige Stationer paa Falster lig med Værdien af en 25 Kilometers Rejse; mellem samtlige Statsbanestationer lig med Værdien af en 150 Kilometers Rejse, samt mellem Helsingør og Kjøbenhavn lig med Værdien af en 58 Kilometers Rejse.

Ved at lægge de her angivne Værdier til Grund for Udregningen af Fribefordringen faar man som Resultat for Frikort en Værdi af 187,617 Kr. og for Fripas en Værdi af 131,546 Kr. 10 Øre, altsaa en samlet Værdi af 319,163 Kr. 10 Øre.

Disse Værdier kunne dog ingenlunde fastslaas som fuldtud nøjagtige. — For det første har man nemlig ved den samlede Værdis Angivelse, som foran omtalt, ikke kunnet tage Hensyn til den Fribefordring, med Hensyn til hvilken man ikke har været i Besiddelse af Materiale til at kalkulere Rejsernes Antal. — Dernæst maa det bemærkes, at Frikort gennemgaaende langfra benyttes i samme Omfang som et betalt Aarskort, samt at den gennemsnitlige Længde af Rejser paa Fripas, vist nok er mindre end den, man ovenfor har regnet med. —

Man skal til Slutning for Fuldstændighedens Skyld endnu bemærke, at man ved den her foreliggende Fremstilling af den stedfindende Fribefordring paa Statsbanerne ikke har taget Hensyn til den Fribefordring, der ved enkelte Lejligheder i begrænset Udstrækning er tilstaaet Foreninger og Korporationer, f. Eks. i 1897 til Medlemmerne af »l'institut de droit international«, der holdt Kongres i Kjøbenhavn; i 1898 og 1899 til Veteranerne fra Krigsaarene 1848—50; i 1899 til Deltagere i den i August Maaned i Christiania afholdte internationale Freds- og Voldgiftskonference — og til deres Damer —, samt til Deltagerne i det i 1899 i Christiania afholdte Pressemøde. —

Bilag 1.

Fortegnelse

over

de i Henhold til den af Indenrigsministeriet under 7. Januar 1886 approberede Overenskomst mellem forskellige indenlandske Befordringsentrepriser for Kalenderaaret 1899 udfærdigede Kort til fri Befordring paa forskellige Jernbane- og Dampskibsruter.

For Statsbanerne.

Løbe.-Nr.	1.	Hs. Ekscellence Konseilspræsidenten.
—	2.	— Justitsministeren.
—	3.	— Indenrigsministeren med en Ledsager.
—	4.	— Landbrugsministeren.
—	5.	— Marineministeren.
—	6.	— Krigsministeren.
—	7.	— Ministeren for Kirke- og Undervisningsvæsenet.
—	8.	
—	9.	Generaldirektør Nørgaard.
—	10.	Chefen for Indenrigsministeriets 1. Departement.
—	11.	Departementschefen i Landbrugsministeriet.
—	12.	Kongelig Kommissarius, Hs. Ekscellence, Gehejmekonferensraad Rosenørn.
—	13.	— — , Kammerherre Tobiesen.
—	14.	— — , forhenværende Amtmand Nutzhorn.
—	15.	Generaldirektøren for Postvæsenet.
—	16.	— — Skatteväsenet.
—	17.	Chefen for Finansministeriets 2. Revisionsdepartement.
—	18.	Indenrigsministeriets Kontrolrevisor for Statsbanernes Regnskabsvæsen.
—	19.	Chefen for Indenrigsministeriets Kontor for offentlige Arbejder.
—	20.	Chef for 1. Postrevisionskontor Nielsen.
—	21.	Overpræsidenten i Kjøbenhavn.
—	22.	Amtmanden over Kjøbenhavns Amt.
—	23.	— — Frederiksborg Amt.
—	24.	— — Holbæk Amt.

Løbe-Nr. 25. Amtmanden over Sorø Amt.
— 26. — — Præstø Amt.
— 27. — — Bornholm Amt.
— 28. — — Maribo Amt.
— 29. — — Odense Amt.
— 30. — — Svendborg Amt.
— 31. — — Hjørring Amt.
— 32. — — Thisted Amt.
— 33. — — Aalborg Amt.
— 34. — — Viborg Amt.
— 35. — — Randers Amt.
— 36. — — Aarhus Amt.
— 37. — — Vejle Amt.
— 38. — — Ribe Amt.
— 39. — — Ringkjøbing Amt.
— 40. Generaldirektøren for Statsbanedriften.
— 41. En Kommitteret ved Statsbanedriften.
— 42. En do. — do.
— 43. Banechefen — do.
— 44. Maskinchefen — do.
— 45. Trafikchefen for Sjælland—Falster.
— 46. — — Jylland—Fyn.
— 47. Chefen for Statsbanedriftens Sekretariat.
— 48. — — — Trafikkontor.
— 49. — — — tekniske Kontor.
— 50. — — — Tarifkontor.
— 51. Søfartschefen ved Statsbanedriften.
— 52. Lederen af Statsbanedriftens Revision.
— 53. Kassekontrollør ved Statsbanedriften, Kancelliraad Petersen.
— 54. Postinspektøren for Østifterne.
— 55. — — Jylland.
— 56. Overpostmesteren i Kjøbenhavn.
— 57. Telegrafdirektøren.
— 58. Ingeniør Ernst.
— 59. Hs. Ekscellence J. B. S. Estrup.
— 60. — Gehejmekonferentsraad, Lensbaron Reedtz-Thott.
— 61. Forhenværende Kommitteret Buchheister.
— 62. Overvejinspektør, Oberstlieutenant Collin-Lundh.
— 63.
— 64.

For det forenede Dampskibsselskab.

— 65. Kontreadmiral C. A. Garde.
— 66. Grosserer Frantz Th. Adolph.
— 67. Fabrikejer Jacob Holmblad.
— 68. Plantageejer A. F. Lassen.
— 69. Professor, Dr. jur. Carl Torp.
— 70. Direktør Jacob Brandt.

Løbe-Nr. 71. Underdirektør V. T. Hein.
— 72. — Chr. Larsen.
— 73. Maskininspektør L. C. Caspersen.
— 74. Skibsinspektør O. Tidemand.

For Hillerød—Frederiksværks Jernbaneselskab.

— 75. Borgmester Neumann.

For det østsjællandske Jernbaneselskab.

— 76. Kammerherre J. F. Scavenius.
— 77. Etatsraad E. J. M. Hansen.

For Fakse Jernbane.

— 78. Direktør Otto Mortensen.

For Kallehave Jernbaneselskab.

— 79. Direktør Gøtzsche.

For det lolland-falsterske Jernbaneselskab.

— 80. Hofjægermester Fr. Tesdorph.
— 81. Kammerherre G. Baron Wedell-Wedellsborg.

For det nordfynske Jernbaneselskab.

— 82. Proprietær Andersen, Rosendal.

For det sydfynske Jernbaneselskab.

— 83. Konferensraad G. Koch.
— 84. Kammerherre, Hofjægermester, Greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille.
— 85. Etatsraad E. F. Esmann.

For Svendborg—Nyborg Jernbaneselskab.

— 86. Borgmester Schou.
— 87. Amtsraadsmedlem H. P. Nielsen, Langesminde.

For Skagensbanen.

— 88. Ingeniør S. Winkel.
— 89. Kjøbmand L. Holst.

For Nørresundby—Fjerritslev Banen.

Løbe-Nr. 90. Godsejer Scavenius, Voergaard.
— 91. Proprietær Bruun, Boelsgaard.

For Vemb—Lemvig Jernbaneselskab.

— 92. Hr. Lauritz Petersen.

For Randers—Hadsund Jernbaneselskab.

— 93. Etatsraad J. Ankerstjerne.
— 94. Assurancebestyrer A. Hansen, Gjerlev.

For Hads—Ning Herreders Jernbaneselskab.

— 95. Sparekassedirektør J. Andersen.

For Horsens—Tørring Jernbaneselskab.

— 96. Etatsraad J. Z. Levy.

For Horsens—Juelsminde Jernbaneselskab.

— 97. Fabrikant Stallknecht.

For Vejle—Give Jernbaneselskab.

— 98. Ingeniør Werner.

For Vejle—Vandel Jernbaneselskab.

— 99. Toldforvalter Mortensen.

For Kolding—Egtved Jernbane.

— 100. Proprietær Holger Henriksen.

For Horsens—Bryrup Jernbane.

— 101. Sogneraadsformand Bornemann.

For Odsherreds Jernbane.

— 102. Borgmester N. E. Hansen.
— 103. Godsejer D. Hvidt.

For Nørresundby—Sæby—Frederikshavn Jernbaner.

— 104. Borgmester Bornemann.
— 105. Proprietær Lassen, Hørbylund.

Bilag 2.

Fortegnelse

over

Frikort, der af Indenrigsministeriet eller af Generaldirektoratet udstedes til Personer udenfor selve Statsbaneetaten, gruppevis fremstillet efter de Virksomheder, hvortil vedkommende høre.

Klassifikation.	Navn og Stilling.	Klasse.	Strækning.
I. a. Kongehuset.	15 Kort for de kongelige Herskaber udstedes af Indenrigsministeriet	.....	alle Stationer.
b. Højere Hofcharger.	Hans Majestæt Kongens Kabinetssekretær	1.	do.
	Chefen for Hans Majestæt Kongens Adjutantstab	1.	Nord- og Kystbanen.
	Hans Majestæt Kongens Jagtkaptajn	1.	do.
	Overhofmesterinde, Gehejmekonferentsraadinde, Grevinde Bille-Brahe	1.	do.
	En Hofdame ved Hans Majestæt Kongens Hof	1.	do.
	En do. ved do. do.	1.	do.
	Hofmarskallen	1.	do.
	Gehejmekonferentsraad Castenskjold til Tjeneste ved Hans Majestæt Kongens Hof	1.	do.
	Chefen for Hans Majestæt Kongens Stald-Etat	1.	do.
	Hans Majestæt Kongens Livkirurg	1.	do.
	Livlægen hos Hans Majestæt Kongen	1.	do.
	Den fungerende Intendant for den kgl. Civilliste	1.	do.
	En Adjutant hos Hans Majestæt Kongen	1.	do.
	En Hofdame hos Hds. Kgl. Højhed Kronprinsessen	1.	do.
	Hofchefen hos Hs. Kgl. Højhed Kronprinsen	1.	do.
	Den tjenstgørende Kammerherre hos Deres Kgl. Højheder Kronprinsen og Kronprinsessen	1.	do.

	Adjutanten hos Hs. Hgl. Højhed Kronprinsen	1.	do.
	Adjutanten hos Hs. Kgl. Højhed Prins Valdemar	1.	do.
	Den tjenstgørende Officer hos Hs. Kgl. Højhed Prins Christian	1.	do.
II. Rigsdagen.			
	Landstingets Formand	1.	alle Stationer.
	1ste Vice-Formand i Landstinget	1.	do.
	2den do. i do.	1.	do.
	Folketingets Formand	1.	do.
	1ste Vice-Formand i Folketinget	1.	do.
	2den do. i do.	1.	do.
	62 Kort for Medlemmer af Landstinget	2.	do.
	113 Kort for do. - Folketinget	2.	do.
	Rigsdagens Bureauchef	2.	do.
	Landstingssekretæren	2.	do.
III. Jernbanelæger.			
	98 Jerbanelæger	2	do.
	1 do.	1.	Kjøbenhavn—Korsør.
	1 do.	2.	do.
	1 do.	2.	Kjøbenhavn— Korsør. Thureby. Holbæk.
	1 do.	2.	Korsør— Kjøbenhavn. Masnedø. Kallundborg.
	1 do.	2.	Kjøbenhavn— Helsingør. Klampenborg.
	2 do.	2.	Kjøbenhavn—Masnedø.
	1 do.	2.	Masnedø— Kjøbenhavn. Korsør.
	1 do.	2.	Kjøbenhavn—Orehoved.
	2 do.	2.	Kjøbenhavn—Kallundborg.
	Stiftsfysikus Trautner, som lægekyndigt Medlem af Repræsentantskabet for Statsb.'s sjæll.-falsterske Sygekasse	1.	alle Stationer.

Klassifikation.	Navn og Stilling.	Klasse.	Strækning.
IV. Autoriteter.			
a. Militæretaten.	Hs. Exc. Hr. Generalløjtnant J. Z. Schroll, kommand. General i 1ste Generalkommandodistrikt	1.	alle Stationer.
	Oberstløjtnant C. A. Schroll, Stabschef ved 1ste Generalkommando	1.	Statsbanerne paa Sjælland—Falster.
	Kaptajn A. T. Hammelev, Souschef ved 1ste Generalkommando	1.	do.
	En Adjutant ved 1ste Generalkommando	1.	do.
	Hs. Exc. Generalløjtnant J. F. Lorenzen, kommand. General i 2det Generalkommandodistrikt	1.	alle Stationer.
	Oberst M. Leschly, Stabschef ved 2den Generalkommando	1.	Statsbanerne i Jylland—Fyn.
	Ritmester C. G. Balle; Souschef ved 2den Generalkommando	1.	do.
	En Premierløjtnant som Adjutant ved 2den Generalkommando	1.	do.
	Oberstløjtnant A. A. B. Kühnel, Chef for Generalstabens taktiske Afd., Formand i Kommissionen angaaende militære Jernbanetransporter	1.	alle Stationer.
	Kaptajn Nyholm ved Ingeniør-Regimentet, Medlem af Kommissionen angaaende militære Jernbanetransporter	1.	do.
b. Politietaten.	Politidirektøren i Kjøbenhavn	1.	Statsbanerne paa Sjælland.
	Løjtnant T. C. M. Petersen, Politiinspektør	2.	do.
	Henrik Madsen, Politiinspektør	2.	do.
	Politimesteren i Kjøbenhavns Amts nordre Birk	2.	Kjøbenhavn— { Holte / Rungsted / Herløv
	Politiassistent Blom i do. do.	2.	do.
c. Indenrigsministeriet.	3 Kort, hver især lydende paa: Et Medlem af Hs. Exc. Indenrigsministerens Familie	1.	alle Stationer.
	1 Kort lydende paa: Et Medlem af Hs. Exc. Indenrigsministerens Husstand	1.	do.
	En Ansat under Indenrigsministeriet	1.	alle Stationer.
	En do. — do.	1.	Statsbanerne i Jylland—Fyn.
	En do. — do.	1.	do.

	En do. — do.	2.	do.
	En do. — do.	2.	do.
	En do. — do.	2.	do.
	3 Kort, hver især lydende paa:		
	En Person af Departementschef Nørgaards Familie	1.	alle Stationer.
	1 Kort for Medlemmerne af Departementschef Nørgaards Husstand	1.	do.
d. Kgl. Kommissarii.	3 Kort, hver især lydende paa:		
	Et Medlem af Kgl. Kommissarius, Kammerherre Tobiesens Husstand	1.	do.
	(et af Kortene er paategnet: er ogsaa gyldigt til 3die Klasse for en den Kgl. Kommissarius ledsagende Tjener).		
	3 Kort, hver især lydende paa:		
	Et Medlem af Kgl. Kommissarius, Gehejmekonferentsraad Rosenørns Husstand	1.	do.
	(et af Kortene har lignende Paategning som anført ved Kammerherre Tobiesen).		
	(Angaaende Frikort til 2 Sekretærer hos de kgl. Kommissarii henvises til Rubriken VI. Forskellige).		
e. Postvæsenet.	Chefen for Kjøbenhavns Banegaards Postkontor	2.	Statsbanerne paa Sjælland.
	Lobedanz, Postmester ved det sjællandske Jernbanepostkontor	2.	Statsbanerne paa Sjælland—Falster
	P. C. Aarup, Postmester ved det jydske Jernbanepostkontor i Fredericia	2.	Statsbanerne i Jylland.
	H. M. Hertz, Postmester ved det fynske Jernbanekontor i Nyborg	2.	Statsbanerne paa Fyn og Strækningen: Strib—Vamdrup.
f. Telegrafvæsenet.	Statstelegrafingeniøren	1.	alle Stationer.
	Chefen for Statstelegrafdirektoratets tekniske Afdeling	1.	do.
g. Toldvæsenet.	Overtoldinspektøren for Østifterne	1.	do.
	do. for Nørrejylland	1.	do.
	do. for Kjøbenhavn	1.	Kjøbenhavn—Helsingør.
	Boldt, Toldinspektør	1. Plads.	Helsingør—Helsingborg.

Klassifikation.	Navn og Stilling.	Klasse.	Stilling.
	Scheel-Whitte, Toldkasserer	1. Plads.	Helsingør—Helsingborg.
	Heilmann, H. H. E., Toldkontrollør	1. —	do.
	Svendsen, Toldkontrollør	1. —	do.
	Toldforvalteren ved Vordingborg Toldsted	2. Klasse.	Vordingborg—Masnedø.
	En Toldofficiant - do.	2. —	do.
	En do - do.	2. —	do.
	En do - do.	2. —	do.
	Toldforvalteren - Fredericia Toldsted	1. Plads.	Fredericia—Strib.
	Toldkontrolløren - do.	1. —	do.
	Kaptajn Bang, Toldforvalter i Vamdrup	2. Klasse.	Statsbanerne i Jylland--Fyn.
	Jørgensen, A. W. J., Toldkontrollør i Vamdrup	2.	do.
	En Toldassistent ved Vamdrup Toldsted til Ledsagelse af Toldgods	2.	alle Stationer.
	En do - do. - do.	2.	do.
	En Toldofffciant - do. - do.	3.	do.
	En do. - do. - do.	3.	do.
	En do. - do. - do.	3.	do.
	En do. - do. - do.	3.	do.
	Toldinspektøren ved Aalborg Toldsted	2.	Aalborg—Nørresundby.
	Toldkassereren - do.	2.	do.
	En Toldkontrollør - do.	2.	do.
	En Toldassistent - do.	2.	do.
	En do. - do.	2.	do.
	En Toldkontorist - do.	2.	do.
	En Pakhuskarl - do.	3.	do.
V. Filantropi.	Hds. Naade, Stiftsdame Frøken Regitze Barner, Forstanderinde for Foreningen til Værn for enlig stillede Kvinder	1.	alle Stationer.
	Frøken Thora Esche, Forstanderinde for Magdalenehjemmet	2.	do.
	En Medhjælperinde ved Magdalenehjemmet	3.	Lyngby—Kjøbenhavn.
	En do. - do.	3.	do.

	Bogholder Castella, Forretningsfører for Foreningen til forvildede unge Pigers Frelse	2.	alle Stationer.
	Frøken Inger Pontoppidan, Bestyrerinde af Børnehjemmet paa Vodrofsvej	2.	do.
VI. Forskellige.	Hs. Exc. Hr. Gehejmekonferentsraad Liebe	1.	do.
	Kammerherre Meldahl, Direktør ved Kunstakademiet	1.	Statsbanerne paa Sjælland—Falster.
	Landbrugskandidat Rudolf Schou	1.	alle Stationer.
	Fabrikant S. Jørgensen, teknisk Konsulent ved det østsjæll. Jernbaneselskab	2.	do.
	Fhv. Ekstraassistent hos Overingeniøren for større Udvidelser af de i Drift værende Statsbaner J. C. Rasmussen	2.	do.
	Premierløjtnant Holten-Nielsen, Sekretær ved »Dansk Turistforening«	2.	do.
	Etatsraad Bruun til Asmildkloster	1.	Statsbanerne i Jylland.
	Borgmester Rosenstand	1.	Helsingør—Helsingborg.
	Kommandør Bardenfleth, Lodsinspektør i Helsingør	1.	alle Stationer.
	W. v. Essen, de danske Statsbaners Agent i Hamborg	2.	do.
	L. Philip i Gøteborg	1.	do.
	R. Philip i do.	1.	Statsbanerne i Jylland—Fyn.
	Sophus Ritter	2.	alle Stationer.
	Købmand Carl Müller, korresponderende Rheder for Dampskibet »Horns Herred«	2.	Kjøbenhavn—Roskilde.
	Konsul Petersen, korresp. Rheder for Dampskibet »Spodsbjerg«	2.	Statsbanerne paa Sjælland.
	Driftsdirektør Kier	1.	Statsbanerne paa Sjælland og Fyn.
	Driftsinspektør Beyer	1.	Odense—Nyborg.
	Stationsforstander Clausen ved Vamdrup Station under den kgl. Jernbanedirektion i Altona	1.	alle Stationer.
	Generalmajor Esmann	1.	Statsbanerne paa Sjælland og Fyn.
	Sekretæren hos den Kgl. Kommissarius for Sjælland og Fyn	1.	alle Stationer.
	Sekretæren hos den Kgl. Kommissarius ved Statsbanerne og flere private Jernbaner i Jylland	1.	do.
	Postmester Thorsen, Søfartsafdelingens Disponent i Korsør (har endvidere 24 Frirejser aarlig for sin Familie).	1.	do.
	G. Bargum, Ekspeditør ved Statsbanernes Ekspedition i Kiel	2.	do.
	P. Bentzon, Landinspektør	1.	do.
	S. Jensen, Landinspektør, 1ste Assistent hos den ledende Landinspektør ved Statsbanedriften	2.	do.

Klassifikation.	Navn og Stilling.	Klasse.	Strækning.
	Birch, Branddirektør	2.	Statsbanerne paa Sjælland.
	F. Møller, do.	2.	Statsbanerne paa Fyn.
	Kammerraad Esmann, Branddirektør	2.	Statsbanerne i Jylland—Fyn.
	Kammerjunker A. Tesdorff til Frisenfeldt	1.	Nykjøbing F.—Gjedser.
	Godsforvalteren ved Frisenfeldt	2.	do.
	Fru Eulalia Dahl, Ritmester Allan Dahls Enke	2.	Statsbanerne paa Sjælland, undtagen Strækningen: Klampenborg—Snekkersten og Slagelse—Værslev. Falsterbanen, undtagen Strækningen: Nykjøbing F.—Gjedser. Statsbanerne i Jylland—Fyn.
	Mandrup-Philipsen, Repræsentant for Ritmester Allan Dahls Enke	2.	Statsbanerne paa Sjælland, undtagen Strækningen: Klampenborg—Snekkersten og Slagelse—Værslev. Falsterbanen, undtagen Strækningen Nykjøbing F.—Gjedser. Statsbanerne i Jylland—Fyn.
	Stamford-Parry (Firmaet H. Gaze & Søn)	1.	alle Stationer.
	Gustav Antoni (Carl Stangens Rejsebureau)	1.	do.
	Cook (Firmaet Cook & Søn)	1.	do.
	Spiller (do.)	1.	do.
	Scharlach (do.)	1.	do.
	Schottlaender (Selskabet »Voyages Economiquës«)	1.	do.
	Bennett (Firmaet Bennetts Turistbureau)	1.	do.
	J. H. Nyman (Gøteborgs Rejsebureau)	1.	do.
	W. J. Richard, Leder af Frelsens Hær	3.	do.
	Sekretæren for Frelsens Hærs sociale Arbejde	3.	do.
	Gehejme-Etatsraad, Dr. juris Goos, Overinspektør for Fængselsvæsenet	1.	do.
	Chefen for Søtransportvæsenet	1.	do.

Konsul E. F. Dan, Medlem af Bestyrelsen for det lolland-falsterske Jernbaneselskab	1.	do.
Generalmajor Koefoed, Medlem af Bestyrelsen for det lolland-falsterske Jernbaneselskab	1.	do.
Etatsraad J. Hansen, Formand for det lolland-falsterske og Gjedser Jernbaneselskab	1.	Statsbanerne paa Sjælland—Falster.
Professor, Arkitekt J. B. Løffler	2.	alle Stationer.
Løjtnant Bernhard Olsen, Direktør for »Dansk Folkemusæum«	2.	do.
Kaptajn A. P. Madsen	2.	do.
Jensen, Forstander ved Kjøbenhavns Arbejdshjem	3.	do.
Proprietær A. C. Andersen (Lyngby)	1.	Statsbanerne paa Sjælland og Fyn.
Carl Lassen, Agent for det forenede Dampskibsselskab	2.	Statsbanerne i Jylland—Fyn.
2 Kort, hver især lydende paa:		
Føreren af det Dampskib, der besørger Farten Kallundborg-Aarhus for det forenede Dampskibsselskab	2.	Kallundborg—Kjøbenhavn
Føreren af det Dampskib, der besørger Farten Gjedser-Warnemünde for det forenede Dampskibsselskab	2.	Gjedser—Kjøbenhavn.
Kontorchef A. Hansen	1.	Kjøbenhavn—Helsingør.
Driftsbestyrer Larsens Hustru	1.	Orehoved—Gjedser.

Bilag 3.

Fortegnelse

over

de Institutioner og Personer udenfor selve Statsbanedriften, hvem der er indrømmet Fribefordring paa Fripas, gruppevis fremstillet efter de Virksomheder, hvortil Vedkommende høre, med vedføjede Oplysninger om Enkeltrejsernes Antal samt Værdi.

Klassifikation.		Enkelt-rejser.	Klasse.	Gældende til Værdi.		Samlet Værdi.	
					Kr. Øre	Kr. Øre	
A. Filantropi.							
Diakonissestiftelsen og sammes Præst.	Ordre C 142 og 143	ca. 800	2	alle Stationer	4,000. »		
Foreningen til Værn for enligstillede Kvinder.	» C 146	150	3	do.	450. »		
Den gensidige Hjælpeforening for kvindelige Haandarbejdere.	» C 151	300	3	do.	900. »		
Samfundet som antager sig vanføre og lemlæstede.	» C 145	250	3	do.	750. »		
Foreningen til forvildede unge Pigers Frelse.	» C 147	50	3	do.	150. »		
Marthaforeningen.	» C 144	40	3	do.	120. »		
Magdalenehjemmet.	» C 148	30	3	do.	90. »		

Bestyrelsen for Børnehjemmet paa Vodrofsvej.	» C 149 (til Børn)	200	3	Kjøbenhavn-Helsingør	140.	»
	» » (til Voksne)	100	3	Kjøbenbavn og en hvilkensomhelst Statsbanestation	150.	»
Lindevangshjemmet.	» C 150 (Forstanderinden)	14	2	alle Stationer	70.	»
	» » (Hjemmets Piger)	10	3	do.	30.	»
Børnehjemmet »Bethlehem«.	» C 152	150	3	do.	450.	»
Kjøbenhavns forenede Børne- og Tjenestepigehjem.	» C 153	100	3	do.	300.	»
Børnesanatorierne for Kjøbenhavn og Omegn.	Børn, Tur og Retur	200	3	Kjøbenhavn-Helsingør	140.	»
Kjøbenhavns Understøttelsesforening.	Trængende, som anbefales af Foreningen, indrømmes Fripas:					
	a) af Generaldirektoratet til Sjælland-Falster,					
	b) af Indenrigsministeriet, naar Rejsen naar udover Nyborg.					
	Enkeltrejsernes Antal antages at udgøre i 1 Aar:					
	under a	ca. 70	3	Sjælland-Falster	164.	50
	» b	ca. 30	3	alle Stationer	90.	»
Frelsens Hær.	Trængende, som anbefales af Hæren, indrømmes Fripas:					
	a) af Generaldirektoratet til Sjælland-Falster,					
	b) af Indenrigsministeriet, naar Rejsen naar udover Nyborg.					
	Enkeltrejsernes Antal for 1 Aar:					
	under a	ca. 15	3	Sjælland-Falster	35.	25
	» b	ca. 10	3	alle Stationer	30.	»
				at overføre...	8,059.	75

Klassifikation.		Enkelt-rejser.	Klasse.	Gældende til Værdi.		Samlet Værdi.
					Kr. Øre	Kr. Øre
				Transport...	4,272. »	104,450. 10
Telegrafvæsenet.	Telegrafbestyrere hver 6, Telegrafister » 4, Telegrafkontorister og Telegrafbude » 3.			Sjælland do. do.		
				Ialt Indenrigsministeriet...		4,272. »
D. Finansministeriet.						
	Til ansatte under 2. Revisionsdepartement (Postvæsenets Revision) kan der rekvireres 70 Fripas Tur & Retur til Rejser paa Sjælland o:	140	2	Sjælland	560. »	
	Ansatte sammesteds kunne derhos erholde særlige Fripas til Rejse fra Nyborg til en Statsbanestation i Jylland-Fyn. Antallet af disse Frirejser kalkuleres for 1 Aar til	ca. 100	2	Jylland-Fyn	400. »	
Toldvæsenet.	Der tilsendes aarligt Overtoldinspektoratet for Kjøbenhavn til Funktionærer under samme Rekvisitioner til 120 Frirejser paa de sjællandske Statsbaner, Tur & Retur.....	240	2	Sjælland	960. »	
	Toldpersonale paa Sjælland (udenfor Kjøbenhavn) paa Stationer, hvor der findes Toldlokaler, kunne erholde Frirejser paa Sjælland.					
	Toldinspektører, Toldkasserere, Toldforvaltere og Toldkontrollører hver 6.			do.		
	Toldassistenter og Toldfuldmægtige hver 4.			do.		

	Andre Toldkontorister, Pakhuskarle, Rorsbetjente og lign. hver 3.			do.		
	Endvidere kunne Toldofficianter i Jylland-Fyn, hvis Forretninger staa i Forbindelse med Jernbanen, erholde enkelte Frirejser i Jylland-Fyn.			Jylland-Fyn.		
	Vedsted og Vamdrup Stationer kunne udstede Fripas til Ribe og Kolding for Toldfunktionærer ved nævnte Toldsteder.					
				Ialt Finansministeriet...		1,920. »
E. Krigsministeriet.	Elevskolen paa Frederiksberg Slot erholder Frirejser i Sommertiden — i 1899 udstedte Fripas, Tur & Retur	104	3	alle Stationer	312. »	
Krigsmagtens Mobilisering.	Ordre C 128. — Indkaldte Værnepligtige i Anledning af Mobilisering befordres af Statsbanerne frit til Mødestederne.*)					
				Ialt Krigsministeriet...		312. »
F. Forskellige. Pressen.	Ordre D. 88. — Hovedredaktører af Blade, som ere indmeldte i »Foreningen for Højrepressen i Provinserne«, eller i »Foreningen af Venstreblade i Danmark«, kunne erholde Fripas paa Rejser Tur og Retur i redaktionelt Øjemed mellem den Statsbanestation, der ligger nærmest Bladets Domicil, og Kjøbenhavn eller et andet Sted, hvor Foreningens Generalforsamling eller Bestyrelsesmøder maatte afholdes.					
				At overføre...		110,954. 10

*) Hans Kongelige Højhed Kronprinsen med Følge og Træn befordres frit paa de Rejser, Højstsamme foretager i sin Egenskab af Hærinspektør.

Klassifikation.		Enkelt-rejser.	Klasse.	Gældende til Værdi.		Samlet Værdi.
					Kr. Øre	Kr. Øre
				Transport...		110,954. 10
Det forenede Dampskibsselskab.	Ifølge Overenskomst baseret paa Gensidighed erholde Selskabets faste Funktionærer Frirejse paa Statsbanerne. Kalkuleres i 1 Aar til.....	4000	2	alle Stationer	20,000. »	
	Funktionærer paa andre Dampskibe, med hvilke der finder direkte Indskrivning Sted, kunne erholde Fripas til Rejser paa Sjælland saaledes:					
	Førere og Hovedekspeditører, der ikke have Frikort, hver 8 aarlig.			Sjælland		
	Styrmænd og Maskinmestre, hver 6 aarlig.			do.		
	Andre Funktionærer: (ekskl. Fyrbødere, Matroser, Restauratører), hver 3 aarlig.			do.		
	Havnemestre og Havnefogder ved Havne, som staa i Sporforbindelse med Jernbanerne, kunne erholde Fripas til Sjælland hver 6 aarlig.			do.		
Dragerforeningen.	Medlemmer af Dragerforeningen paa Kjøbenhavns Station, der have været Medlemmer i mindst 1 Aar, kunne faa Fripas hver 4 aarlig.			do.		
	Den Urmager, der passer Jernbanens Ure, kan faa Fripas paa Sjælland, nemlig 4 aarlig.....	8	2	do.	32. »	

Der er paa en enkelt Udflugt om Sommeren tilstaaet Kontorchefen ved Kjøbenhavns Politi og Chefen for Opdagelsespolitiet Frirejser for sig selv og Familie	8	2	Sjælland	32. »	
Naar der paa Søndage og lignende om Sommeren kræves forøget Politistyrke paa Stationerne i nordre Birk, befordres de dertil nødvendige Politibetjente frit.					
Trængende østerrig-ungarske og italienske Undersaatter, der skulle hjemsendes, erholde efter Anbefaling af den østerrigske Gesandt og det italienske Konsulat Frirejse til Grænsen.					
				I alt Forskellige...	20,064. »
Ordre C 111. 5. — De ved de sjællandske Jernbaners Embedsmænds og Betjentes Sygekasse fast ansatte Læger, der ikke have Frikort til samtlige Statsbaner, erholde 6 Stkr. Fripas aarligt til Rejser paa Sjælland	132	2	Sjælland	528. »	
				I alt Jernbanelæger...	528. »
				I alt samlet Værdi..	131,546. 10

Bilag 4.

Opgørelse

af

Værdien af de Frikort, som gives til andre end Jernbanens Folk, gruppevis fremstillet efter de Virksomheder, hvortil Indehaverne af Frikortene høre.

Klassifikation.	Antal.	Klasse.	Til Strækning.	Værdi.	Samlet Værdi.
				Kr.	Kr.
I. Kongehusets Medlemmer.	15	1	alle Stationer	.....	7,200
II. Højere Hofcharger.	1	1	alle Stationer	480	
	18	1	Nord- og Kystbanen	6,048	
					6,528
III. Rigsdagen.	6	1	alle Stationer	2,880	
	177	2	do.	53,100	
					55,980
IV. Jernbanelæger.	98	2	alle Stationer	29,400	
	1	1	Kjøbenhavn—Korsør	384	
	1	2	do.	240	
	1	2	Kjøbenhavn—{Korsør, Thureby, Holbæk}	300	
	1	2	Korsør—{Kjøbenhavn, Masnedø, Kallundborg}	300	
	1	2	Kjøbenhavn—{Helsingør, Klampenborg}	180	
	2	2	Kjøbenhavn—Masnedø	540	

	1	2	Masnedø—{Kjøbenhavn / Korsør}	300	
	1	2	Kjøbenhavn—Orehoved	270	
	2	2	Kjøbenhavn—Kallundborg	480	
	1	1	alle Stationer	480	
					32,874
V. Autoriteter.					
Militæretaten	5	1	alle Stationer	2,400	
	3	1	Statsbanerne paa Sjælland—Falster	1,440	
	3	1	do. i Jylland—Fyn	1,440	
					5,280
Politietaten.	1	1	Statsbanerne paa Sjælland	480	
	2	2	do.	600	
	2	2	Kjøbenhavn{Holte / Rungsted / Herløv}	330	
					1,410
Indenrigsministeriet	17	1	alle Stationer	8,160	
	2	1	Statsbanerne i Jylland—Fyn	960	
	3	2	do.	900	
	1	2	Statsbanerne paa Sjælland	300	
	1	2	do. paa Sjælland—Falster	300	
	1	2	do. i Jylland	300	
	1	2	do. paa Fyn og Strib—Vamdrup	300	
					11,220
Finansministeriet	2	1	alle Stationer	960	
	1	1	Kjøbenhavn—Helsingør	288	
	4	1	Helsingør—Helsingborg	300	
	4	2	Vordingborg—Masnedø	300	
At overføre...	380		At overføre...	1,848	120,492

Klassifikation.	Antal.	Klasse.	Til Strækning.	Værdi.	Samlet Værdi.
				Kr.	Kr.
Overført...	380			1,848	120,492
Finansministeriet	2	1	Fredericia—Strib	150	
	2	2	Statsbanerne i Jylland—Fyn	600	
	2	2	alle Stationer	600	
	4	3	do.	720	
	6	2	Aalborg—N.-Sundby	270	
	1	3	do.	27	
					4,215
VI. Filantropi.	1	1	alle Stationer	480	
	3	2	do.	900	
	2	3	Lyngby—Kjøbenhavn	90	
	3	3	alle Stationer	540	
					2,010
VII. Forskellige.	20	1	alle Stationer	9,600	
	2	1	Statsbanerne paa Sjælland—Falster	960	
	10	2	alle Stationer	3,000	
	1	1	Statsbanerne i Jylland	480	
	1	1	Helsingør—Helsingborg	75	
	1	1	Statsbanerne i Jylland—Fyn	480	
	1	2	Kjøbenhavn—Roskilde	135	
	2	2	Statsbanerne paa Sjælland	600	
	3	1	do. paa Sjælland og Fyn	1,440	
	1	1	Odense—Nyborg	216	
	1	2	Statsbanerne paa Fyn	270	
	2	2	do. i Jylland—Fyn	600	

	1	1	Nykjøbing F.—Gjedser	192	
	2	1	do.	120	
	2	2	Statsbanerne paa Sjælland undtagen Strkn.: Klampenborg—Snekkersten, Slagelse—Værslev, Falsterbanen undtagen Strkn.: Nykjøbing F.—Gjedser, Statsbanerne i Jylland—Fyn.....	600	
	2	2	Kallundborg—Kjøbenhavn	480	
	1	2	Gjedser—Kjøbenhavn	300	
	1	1	Kjøbenhavn—Helsingør	288	
	1	1	Orehoved—Gjedser	264	
					20,100
VIII. Indenrigsministerielle Frikort.	85	1	alle Stationer	40,800	
					40,800
Ialt...	545		Ialt samlet Værdi...	.....	187,617

Bilag 4. a.

Opgørelse

af

Værdien af de Frikort og Fribilletter, som gives til andre end Jærnbanens Folk, gruppevis fremstillet efter de Virksomheder, hvortil Indehaverne af Frikortene og Fribilletterne høre.

	Frikort	Fripas	Ialt.
	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Kongehusets Medlemmer	7,200.	.....	7,200.
Højere Hofcharger	6,528.	.....	6.528.
Rigsdagen	55,980.	.....	55,980.
Jernbanelæger	32,874.	528.	33,402.
Indenrigsministeriet	11,220.	4,272.	15,492.
Kultusministeriet	.....	96,258. 35	96,258. 35
Finansministeriet	4,215.	1,920.	6,135.
Krigsministeriet	5,280.	312.	5,592.
Politietaten	1,410.	.....	1,410.
Filantropi	2,010.	8,191. 75	10,201. 75
Forskellige	20,100.	20,064.	40,164.
Indenrigsministerielle Frikort	40,800.	.....	40,800.
	187,617.	131,546. 10	319,163. 10

Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. IX.

(Skrivelse af 6te Juli 1899, Jn. II, 11786, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet).

I Skrivelse af 13de f. M., E. 1462, har Ministeriet bl. a. under Henvisning til Skrivelse Nr. 9 fra Kommissionen angaaende Statsbanedriftens Ordning forlangt Generaldirektoratets Ytringer om, hvorvidt den Betaling, der i Henhold til den mellem Indenrigsministeriet og Krigsministeriet under 29de Juni og 7de Juli 1898 afsluttede Overenskomst erlægges for Befordring i Fredstid af Militære og Militærgods over Statsbanerne med de dem underlagte Skibe og Færger, giver Statsbanerne fuldt Vederlag for de Ydelser, som Befordringen kræver.

Man vedlægger i den Anledning en Afskrift af den nævnte Overenskomst, og vil det af Overenskomstens § 1 fremgaa, at Militæretaten for Befordring med Statsbanernes ordinære Tog, Færger og Skibe erlægger almindelig Betaling efter de til enhver Tid gældende Takster, mod at Statsbanerne give en fast aarlig Rabat paa 6,500 Kr. Efter de oprindelige Overenskomster erlagde Militæretaten for Befordring med almindelige Tog takstmæssig Betaling med Fradrag af 25 pCt., men da dette medførte vidtløftige Opgørelser fra Militæretatens Side og vidtløftig Revision fra Statsbanedriftens Side, blev fra Begyndelsen af Finansaaret 1895—96 de 25 pCt. afløst af den ovennævnte faste Rabat paa 6,500 Kr., der omtrent svarede til den Rabat, de 25 pCt. gennemsnitlig havde udgjort.

For Særtog, Særfærger og Særskibe erlægges Betaling i Henhold til §§ 2—4 efter Regler, der ere afvigende fra de i Tarifferne fastsatte. Ved at sammenholde den Betaling, Militæretaten i Finansaaret 1898—99 har erlagt for Særtog, Særfærger og Særskibe, med den Betaling, som for den samme Befordring skulde være erlagt i Henhold til Tarifferne, viser det sig ved en omtrentlig Beregning, at Militæretaten har betalt ca. 6,000 Kr. istedetfor ca. 9,500 Kr., altsaa ca. 3,500 Kr. for lidt. Sammen med Rabatten efter § 1 bliver det altsaa ca. 10,000 Kr., som Militæretaten i Finansaaret 1898—99 har betalt mindre end den tarifmæssige.

I Anledning af det i Kommissionens Skrivelse Nr. 9 iøvrigt anførte, benytter man samtidig Lejligheden til at meddele, at man har foretaget en omtrentlig Beregning over, hvad Postvæsenet tarifmæssigt skulde have betalt i Finansaaret 1898—99 for den Befordring, der er ydet i Henhold til Overenskomsten af 13de—16de September 1893 mellem Generaldirektoratet for Statsbanedriften og Generaldirektoratet for Postvæsenet. Det viser sig, at medens Postvæsenet efter Opgørelser for én Foraarsmaaned, én Sommermaaned og én Efteraarsmaaned har betalt i alt 160,203 Kr., skulde der i de samme Maaneder tarifmæssig være betalt ca. 406,000 Kr. Forskellen for hele Aaret maa herefter antages at være mellem 900,000 og 1,000,000 Kr., og endda er den ret lave Betaling, der ydes for Befordring over Overfarterne, holdt udenfor Opgørelsen.

Ved Beregningen har man for hele Vogne anvendt Taksten for Ilgods i Vognladninger, for Postvognsafdelinger — efter deres Størrelse — fra Halvdelen til Ottendedelen af Vognladningstaksten for 5,000 kg. og for Smaapartier Ilstykgodstaksten uden Afrunding. Posten befordres jo i Virkeligheden som Ekspresgods.

Overenskomst af 29de Juni og 27de Juli 1898

mellem

Indenrigsministeriet og Krigsministeriet om Befordring i Fredstid af Militær og Militærgods over Statsbanerne med de dem underlagte Færger og Skibe.

§ 1.

Naar Personer eller Gods (herunder levende Dyr) befordres for Militæretatens Regning med *Statsbanernes ordinære Tog, Færger eller Skibe,* erlægges herfor tarifmæssig Betaling efter de til enhver Tid gældende Statsbane-Takster. Ved hvert Finansaars Udløb indbetaler Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Krigsministeriets Regnskabsfører et Beløb af 6,500 Kr. som Rabat for de i Aarets Løb stedfundne ordinære Transporter.

§ 2.

Naar Personer eller Gods (herunder levende Dyr) efter Militæretatens Rekvisition og for dens Regning befordres med *Særtog* over Statsbanerne, *uden at Overførsel med Færge eller Skib finder Sted,* erlægges herfor følgende Betaling:

for hver Vognakse i en paa Forlangende stillet Personvogn ..... 20 Ø.
for hver Vognakse i andre Vogne (Godsvogne — ogsaa til Persontransport —, Kreaturvogne, Bagagevogne eller Vogne, som af Sikkerhedshensyn eller deslige maa indsættes i Toget) ..... 12 —
for hvert Lokomotiv ..... 60 —

alt pr. Kilometer. Mindstebetalingen for et Særtog er:

naar Befordringen sker mellem Kl. 6 Fm. og 10 Em. ..... 3 Kr.
pr. km., mindst 75 Kr.,
naar Befordringen helt eller delvis sker mellem Kl. 10 Em. og 6 Fm. .... 4 —
pr. km., mindst 100 Kr.

Kilometrene beregnes efter Transportlængden, overensstemmende med Tallene i Statsbanernes Kilometertavle.

For Særtog til »en Bataillon« (ca. 20 Officerer, 500 Underofficerer og Menige) i højst 11 almindelige toakslede Personvogne (samt nogle enkelte Heste i 1 Hestevogn) fra Kjøbenhavn ad Nordbanen, Kystbanen, Frederikssundsbanen og Vestbanen, dog ikke længere end til henholdsvis Holte, Skodsborg, Ballerup og Taastrup, eller i omvendt Retning fra de nævnte Stationer til Kjøbenhaavn, erlægges kun den ovenfor anførte Mindstebetaling af henholdsvis 75 Kr. og 100 Kr.

§ 3.

For *særlige Færger eller Skibe,* der afgives efter Militæretatens Rekvisition og for dens Regning mellem:

Korsør og Nyborg,
Masnedø og Orehoved,
Fredericia og Strib,
Glyngøre og Nykøbing p. M.,
Oddesund Nord og Oddesund Syd

udgør Betalingen for hver Enkelttur:

120 Kr. for Storebæltsoverfarten,
30 — for hver af de andre Overfarter,

alt pr. Færge eller Skib. Skulle Person- eller Godsvogne overføres, tillægges:

	Ved Storebælt.	Ved hver af de andre Overfarter.
for hver Personvognsaksel.....	8 Kr.	2 Kr.
— — Godsvognsaksel.....	4 Kr. 80 Ø.	1 Kr. 20 Ø.

Overførsel mellem andre Punkter med Særfærger eller Skib betales efter Overenskomst for de enkelte Tilfælde.

§ 4.

Udføres en Transport *dels med Særtog, dels med særlig Færge eller Skib*, beregnes Betalingen for Landtransporterne overensstemmende med § 2 efter de sammenlagte Kilometerafstande til Overfartsstederne; for Søtransporterne tillægges Betaling efter § 3.

Regning for de i §§ 2—4 ommeldte Særfarter tilstilles Militæretaten ved Begyndelsen af hver Maaned for de i Løbet af den forrige Maaned udførte Transporter.

§ 5.

For Befordring i Henhold til §§ 1—4 komme iøvrigt Statsbanernes almindelige Bestemmelser til Anvendelse og saaledes ogsaa de Regler om Befordring af eksplosive Genstande, der indeholdes i det til enhver Tid gældende Godsreglement. Det bemærkes navnlig udtrykkelig, at Særtog, Særfærger og Særskibe kun afgives, for saa vidt Jærnbanens Lejlighed tillader det, og efter passende Varsel.

§ 6.

Under Kantonnementsøvelser eller deslige stiller Jærnbanen paa derom fremsat Forlangende et begrænset Antal Personvogne og Godsvogne til Raadighed for Militæretaten til Sygetransport.

Militæretaten betaler Udgifterne ved Vognenes Ændring og Tilbageændring Desinfektion m. m. samt betaler i Leje 10 Kr. pr. Dag for hver Persognvogn, 5 Kr. pr. Dag for hver Godsvogn og desuden 10 Øre for hver Kilometer, de enkelte Vogne fremføres, alt uden Hensyn til det Antal Personer, der anbringes i Vognen.

§ 7.

Denne Overenskomst træder i Kraft den 1ste August d. A. og kan opsiges fra begge Sider med 3 Maaneders Varsel til et Finansaars Udløb. Alle tidligere Transportoverenskomster og Aftaler mellem Jærnbanen og Militæretaten ophæves fra ovennævnte Dato, saaledes navnlig Overenskomsten af 26de og 29de Juni 1863 med de sjællandske Jærnbaner og af 16de Juli 1867 med de jydsk-fynske Jærnbaner angaaende Befordring i Fredstid af militære Personer og Gods, Overenskomst af 11te Marts og 14de April 1880 med de østjydske Baner og endvidere Overenskomsten af 14de og 21de August 1880 med de jydsk-fynske Statsbaner og af 12te og 22de November 1881 med de sjællandske Statsbaner om Befordring af Metalpatroner i Fredstid. Derimod vedrører denne Overenskomst ikke Transporter i Henhold til § 10 i kgl. Anordning af 26de Maj 1893 om Foranstaltninger til Krigsmagtens hurtige Mobilisering.

Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. X.

(Skrivelse af 18de November 1899, Jn. III, 13102, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet).

I Anledning af de af Kommissionen angaaende Statsbanedriftens Ordning ønskede Oplysninger om:

»Reglerne for og den Fremgangsmaade, som benyttes ved Anskaffelser til Statsbanedriften af fast og rullende Materiel, derunder af Maskiner, samt ved Indkøb af Forbrugsgenstande og af Raamaterialier, derunder Oplysning om, hvem der forestaar disse Anskaffelser, hvor ofte de foregaa, efter hvilke Regler Udskydelse af gammelt og Fordeling af nyt foregaar, hvorledes der gaas frem med Udbydelser, og da navnlig i hvilken Udstrækning Konkurrence benyttes, samt hvem der gives Adgang til Konkurrencen, Oplysning om disse Anskaffelser i de seneste Aar, samt hvor stort Materiellet var den 31te Marts 1899«,

skal man tillade sig at meddele følgende Oplysninger, grupperede efter de forskellige Afdelinger, der foretage Anskaffelserne*).

I. Maskinafdelingen.

De almindelige Regler, der følges for Maskinafdelingens Vedkommende med Hensyn til Anskaffelser af alle Arter, ere angivne i den foreløbige Instruks for Maskinchefen — Ordre C. Nr. 10 § 5, jfr. vedlagte Genpart af Skrivelse fra Indenrigsministeriet af 14de Januar 1887 — og angaaende den nærmere Udførelse af disse Bestemmelser bemærkes, at offentlig Udbydelse især anvendes ved Anskaffelsen af Genstande, der enten ere af en Kvalitet og Art, der almindelig gaar i Handelen, eller som kunne forfærdiges paa almindelige Værksteder eller Fabriker her i Landet og ere af en saadan Beskaffenhed, at Kvaliteten af det leverede uden særlig Vanskelighed lader sig bedømme.

Af herunder hørende Leverancer anføres: Kul og Cinders, Smøre- og Belysningsolier (undtagen Cylinderolie), Glasvarer, forskellige Isenkramvarer, Malervarer, Manufakturvarer, Træ, Possementmagervarer, Metaller, Jern af almindelig Handelskvalitet, elektriske Glødelamper, Syning af Uniformsgenstande m. m.

En væsentlig Del af Leverancerne til Maskinafdelingen ere imidlertid af en saadan Beskaffenhed, at offentlig Udbydelse ikke kan anses for formaalstjenlig, fordi Garantien for de leverede Genstandes gode Kvalitet for en Del maa søges i Leverandørernes Renommé og i, at man har Erfaring for, at deres Leverancer ere af den Kvalitet, som maa forlanges. — Vilde man nemlig ved saadanne Varer anvende offentlig Licitation, maatte man i Reglen antage det laveste Tilbud, naar det netop ikke kom fra et Firma, der var vitterlig bekendt for at levere Varer af slet Kvalitet. — Der maatte da foretages

*) Bilagene til Skrivelsen ere ikke aftrykte.

en meget omhyggelig Kontrol med hele Fabrikationen, der i høj Grad vilde fordyre Varerne, og i mange Tilfælde dog ikke gøre den tilsigtede Nytte.

Endvidere kunde det ikke undgaas, at man hyppigt vilde komme i stor Forlegenhed, fordi Varer enten maatte kasseres paa et Tidspunkt, da de nødvendig skulde bruges, eller antages trods deres slette Kvalitet.

Endnu bemærkes, at Maskinafdelingens nuværende teknisk uddannede Personale i høj Grad maatte forøges for at muliggøre en Kontrol med Leverancer i den her omhandlede Udstrækning.

Hvad der her er anført angaaende Forholdet mellem offentlig og bunden Licitation, finder navnlig Anvendelse paa Anskaffelser af Lokomotiver og Vogne samt hertil hørende Dele, saasom Hjulsæt, Bandager, Ildkasser, Kedelrør etc. Det er ved disse Anskaffelser af største Betydning at sikre sig et første Klasses Produkt, og man har derfor fulgt den Regel kun at henvende sig om Tilbud til første Klasses Firmaer. For Lokomotivernes Vedkommende har man som Regel maattet holde sig til udenlanske Fabrikker, da ingen danske vare indrettede paa denne Fabrikation. I Aar have dog et Par indenlandske Fabrikker, nemlig Smith, Mygind & Hüttemeier og Vulcan, Maribo, bestemt sig til forsøgsvis at forfærdige Lokomotiver, og det er i den Anledning overdraget dem Forfærdigelsen af nogle Rangeringslokomotiver.

Iøvrigt har man henvendt sig til saavel svenske som tyske og engelske Fabrikker, men de førstnævnte have i en længere Aarrække næsten fuldstændigt undladt at indgive Tilbud, og i de senere Aar have de engelske Tilbud været betydeligt dyrere end de tyske. Ved de sidste Licitationer har man imidlertid ogsaa indhentet Tilbud fra en italiensk Lokomotivfabrik (Ernesto Breda i Milano), der paa Grund af sine billige Priser ogsaa har erholdt den væsentlige Del af de paagældende Leverancer.

Det skal tilføjes, at det altid afgøres af Generaldirektoratet, eventuelt Ministeriet, til hvilke Firmaer Henvendelse skal finde Sted.

I de Tilfælde, hvor der er foretaget større Anskaffelser uden Konkurrence med Generaldirektoratets Approbation, altsaa i Henhold til Bestemmelserne i Ordre C. Nr. 10, er det enten sket, fordi man erfaringsmæssigt erholder de bedste Varer fra det paagældende Firma og til en i Forhold til Kvaliteten billig Pris, eller fordi de overhovedet kun kunne faas herfra i den ønskede Kvalitet eller Udførelse.

Som Eksempel herpaa skal anføres: Anskaffelsen af Akkumulatorer til den elektriske Togbelysning, af Murbuesten til Lokomotiverne og af Cylinderolie, ligeledes til Lokomotiverne, endvidere af Lakker og tildels Gummivarer. I alle saadanne Tilfælde er der imidlertid altid foretaget udstrakte Forsøg med Varer af den paagældende Art fra andre Firmaer for at faa konstateret, hvilket Fabrikat der er det bedste, ligesom man til Stadighed holder Kontrol med, at Priserne ere passende. Imidlertid er det en Selvfølge, at man ikke holder sig til disse enkelte Firmaer længere, end Statsbanernes Interesser byde det.

Hvad de mindre Anskaffelser angaar, hvis Pris ikke naa op til 2,000 Kr., og hvis Anskaffelsesmaade derfor er overladt til Maskinafdelingens eget Valg, skal bemærkes, at man, naar det ikke drejer sig om ganske smaa Beløb, saavidt muligt udbyder dem. Dog følger man jevnligt det Princip, at naar der i en nær Fortid har været afholdt Licitation over de samme Genstande, køber man hos det samme Firma, som den Gang erholdt Leverancen, for saa vidt det fremdeles er villigt til at levere til samme Pris, dog under den Forudsætning, at der ikke er Grund til at antage, at Konjunkturerne siden da have forandret sig.

Med Hensyn til de ganske smaa Anskaffelser, ved hvilke der fornuftigvis ikke kan være Tale om at anvende Licitation, skal endelig bemærkes, at man efterhaanden faar Erfaring for, hvor de paagældende Varer kunne erholdes til den billigste Pris og i til-

fredsstillende Kvalitet, og i Henhold hertil foretages de paagældende Anskaffelser, hvis Antal man iøvrigt stræber at indskrænke saa meget som muligt.

Vedlagt fremsendes en Fortegnelse over de Anskaffelser af Lokomotiver og Vogne samt Sneplove og Hjulsæt, som ere foretagne i de 3 sidste Driftsaar.

For de øvrige Anskaffelsers Vedkommende er der foreløbigt kun udfærdiget Fortegnelser for det sidste Driftsaars Vedkommende over de ved Skrivelser bestilte Genstande, henholdsvis for det sjælland-falsterske, jyske og fynske Regnskabsomraade, idet henstilles, hvorvidt man under Hensyn til det dermed forbundne store Arbejde kan lade det bero derved. Endvidere vedlægges Stammerne til Rekvisitionsbøgerne vedrørende samtlige de Anskaffelser, der i samme Tidsrum ere foretagne pr. Rekvisition, idet bemærkes, at Rekvisitionerne ogsaa omfatte saadanne Varer, der — som for Eksempel Olier — ere købte i større Partier ved Licitation, men som leveres efterhaanden i mindre Partier.

Endelig vedlægges for en i Flæng valgt Maaned, nemlig Januar 1899, Udskrifter af Kopibøgerne for Regninger over indgaaede Lagervarer samt over indgaaede Regninger pro diverse (Varer, der ikke indgaa i Lageret), ialt 6 Stkr., hvilke Udskrifter altsaa tilsammen omfatte samtlige de Anskaffelser, der i den omhandlede Maaned ere modtagne ved Maskinafdelingen, og hvoraf det formentlig tydeligt vil fremgaa, at det vil være et uforholdsmæssigt stort Arbejde at tilvejebringe en fuldstændig Fortegnelse over alle i 3 Aar foretagne Anskaffelser.

Hvad Spørgsmaalet om, hvem der gives Adgang til Konkurrence ved bunden Licitation, angaar, bemærkes, at naar det drejer sig om Leverancer, der enten nødvendigvis maa præsteres af indenlandske Firmaer eller dog kunne præsteres af saadanne paa ligesaa tilfredsstillende Maade og til ligesaa billige Priser som af udenlandske Firmaer, saa nøjes man i Reglen med at rette Henvendelse til danske Firmaer, idet man dog jævnligt medtager udenlandske Firmaer, særligt for at kontrollere at Priserne ikke skrues op.

For saa vidt Antallet af Firmaer, der egne sig til at komme i Betragtning ved Udbydelsen af en Leverance, ikke er særligt stort, søger man derhos — navnlig ved større Leverancer — at medtage alle dem, som i den paagældende Branche ere Maskinafdelingen bekendte som leverings- og konkurrencedygtige. For de udenlandske Firmaers Vedkommende er man naturligvis langtfra i Stand til at kunne medtage alle, men man maa nøjes med at medtage dem, der formenes at kunne præstere Leverancen paa bedste og billigste Maade.

Ogsaa for Indlandets Vedkommende er man dog ofte nødt til at foretage et Udvalg mellem de konkurrencedygtige Firmaer, da Arbejdet ved Udbydelsen ellers vilde blive uoverkommeligt, men saa vidt muligt giver man altid saadanne Firmaer Lejlighed til at konkurre, som fremsætte Ønske derom, og som ere i Stand til paa nogenlunde fyldestgørende Maade at godtgøre sin Evne til at levere de paagældende Genstande i tilfredsstillende Kvalitet. Derimod undgaar man saa vidt muligt Anvendelsen af Mellemhandlere og Agenter, hvis Medvirken i Almindelighed kun er til Ulejlighed for Maskinafdelingen og bevirker en Fordyrelse af Varerne.

Hvad dernæst Spørgsmaalet om, hvor hyppigt de forskellige Udbydelser foretages, angaar, saa kan der i denne Henseende ikke gives eller følges nogen bestemt Regel.

For det rullende Materiels Vedkommende, til hvis Anskaffelse Midlerne bevilges paa de aarlige Finanslove, sker Udbydelse, saa snart Bemyndigelse dertil er givet.

For de almindelige Forbrugsgenstandes Vedkommende sker Anskaffelsen enten i passende Partier, eftersom der haves Brug for dem, eller man udbyder et Aars Forbrug ad Gangen, saaledes for Eksempel Olier, Farvevarer, Isenkram- og Manufakturvarer, Trævarer, Handelsjern, Bandager, Kedelplader, Ildkasseplader, Kedelrør og denne sidste Maade søges gennemført i den Udstrækning, som Forholdene tilstede, idet det altid vil

være fordelagtigst at udbyde større Partier ad Gangen, hvorved der i Almindelighed opnaas billigere Priser og Fragtbesparelse. Kul til Lokomotiverne udbydes 2 Gange om Aaret. I et enkelt Tilfælde (Levering af Støbegods) har man endog udbudt Leverancen for et Tidsrum af 5 Aar, dog saaledes, at Prisen reguleres en Gang om Aaret efter Raajernsnoteringen paa Glasgow Børs, da det for disse Varers Vedkommende maa anses for ønskeligt at have samme Leverandør i et længere Tidsrum. Ligeledes har man i Aar paa Grund af ganske særlige Forhold sluttet Kontrakt om Fabrikation af Cylinderolie for et Tidsrum af 5 Aar med et indenlandsk Firma.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvem der forestaar Anskaffelserne til Maskinafdelingen, bemærkes, at alle større Poster, saasom Anskaffelsen af Lokomotiver og Vogne, større Værktøjsmaskiner, Hjul, Aksler og Bandager, Kul, Olie etc. foretages gennem Afdelingens Hovedkontor i Kjøbenhavn eventuelt efter Generaldirektoratets Approbation i Henhold til Ordre C. Nr. 10. Ligeledes Anskaffelsen af alle andre Genstande til Sjælland-Falster samt alle Varer, der bestilles fra Udlandet.

Alle mindre Anskaffelser til Jylland-Fyn foretages derimod af Regnskabsføreren i Aarhus i Overensstemmelse med de af Maskinchefen fastsatte Normaler og Leveringsbetingelser. Saafremt Udgiften overstiger 200 Kroner, skal Regnskabsføreren derhos forud indhente Approbation hos Maskinchefen paa Anskaffelsen. Maskininspektøren i Nyborg, der som Regel rekvirerer alle Materialier, der benyttes i III Maskinsektion og i Værkstedet i Nyborg fra et af Centralmagasinerne i Aarhus eller København, er dog bemyndiget til, naar Materialierne ikke kunne faas fra de nævnte Magasiner eller i paatrængende Tilfælde, selv at foretage de fornødne Anskaffelser, dog at Maskinchefens Approbation indhentes, saavidt muligt inden Indkøbet, naar Udgiften overstiger 200 Kroner.

Alle sædvanlige Forbrugsgenstande leveres ved et af Centralmagasinerne i Aarhus eller København, og Kontrollen med mindre Leverancer af almindelig Beskaffenhed udføres af den paagældende Materialforvalter. Større Leverancer skulle desuden besigtiges af Regnskabsføreren i Forbindelse med en Embedsmand henholdsvis fra Lokomotiv- eller Værkstedstjenesten. Kulleverancerne modtages og kontrolleres af vedkommende Maskininspektør (dog i Aarhus af den derværende Regnskabsfører). For alle Varers Vedkommende, hvis Beskaffenhed helt eller delvis maa bestemmes ved kemiske Analyser, udføres saadanne i de i Aarhus og København indrettede Laboratorier.

Ved Anlæg og Arbejder, der udføres paa Stationerne, føres Kontrollen af vedkommende Maskininspektør eller af Maskiningeniøren for Belysnings- og Opvarmningsvæsenet. For Lokomotivers og Vognes Vedkommende føres der Kontrol med Arbejdets Udførelse i de paagældende Fabrikker. Udstrækningen af denne Kontrol afhænger af, fra hvilken Fabrik Materialet leveres. Ved Fabrikker, fra hvilke der haves Erfaring for, at Arbejdet udføres paalideligt og omhyggeligt, kan denne Kontrol indskrænkes til et Minimum. — I andre Tilfælde har det været nødvendigt omtrent til Stadighed at have en kontrollerende i Fabrikken under Arbejdets Udførelse.

Den endelige Besigtigelse og Antagelse af Materiellet finder Sted ved dets Modtagelse i Værkstederne i Aarhus eller Kjøbenhavn af vedkommende Værkstedsbestyrere. Alle Tvivlstilfælde vedrørende Antagelse af Leverancer til Maskinafdelingen afgøres af Maskinchefen.

Hvad Fordelingen af nye Materialier angaar, bemærkes, at der i Centralmagasinerne i Aarhus og Kjøbenhavn holdes Lagere af alle de almindelige Forbrugsgenstande, og herfra rekvirere Værkstederne og Maskinsektionerne alle de Genstande, der ere nødvendige til Vedligeholdelse af Materiellet m. m.

For Værkstedernes Vedkommende foretages Rekvisitionerne af Værkførere og Værkmestre, og alle Rekvisitionerne sendes efter Effektueringen til Maskiningeniøren for Værkstedet for at gennemses af ham.

For Maskinsektionernes Vedkommende sendes Rekvisitioner paa Genstande, der skulle benyttes til Udveksling af kasserede Materialier og til saadanne Reparationer af Materiellet m. v., der skulle foretages udenfor Værkstedet af de paagældende Lokomotivmestre, Lokomotivformænd eller Vognopsynsmænd igennem vedkommende Maskininspektør til Magasinet.

Hvad Udskydelsen af gamle og ubrugbare Materialier angaar, saa foretages denne for de mindre Genstandes Vedkommende i Værkstederne af de paagældende Værkmestre eller Værkførere. For større og mere kostbare Genstandes Vedkommende sker den endelige Afgørelse af Maskiningeniøren, eventuelt af Maskinchefen. For Sektionernes Vedkommende indsendes alle af Materiellet udvekslede Genstande til vedkommende Magasin, hvor de efter fornødent Samraad med Værkstedet enten kasseres eller afgives til Værkstedet til Reparation.

Kassering af Lokomotiver og Vogne foretages, naar de ere blevne saa gamle og ere i en saa daarlig Tilstand, at en Reparation ikke kan svare Regning. Afgørelsen træffes i hvert enkelt Tilfælde af Maskinchefen efter Indstilling fra vedkommende Værkstedsbestyrer. Dog maa ingen Ophugning af rullende Materiel finde Sted uden forud erhvervet Bemyndigelse fra Indenrigsministeriet.

Hvad Afhændelsen af kasserede Materialier og Inventargenstande angaar, skal man tillade sig at henvise til Ordre C. Nr. 10, § 7, hvori er fastsat bestemte Regler herfor, jfr. Indenrigsministeriets Skrivelse af 11te Juni 1890, der vedlægges i Genpart.

Uagtet de her meddelte Oplysninger formentlig ere saa udtømmende og fuldstændige som vel muligt, saa ere dog, naar Hensyn tages til Maskinafdelingens store Forbrug af Materialier og dens omfattende Virksomhed, kun angivne de mere almindelige Principper, ligesom det heller ikke kan siges, at de udfærdigede Fortegnelser over de i et Aar foretagne Anskaffelser give et klart Billede af de Fremgangsmaader, der følges med Hensyn til Anskaffelser, for dem, der ikke ere fortrolige med alle de særlige Forhold, der have Betydning for de enkelte Tilfælde. Man skal derfor henstille, at et eller flere af Kommissionens Medlemmer paa Maskinafdelingens Kontorer gøre sig bekendte med alle de herhen hørende Forhold, hvorved der vil kunne bydes Lejlighed til at klargøre, hvorledes Principperne udføres i Praksis, og de særlige Forhold, der ved de enkelte Anskaffelser have været bestemmende for den valgte Fremgangsmaade.

II. Baneafdelingen.

Ved Anskaffelser, hvis Værdi overstiger 2000 Kr., anvendes som Regel almindelig Udbydelse ved Licitation efter forudgaaet Bekendtgørelse i Bladene (offentlig Licitation). Udbydelse begrænset til bestemte Firmaer (bunden Licitation mellem mindst 3 Firmaer) eller Handel underhaanden uden Udbydelse kommer til Anvendelse paa Materialier og Genstande, der paa Grund af deres særlige Beskaffenhed (f. Eks. naar de ikke forfærdiges her i Landet) ikke egne sig til offentlig Udbydelse, eller hvis Anskaffelse er saa paatrængende nødvendig, at den ikke taaler det med Licitationen forbundne Ophold. Som Regel antages det laveste konditionsmæssige Tilbud, og mener Afdelingen, at der er Anledning til at afvige fra denne Regel, forelægges Sagen, forinden saadant sker, for Generaldirektoratet med fornøden Redegørelse. Ved alle Anskaffelser, hvis Værdi overstiger 40,000 Kr., sker der først Indstilling til Generaldirektoratet saavel med Hensyn til Anskaffelses- og Udbydelsesmaaden som med Hensyn til Antagelse af Tilbud jfr. Ordre C. Nr. 8 og Skrivelse fra Indenrigsministeriet af $^{14}/_{1}$ 1887.

Der foretages aarligt i Midten af Driftsaaret en Opgørelse over de sandsynlige Beholdninger ved Udgangen af samme af de vigtigste Materialier og Genstande saasom

Skinner, Forbindelsesdele, Sveller, Sporskiftetømmer, Hegnspæle, Hegnstraad, Telegrafstænger, Telegraftraad, Sporskifter, Krysninger m. v. og over det sandsynlige Forbrug af disse Genstande i det næste Driftsaar, og paa Grundlag heraf foretages Beregninger over, hvad der maa anskaffes. Den aarlige Udbydelse af Leveringen af de ovenfor nævnte vigtigste Materialier og Genstande sker ved Banechefens Foranstaltning, medens andre mindre Anskaffelser, der Tid efter anden maa foretages i Anledning af forefaldende Arbejder, sker ved Sektionernes Foranstaltning. Fordelingen af de nye Materialer og Genstande sker i Hovedsagen paa de Tider af Aaret, hvor der er lagt mindst Beslag paa Vognmateriellet til Befordring af Gods og Kreaturer for private Forsendere.

Med Hensyn til Udskydelse af gammelt Materiel skal man særligt bemærke, at Skinner m. v., der ikke længere egne sig til Anvendelse i Hovedspor, benyttes i Sidespor, indtil de ere ubrugbare.

Hvert Aar foretages der en Opgørelse over, hvor store Beholdninger der haves til Raadighed til Salg af kasserede Skinner, Forbindelsesdele, Sporskiftedele, gl. Smedejern, Støbejern o. desl. og Materialierne udbydes derefter offentligt til Salg. Disse Udbydelser forestaas af Banechefen.

Kasserede Sveller, Hegnspæle og andre Træmaterialier afhændes lejlighedsvis paa alle Tider af Aaret ved offentlig Auktion, naar passende Mængder ere samlede, og disse Auktioners Afholdelse foranlediges saavel af Banechefen som af Sektionerne.

Kasserede Materialier sælges ogsaa saavel af Banechefen som af Sektionerne underhaanden til Priser, der ere fastsatte af Generaldirektoratet eventuelt Indenrigsministeriet efter Forslag af Banechefen. Salgspriserne for enkelte mindre Genstande, der ikke ere optagne i Lager- og Inventarieregnskaberne, fastsættes dog af Banechefen, uden at Spørgsmaalet først forelægges Generaldirektoratet — jfr. Indenrigsministeriets Skrivelse af 11te Juni 1890. —

Man vedlægger 13 Fortegnelser over de af Afdelingen i de 3 sidste Driftsaar ($18^{96}/_{99}$) foretagne Anskaffelser af Materialier og Genstande, dog for 10de Banesektions Vedkommende kun i de 2 Driftsaar $18^{97}/_{98}$ og $^{98}/_{99}$, da Sektionen først er oprettet fra den 1ste April 1897. I Fortegnelserne er der, naar der har været afholdt Licitation, i Vedtegningsrubrikken tilføjet Oplysning derom tilligemed Angivelse af, om Licitationen har været offentlig eller bunden.

Endvidere fremsendes hoslagt en Fortegnelse over Afdelingens Varebeholdning den 31te Marts 1899.

III. Søfartsafdelingen.

Med Hensyn til denne Afdeling skal meddeles følgende Oplysninger:

I. Anskaffelse af nyt Færge- og Skibsmateriel.

I Løbet af de 3 sidste Aar er der af saadant anskaffet:

Dampfærgen »Kronprins Frederik« og

Skruedampskibet »Freja«,

sidstnævnte bestemt til Korsør-Kiel Overfarten.

Paa Bygningen af disse Fartøjer blev der meddelt Generaldirektorats Bemyndigelse til at indhente Tilbud fra følgende Firmaer:

1. Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri, Kjøbenhavn.
2. Aktieselskabet Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, Helsingør.
3. Lindholmens Värkstad, Gøteborg.
4 Scott & Co., Skotland.

5. Löbnitz & Co., Skotland.
6. Earles Ship building Co., Hull.
7. Denny Brothers, Dumbarton, Glasgow.
8. Schickau, Elbing, Østpreussen,

fra hvilke samtlige der indkom Tilbud paa Bygningen af Skibet, medens de under Nr. 3 og 5—7 nævnte Firmaer ikke gjorde Tilbud paa Færgen.

Efter Modtagelsen af disse Tilbud blev det dernæst ifølge Ministeriets Bemyndigelse overdraget Helsingørs Jernskibsværft at bygge Færgen og Burmeister og Wain Skibet, med hvilke tvende Bygninger Direktør ved Orlogsværftet Tuxen, ligedes efter Ministeriets Bemyndigelse, førte Kontrol paa Statsbanernes Vegne, ligesom Udarbejdelsen af Tegninger og Specifikationer etc. vedrørende bemeldte Bygninger vare ham overdraget. En lignende Fremgangsmaade har ogsaa tidligere været benyttet.

II. Anskaffelse af Isbaadsmateriel.

I Aaret 1896 blev der bygget 8 Stkr. nye Isjoller til Lillebæltsoverfarten og 1 større Isjolle til Storebælts Overfarten. — Paa de 8 Joller blev der indhentet Tilbud fra Baadebyggerne Albeck, Amager, Ludvig Tuxen Petersen, Korsør og Chr. Christensen, Kolding, hvilket sidste Tilbud blev antaget. Den større Jolles Bygning blev efter indhentet Tilbud fra Baadebyggerne Hansen i Nyborg og Tuxen Petersen i Korsør overdraget den sidstnævnte.

III. Indkøb af Forbrugsgenstande.

1. Kul anskaffes ved offentlig Licitation, der, eventuelt med Generaldirektoratets Bemyndigelse, afholdes af Søfartsafdelingen to Gange om Aaret.

Licitationen offentliggøres ved Avertering i Berlingske Tidende, Aarhus Stiftstidende og Newcastle Daily Chronicle, hvorhos Betingelserne samtidig direkte tilstilles de Firmaer, der ved tidligere Licitationer have indgivet Tilbud, samt dernæst dem, der anmode derom.

Antagelsen af de Tilbud, hvis Værdi overstiger 40,000 Kr., sker af Generaldirektoratet efter Indstilling, medens Søfartsafdelingen efter de derom givne nærmere Regler kan antage Tilbud, hvis Værdi er mindre end det nævnte Beløb.

2. Olie og Talg. Hovedforbruget er raffineret Rapsolie, hvis Levering i flere Aar har været overdraget Firmaet L. P. Holmblad, Kjøbenhavn for den ved tilsvarende Licitationer for Maskin- og Trafikafdelingerne fastsatte Pris. — Dernæst bruges en Del Mineral- og Smøreolie, der købes fra forskellige Leverandører efter indhentet Tilbud, men ogsaa rekvireres fra Maskinafdelingens Central-Magasin i Aarhus. — Talgforbruget er ringe og anskaffes til Dagens Pris hos L. P. Holmblad.

3. Andre Forbrugsgenstande omfatter en større Mængde Artikler til Brug dels i Maskinerne i Dampfartøjerne, dels til Skibenes øvrige Brug og endelig til Havnene. — De vigtigste ere: Petroleum, Pudsetvist, Pakning og Tougværk.

Petroleum leveres dels fra ovennævnte Central-Magasin i Aarhus, dels fra det danske Petroleums-Aktieselskab i Kjøbenhavn efter forud indhentet Tilbud i Reglen omfattende Forbruget for et Aar ad Gangen.

Pudsetvist leveres for Øjeblikket fra Firmaerne M. E. Grøn & Søn og John Forbachs Efterflg., begge i Kjøbenhavn.

Pakningsmateriale indforskrives som Regel gennem M. E. Grøn & Søn.

Tougværk leveres af de bekendte solide Firmaer Jacob Holm & Sønner, Kjøbenhavn (dansk Fabrikat) og H. J. Hansen, Kjøbenhavn (russisk Fabrikat) ifølge tidligere indhentede antagelige Tilbud.

De nærmere Regler for Udleveringen af Forbrugsgenstande ere følgende:

Den paagældende Skibsfører indsender Rekvisition efter Behov til Søfartsafdelingen, hvorefter Varen ved den paagældende Inspektørs Foranstaltning foranlediges udleveret til Skibet, dette sker enten ved, at Leverandøren faar tilsendt en Rekvisition og derefter effektuerer Leveringen direkte til Skibet eller — for nogle Genstandes Vedkommende fra et i Korsør værende Oplag oprettet til Brug for de der liggende Færger og Skibe, og Udleveringen herfra sker ogsaa efter Bemyndigelse af vedkommende Inspektør.

Saadanne Smaating som Pudsemateriale, grøn Sæbe, Soda, Tændstikker m. m. indkøbes derimod af vedkommende Skibsfører, der optager Udgiften i sit Regnskab, hvilket derefter med Hensyn til Kvantum og Pris for de indkøbte Genstande underkastes en kritisk Revision af vedkommende Inspektør.

Raamaterialer anskaffes ikke i noget nævneværdigt Omfang, da Søfartsafdelingen intet Værksted har.

Udskydelse af gammelt og Fordeling af nyt foregaar paa den Maade, at Skibsføreren udøver det foreløbige Skøn over, hvad der bør kasseres, derefter finder Besigtigelse Sted af vedkommende Inspektør, som da eventuelt giver Bemyndigelse til Kassation. Denne Ombytning af gammelt med nyt foregaar i Reglen ved Fartøjernes aarlige Eftersyn.

Med Hensyn til Anskaffelserne af Materialier og Inventarium i de sidste 3 Aar henvises til de medfølgende Regnskaber.

Endelig vedlægges en Fortegnelse over Driftsmateriellets Størrelse den 31. Marts 1899.

Man tillader sig derhos at henvise til Ordre C Nr. 16 og Indenrigsministeriets Skrivelser af $^{14}/_{1}$ 1887 og $^{11}/_{6}$ 1890.

IV. Trafikafdelingerne.

Alle Anskaffelser foretages efter Reglerne i Instruks for Trafikcheferne, Ordre C Nr. 12 § 5. Anskaffelserne foregaa hele Aaret rundt og rette sig efter Behovet. Stationerne indsende Rekvisitionerne til Trafiksektionerne med Paategning, om de rekvirerede Genstande ere til Erstatning for kassable Sager eller de ere Nyanskaffelser, i hvilket Tilfælde Anskaffelsen nærmere begrundes. Trafikinspektørerne give Rekvisitionen Paategning om Genstandenes større eller mindre Nødvendighed, og under behørig Hensyn til de til Afdelingens Raadighed værende Midler foretages da Anskaffelserne, dels ved Afdelingens egen Foranstaltning, dels ved Sektionerne eller Stationerne. Mange Inventariegenstande maa nemlig for at kunne passe til Forholdene paa den enkelte Station anskaffes paa Stedet og i saa Fald begæres der gennem Stationen Tilbud fra stedlige Haandværkere. Tilbudene prøves her og approberes, saafremt de findes antagelige, og Udførelsen kontrolleres da af Stationen og Sektionen. For en stor Del saaledes enkeltvis anskaffede Genstande eksisterer der faste, ved Konkurrence mellem forskellige Haandværkere opnaaede Prisnoteringer. Ved Anskaffelser af større Betydning benyttes Licitation, i Reglen offentlig. Bunden Licitation benyttes meget sjældent, og da kun ved Genstande, der enten ikke egne sig til offentlig Udbydelse, eller hvis Anskaffelse er saa paatrængende nødvendig, at den ikke taaler det ved Licitation forbundne Ophold.

Som Genstande, der regelmæssig udbydes ved Licitation, kan nævnes:

Pressenninger efter Reglerne i vedlagte Bilag A.

Uniformsgenstande efter Reglerne i vedlagte Bilag B og C.

Udbydelsen er offentlig, Konkurrencen ubegrænset, dog bemærkes, at Regnklæder og Skindtrøjer anskaffes efter indhentet Tilbud fra bestemte Fabrikker.

Regler for Indkøb af Forbrugsgenstande.

Hvad der foran er anført om Anskaffelse af Inventariesager gælder og tildels for Forbrugsgenstande. Særligt bemærkes:

Cinders til Opvarmning af Vogne anskaffes ved Licitation efter Betingelser Bilag D. Udbydelsen finder i Reglen Sted i April, og Leverancen omfatter et Brændselsaar fra 1. Juli til 30. Juni.

Stenkul til Opvarmning af Stationer anskaffes ligeledes ved Licitation, Betingelser Bilag E.

Udbydelsen finder i Reglen Sted i Maj, og Leverancen gælder for et Brændselsaar.

Is til Afkølingsvogne anskaffes ligeledes ved Licitation efter Betingelser, Bilag F.

Brænde og *Tørv* indkøbes væsentligt hos selve Producenterne og saavidt muligt nær ved Forbrugsstationerne efter forud indhentede Tilbud.

Olier. Lampeolie, Stenolie og Mineralolie anskaffes ved Licitation efter Betingelser Bilag G og H. Licitationen sker for samtlige Afdelinger ved Maskinafdelingens Foranstaltning.

Nævnte Afdeling tilstiller Trafikafdelingen Meddelelse om Leverandør, Betingelser og Pris, hvorefter Afdelingen selv rekvirerer og kontrollerer sit Forbrug.

I Tvivlstilfælde om Varernes Kontraktmæssighed yder Maskinafdelingen den fornødne Assistance ved Bedømmelsen.

Pudsetvist. Maskinafdelingen anskaffer Tvisten ved Licitation og leverer Trafikafdelingen dens Forbrug til Lagerpris.

Desinfektionsmidler. Raa Karbolsyre, Klorkalk anskaffes af Trafiksektionerne til direkte Forsendelse til Depotstationerne, der atter udlevere Forbruget til de mindre Stationer.

Alle andre Forbrugsartikler af mindre Betydning anskaffes til billigste Dagspris fra bekendte Handlende. 2 Oversigter over Anskaffelser vedlægges.

Regler for Udskydelse af gammelt Inventar.

Toginventar. Presenninger, der have en eller anden Mangel, indsendes straks til vedkommende Trafikafdeling. En à to Gange maanedlig foretages der et almindeligt Eftersyn af disse, hvorved de, med Assistance af en Sejlmager, udsættes, enten

1) til at repareres og benyttes som hidtil, eller
2) — — — — Halmpresenninger, o:
   til at dække over Varer som Hø, Halm, Tørv og lignende Genstande, eller
3) til at anvendes som Stationspresenninger til Dækning af Varer, der under Togenes Ophold udlæsses paa Perronen eller fra Perronen indlæsses i Togene.

Som Stationspresenninger gaa de over til Stationsinventar og behandles paa samme Maade som nedenfor anført for dette Inventar.

Andet Toginventar, Lygter, Flag, Uhre etc. indsendes ligeledes til Trafikafdelingen, hvor det enten udsættes til Reparation eller kasseres og erstattes med brugbare Sager.

Stationsinventar.

Utjenstdygtige Linnedsager (Haandklæder, Lagener, Pudebetræk, Dynebetræk) indsendes til Trafikafdelingen til Ombytning med tjenstdygtige. Her foretages da et Eftersyn af Sagerne, og reparabelt bliver istandsat, medens ureparable Sager kasseres og anvendes som Pudsemateriale.

Over andet kassabelt Stationsinventar indsende Stationerne 2 Gange aarligt til Sektionerne Begæring om Afgang, hvilke Begæringer af Sektionerne indsendes til Trafikafdelingen. Trafikinspektørerne foretage paa deres Rejser de sædvanlige halvaarlige

Eftersyn af Inventariet og kontrollere ved disse Eftersyn Afgangsbegæringernes Rigtighed, eventuelt foranledige de reparable Sager indsendt til Reparation. Ved Listernes Modtagelse i Trafikafdelingen underkastes de en kritisk Revision; Sager, der vel ere kassable, men hvoraf enkelte Dele dog kunne finde Anvendelse ved Tilvirkning af nye Genstande, beordres indsendte for at benyttes ved given Lejlighed. Resten bortsælges underhaanden eller ved Auktion — jfr. Ordre C. Nr. 12 og ovennævnte tvende Skrivelser fra Indenrigsministeriet.

Til yderligere Vejledning vedlægges endvidere et Eksemplar af Statsbanedriftens Policer for Driftsmateriellet m. v., samt et Eksemplar af Fortegnelsen over det rullende Materiel.

Under Hensyn til, hvad der er bemærket i Slutningen af det om Maskinafdelingen anførte, skal man iøvrigt ogsaa for Baneafdelingens, Trafikafdelingernes og Søfartsafdelingens Vedkommende tillade sig at henstille, at et eller flere af Kommissionens Medlemmer paa vedkommende Kontor gøre sig bekendt med den nærmere Forretningsgang med Hensyn til Anskaffelser m. v.

Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. XI (første Stykke).

(Skrivelse af 11te Oktober 1899, Jn. III, 11696, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet).

I Anledning af den af Kommissionen angaaende Statsbanedriftens Ordning ønskede Oplysning om

> »hvilke Omkostninger, der vilde være forbundne med at gaa over til at benytte 90 lbs. Skinner paa de stærkt trafikerede Banestrækninger og 60 eller 75 lbs. Skinner paa andre Baner under Anvendelse af det engelske Skinnebefæstelsessystem«

skal Generaldirektoratet tillade sig at meddele følgende:

Da der fra Kommissionens Side ikke foreligger Oplysning om, paa hvilke Banestrækninger de ovennævnte forskellige Skinnetyper af det engelske System ere tænkte at skulle anvendes, har man fundet det rettest i al Almindelighed at undersøge

1) hvormeget det pr. løbende Kilometer Spor vilde koste at anbringe Stolskinnespor henholdsvis med 90 lbs., 75 lbs. og 60 lbs. Skinner, samt

2) hvormeget Værdien vilde udgøre, ligeledes pr. løbende Kilometer Spor, af de Materialier, der vilde indvindes ved Ombygningen.

I Udgifterne til Indførelse af det nye Sporsystem er medtaget de nødvendige Arbejder paa Stationerne, nemlig Omløbssporenes Forandring til Stolskinnespor, Anbringelse af nye Sporskifter og Sporkrydsninger i Hovedspor og Omløbsspor, Forandringer ved Signal- og Sporskiftesikringsapparater m. m., hvorimod de øvrige Sporanlæg og andre Anlæg paa Stationerne ere forudsat bevarede uforandrede.

Ved Værdiansættelsen af det optagne Materiel er man gaaet ud fra, at en mindre Del af dette tages paa Lager til Brug for Statsbanedriften selv, medens Resten afhændes til Priser, der ikke ere meget under dem, som for Tiden opnaas for saadant Gods.

I hoslagte Bilag 1 er angivet, med hvilke Skinnetyper de forskellige Banestrækninger ventelig ville være forsynede den 1ste April 1900, medens Bilag 2 indeholder Oplysningerne om Udgifterne til nye Spor og Værdien af de gamle Spor.

Man skal sluttelig tilføje, at Udgiften ved Indlægning af nye 90, 75 og 60 lbs. Skinner (Stolskinner) paa samtlige Banestrækninger med passende Valg af Skinnetype paa de forskellige Strækninger herefter omtrentlig vil kunne anslaas til 45 à 50 Mill Kr.

Bilag 1.

Fortegnelse

over

Banestrækningerne og de paa dem nedlagte Skinnetyper.

37 kg. Skinner og Haarmanns Skinner.

Kjøbenhavn—Korsør (2 Spor)	222,2 km.
Østerbro—Hellerup (2 Spor)	9,8 —
Kjøbenhavn—Rungsted (2 Spor)	51,8 —
Rungsted—Helsingør	20,1 —
Roskilde—Masnedø	5,0 —
Farris—Vamdrup	4,5 —
Ialt...	313,4 km.

63 lbs. Skinner.

Roskilde—Masnedsø	89,1 km.
Roskilde—Kalundborg	79,1 —
Frederiksberg—Frederikssund	20,5 —
Hellerup—Holte (2 Spor)	21,8 —
Holte—Helsingør	41,8 —
Nørrebro—Frihavnen	5,1 —
Nørrebro—Frederiksberg (2 Spor)	4,1 —
Nyborg—Strib	83,3 —
Vamdrup—Frederikshavn	373,1 —
Lunderskov—Esbjerg	55,9 —
Langaa—Struer	104,2 —
Bramminge—Vedsted	22,5 —
Ialt.	900,5 km.

45 lbs. Skinner.

Frederiksberg—Frederikssund	17,2 km.
Værslev—Slagelse	33,6 —
Slagelse—Næstved	40,1 —
Dalmose—Skælskør	11,6 —
Orehoved—Gedser	44,9 —
Forbindelsessporet Næstved	1,6 —
Tommerup—Assens	29,2 —
Esbjerg—Struer	146,1 —
Skern—Skanderborg	112,1 —
Aarhus—Ryomgaard	38,1 —
Randers—Grenaa	63,8 —
At overføre...	538,3 km.

Overført...	538,3 km.
Hobro—Løgstør	66,3 —
Viborg—Aalestrup	37,6 —
Skive—Glyngøre	28,5 —
Struer—Oddesund	12,0 —
Oddesund—Thisted	10,0 —
Ialt...	692,7 km.

35 lbs. Skinner.

Oddesund—Thisted	51,9 km.
Ialt...	51,9 km.

Jernskinner.

Halskov—Korsør	3,8 km.
Slipshavn—Nyborg	5,8 —
Ialt...	9,6 —

Sammendragning.

37 kg. Skinner og Haarmanns Skinner	313,4 km.
63 lbs. —	900,5 —
45 - —	692,7 —
35 - —	51,9 —
Jernskinner	9,6 —
Ialt...	1968,1 km.

Bilag 2.

Overslag

over

Udgifterne ved Anskaffelse og Anbringelse af nye Overbygninger med Stolskinnespor pr. løb. Kilometer Spor.

A. 90 lbs. Stolskinnespor.

ca.	98,50	Tons	90 lbs. Skinner à 125 Kr. pr. Ton	ca. 12,315 Kr.
-	1,94	—	Lasker à 125 Kr. pr. Ton	- 242 —
-	0,42	—	Laskebolte à 250 Kr. pr. Ton	- 105 —
-	44,00	—	Stole à 125 Kr. pr. Ton	- 5,500 —
-	6,00	—	Jerndybler à 250 Kr. pr. Ton	- 1,500 —
			At overføre...	19,662 Kr.

	Overført... ca.	19,662 Kr.
ca. 2650 Stkr. Trækiler à 25 Øre	-	665 —
- 252 Stkr. $^{5}/_{10}$" nye imprægnerede Sveller à 4 Kr.	-	1,008 —
- 1,225 Stkr. Sveller at behandle med Økse og Bor, pr. Stk. 30 Øre	-	376 —
Læsning af Materialier fra Hovedlageret, ca. 160 Tons à 25 Øre	-	40 —
Transport af Materialier fra og til Lager	-	240 —
Forskellige Arbejder ved Overkørsler	-	200 —
— — paa Stationerne, omsat pr. løb. km. Banelinie	-	3,500 —
Arbejdsløn til Skinnelægning, Svellelægning og -flytning, ældre Spor at optage, Justering af nyt Spor, Ballasttilførsel m. m.	-	1,800 —
Andre tilfældige Udgifter, ca. 10 pCt.	-	3,009 —
	Ialt... ca	30,500 Kr.

B. 75 lbs. Stolskinnespor.

ca. $82_{,2}$ Tons 75 lbs. Skinner à 125 Kr. pr. Ton	ca.	10,250 Kr.
- $1_{,81}$ — Lasker à 125 Kr. pr. Ton	-	226 —
- $0_{,42}$ — Laskebolte à 250 Kr. pr. Ton	-	105 —
- $41_{,3}$ — Stole à 125 Kr. pr. Ton	-	5,160 —
- $6_{,0}$ — Jerndybler á 250 Kr. pr. Ton	-	1,500 —
- 2,650 Stkr. Trækiler à 25 Øre	-	665 —
- 252 Stkr. $^{5}/_{10}$" nye, imprægnerede Sveller á 4 Kr.	-	1,008 —
- 1,255 Stkr. Sveller at behandle med Økse og Bor, pr. Stk. 30 Øre	-	376 —
Læsning af Materialier fra Hovedlageret, ca. 140 Tons á 25 Øre	-	35 —
Transport af Materialier til og fra Lager	-	210 —
Forskellige Arbejdere ved Overkørsler	-	200 —
— — paa Stationerne, omsat pr. løb. km. Banelinie	-	3,300 —
Arbejdsløn til Skinnelægning, Svellelægning og -flytning, ældre Spor at optage, Justering af nyt Spor, Ballasttilførsel m. m.	-	1,800 —
Andre, tilfældige Udgifter ca 10 pCt.	-	2,665 —
	Ialt... ca.	27,500 Kr.

C. 60 lbs. Stolskinnespor.

ca. $65_{,7}$ Tons 60 lbs. Skinner à 125 Kr. pr. Ton	ca.	8,215 Kr.
- $2_{,1}$ — Lasker à 125 Kr. pr. Ton	-	263 —
- $0_{,55}$ — Laskebolte à 250 Kr. pr. Ton	-	138 —
- $42_{,7}$ — Stole à 125 Kr. pr. Ton	-	5,340 —
- $6_{,7}$ — Jerndybler à 250 Kr. pr. Ton	-	1,675 —
- 110 Stkr. $^{5}/_{10}$" nye, imprægnerede Sveller à 4 Kr.	-	440 —
- 3,000 Trækiler à 25 Øre	-	750 —
- 1,430 Stkr. Sveller at behandle med Økse og Bor, pr. Stk. 30 Øre	-	429 —
Læsning af Materialier fra Hovedlageret, ca. 125 Tons à 25 Øre	-	31 —
Transport af Materialier til og fra Lager	-	200 —
Forskellige Arbejder ved Overkørsler	-	200 —
— — paa Stationerne, omsat pr. løb. km. Banelinie	-	3,000 —
Arbejdsløn til Skinnelægning, Svellelægning og -flytning, ældre Spor at optage, Justering af nyt Spor, Ballasttilførsel m. m	-	1,800 —
Andre, tilfældige Udgifter, ca. 10 pCt.	-	2,519 —
	Ialt... ca.	25,000 Kr.

Værdi af Materialier, som indvindes ved Overgangen til Stolskinnespor-Systemet pr. løb. Kilometer Spor.

A. Spor af 37 kg. Skinner.

ca. 73	Tons	Skinner à 60 Kr.	ca.	4,380 Kr.
- 3,85	—	Lasker à 50 Kr.	-	192 —
- 0,46	—	Laskebolte à 50 Kr.	-	23 —
- 1,17	—	Spiger à 50 Kr.	-	58 —
- 10,7	—	Underlagsplader à 50 Kr.	-	535 —
- 252	Stkr.	kasserede Sveller à 20 Øre	-	50 —
Indvundne Materialier paa Stationer, omsat pr. løb. km. Banelinie			-	762 —
			Ialt... ca.	6,000 Kr.

B, Spor af 63 lbs. Skinner.

ca. 69	Tons	Skinner à 60 Kr.	ca.	4,140 Kr.
- 4,7	—	Lasker à 50 Kr.	-	235 —
- 0,73	—	Laskebolte à 50 Kr.	-	36 —
- 1,14	—	Spiger à 50 Kr.	-	57 —
- 7,8	—	Underlagsplader à 50 Kr.	-	390 —
- 252	Stkr.	kasserede Sveller à 20 Øre	-	50 —
Indvundne Materialier paa Stationer, omsat pr. løb. km. Banelinie			-	592 —
			Ialt... ca.	5,500 Kr.

C. Spor af 45 lbs. Skinner.

ca. 49,25	Tons	Skinner à 60 Kr.	ca.	2,955 Kr.
- 2,4	—	Lasker à 50 Kr.	-	120 —
- 0,18	—	Laskebolte à 50 Kr.	-	9 —
- 1,3	—	Spiger à 50 Kr.	-	65 —
- 7,1	—	Underlagsplader à 50 Kr.	-	355 —
- 252	Stkr.	kasserede Sveller à 20 Øre	-	50 —
Indvundne Materialier paa Stationer, omsat pr. løbende km. Banelinie			-	446 —
			Ialt ca.	4,000 Kr.

Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. XI, 2det Stykke.

(Skrivelse af 20de Oktober 1899, Jn. III, 12050, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet).

I Anledning af de af Kommissionen angaaende Statsbanedriftens Ordning ønskede Oplysninger

»om Antallet af stedfundne Maskinuheld paa de danske Statsbaner sammenholdt med Antallet af kørte Lokomotivmil samt om muligt tilsvarende Oplysninger for de svenske, norske og württembergske Statsbaner og for London and North Western Banen«,

skal man tillade sig at fremsende vedlagte Genpart af en Skrivelse fra Statsbanedriftens Maskinafdeling, til hvilken man kan slutte sig.

Man skal tilføje, at man ikke har kunnet tilvejebringe Oplysningerne vedrørende bemeldte fremmede Baner, idet disse ikke fremgaa af Driftsberetningerne.

Man har derhos ikke ment ved direkte Henvendelse til Banerne at kunne erholde saadanne Oplysninger, der vare baserede paa lignende Forudsætninger, som ligge til Grund for Statsbanedriftens Maskinafdelings Oplysninger og derfor kunne sammenlignes med disse.

Statsbanedriften.

Maskinafdelingen.

I Anledning af Generaldirektoratets Skrivelse af 20de Juni d. A. (III. J. Nr. 7336) meddeles herved nedenstaaende Oversigt over Maskinuheld ved Statsbanerne i de sidst forløbne 7 Aar:

Aar.	Ialt.	Antal Maskinuheld. I Forhold til Kørslen.	Præsteret Kørsel pr. Lokomotiv.
1892—93.....	119	1 paa 7,944 Lokomotivmil	3,329 Lokomotivmil.
1893—94.....	115	1 - 8,881 —	4,273 —
1894—95.....	139	1 - 7,652 —	4,413 —
1895—96.....	94	1 - 11,737 —	4,503 —
1896—97.....	89	1 - 13,308 —	4,591 —
1897—98.....	96	1 - 13,704 —	4.620 —
1898—99.....	113	1 - 13,041 —	4,493 —

Heraf vil fremgaa, at Uheldenes Antal er en Del varierende, men højst for Aaret 1894—95 og foregaaende Aar, og at det relative Antal, der har holdt sig omtrent konstant i de 3 sidste Aar, er aftaget i en ganske betydelig Grad i Forhold til tidligere.

Medens saaledes et Lokomotiv før 1896—97 medførte et Uheld gennemsnitlig hvert andet Aar, svarer Antallet for de senere Aar kun til 1 Uheld pr. Lokomotiv hvert tredje Aar.

Hvad angaar Uheldenes Art for 1898—99 skal bemærkes, at 50 Uheld skyldes Brud paa Maskindele, medens Resten fordeler sig paa forskellige andre Omstændigheder, saasom Mangel paa Omhu fra Personalets Side, herunder ogsaa en Del af de 24 Varmløbninger, Naturforholdenes Indvirkning o. s. v.

Ved Bedømmelsen af ovenstaaende maa imidlertid erindres, at den udstrakte Anvendelse af Forspand, som Fremførelsen af de svære Tog paa vore Baner nødvendiggør, rummer en stor Fare for Beskadigelsen af Materialet ved ophvirvlet Støv fra den lette Ballast, ligesom det ogsaa bør tages i Betragtning, at Maskinafdelingen i de senere Aar har arbejdet under mere og mere utilstrækkelige Værkstedsforhold, og at de store Forøgelser af Lokomotivpersonalet har bevirket, at dette ikke altid har kunnet erholde den ønskelige Øvelse i Tjenesten forinden Ansættelsen.

Sluttelig skal bemærkes, at Maskinafdelingen mangler Materiale til at give Oplysninger om Forholdene ved de i Generaldirektoratets ovennævnte Skrivelse omhandlede fremmede Baner.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. XII, Punkt 1.

(Skrivelse af 21de Juli 1899, Jn. IV, 4714, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet).

I Anledning af Ministeriets Skrivelse af 13. Juni d. A. — Journal Nr. E. 1462 — fremsender man nedenstaaende Besvarelse af Nr. 12, Punkt 1, i det Skrivelsen medfølgende Bilag vedrørende forskellige Oplysninger, som Kommissionen angaaende Statsbanedriftens Ordning har ønsket at modtage. Kommissionen ønsker at komme i Besiddelse af:

»Oplysning om de Grunde, som have foranlediget, at Køreplanen paa adskillige Statsbanestrækninger, navnlig i Jylland, paa hvilke Antallet af Tog, der standse ved alle Stationer, ikke er særlig stort, er lagt saaledes, at de hurtigt kørende Tog passere Landstationerne uden Standsning. Det er i Kommissionen for dette Punkts Vedkommende udtalt, at hele det nordlige Jylland er daarligt betjent med Tog. Der føres her kun ca. halvt saa mange Tog over Strækningerne som paa Sjælland, og de Tog, som Befolkningen paa Landet egentlig skulde benytte til længere Rejser, køre forbi Landstationerne uden at standse. Paa tilsvarende Strækninger i Udlandet formener man, at Jernbanen ikke fører saakaldte Ekspres- eller Iltog, men hurtigt kørende Persontog, som standse ved alle Stationer.«

Til Belysning af de Forhold, der omtales af Kommissionen, har man udarbejdet medfølgende *Oversigt over det Antal personførende Tog*, som dagligt løber over de vigtigste Strækninger i de forskellige Landsdele, samt over det Antal Rejsende, som disse Tog gennemsnitlig befordre pr. Dag. I Oversigten har man paa den ene Side udeladt Nord- og Kystbanen, paa den anden Side heller ikke medtaget Sidebanerne i Sjælland (Værslev—Slagelse—Næstved og Frederikssundbanen), i Fyn (Assens–Tommerupbanen) og i Jylland (Grenaa-, Løgstør-, Salling-, Thy- og Ribebanen).

Undersøger man nu først, *hvorledes det nordlige Jylland i det hele er betjent med Tog* i Sammenligning med det øvrige Land og navnlig med Sjælland, vil det ses, at Strækningen Frederikshavn—Aalborg har samme Antal Tog som Roskilde—Kalundborg, uagtet de Rejsendes Antal i Togene er henholdsvis 628 og 1042, altsaa over 400 (65%) større paa sidste Strækning end paa første; endvidere at Strækningen Aalborg—Randers falder sammen med Roskilde—Masnedø, medens Tallet paa de Rejsende er henholdsvis 1,053 og 1,760. Randers—Aarhus har 15 Tog til 1,754 Rejsende, Aarhus—Fredericia 18 Tog til 2,066, Nyborg–Strib 22 Tog til 2,709 og Roskilde–Korsør ligeledes 22 Tog til 2,838 Rejsende. At Langaa—Struer og Skern—Skanderborg hver har 8 Tog til deres henholdsvis 715 og 558 Rejsende, turde staa i passende Forhold til det her fremførte, kun at sidstnævnte Strækning er lidt begunstiget. Dette er ogsaa Tilfælde med Stækningerne Lunderskov—Varde og Varde—Ringkøbing, hvad der hidrører fra, at der til det store Uførselssted Esbjerg haves Brug for flere Tog, navnlig til Befordring af letfordærvelige Varer, og man har da kunnet give Publikum Lejlighed til at benytte disse Tog. Hvad *Togantallet* angaar, er der saaledes overalt et passende Forhold til Stede, og særligt er der ingen som helst Hjemmel for den Antagelse, at det nordlige Jylland i det hele skulde være daarligt betjent med Tog.

Ser man dernæst hen til det Antal *Tog, som standse ved Landstationerne*, viser Oversigten, at det nordlige Jylland ogsaa her fuldtud taaler Sammenligning med Sjælland, ja i Virkeligheden er nok saa heldigt stillet. Aalborg—Frederikshavn har 9 standsende Tog til 561 Rejsende, Roskilde—Kalundborg derimod kun 8 Tog til 763 Rejsende; Randers—Aalborg har 9 Tog til 654 Rejsende, Roskilde—Masnedø kun 8 Tog til 662.

Gaar man herefter over til *i al Almindelighed* at undersøge det Spørgsmaal: »Hvad er det for Publikum hensigtsmæssigste, at *Fjærntrafiken* — særligt Fjærntrafiken mellem de af Naturen saa stærkt adskilte Landsdele — besørges med 1) *Iltog*, der kun

Oversigt over det Antal personførende Tog, der efter Køreplanen af 1ste Maj 1898[1]) dagligt løber over nedenstaaende Strækninger samt over det samlede Antal Rejsende, som disse Tog befordre pr. Dag (paa den stærkest trafikerede Del af vedkommende Strækning).

Strækning.	Antal Tog, Landstationerne. som køre forbi	Antal Tog, Landstationerne. som standse ved	Antal Tog, Ialt.	Samlet Antal Rejsende i Togene i de gennemkørende.	Samlet Antal Rejsende i Togene i de standsende.	Samlet Antal Rejsende i Togene Ialt.	Affornævnte Antal Tog, som standse ved Landstationerne,	køre følgende Antal som hurtigere[2]) Tog med smaa Ophold paa Landstat.	Anmærkning.
Roskilde—Kalundborg	2	8	10	279	763	1042	8	8	
Roskilde—Korsør	10	12	22	2037	801	2838	12	5	
Roskilde—Masnedsund....	4	8	12	1098	662	1760	8	4†)	†) fra 1/5 99 : 8.
Nyborg—Strib	7	15*)	22	1363	1346	2709	15	8	*) 2 af disse løbe kun mellem Odense og Tommerup og 2 standse kun delvis ved Landstationerne.
Vamdrup—Fredericia	9	10	19	892	471	1363	10	2	
Fredericia—Aarhus	6	12**)	18	1203	863	2066	12	4	**) 2 af disse løbe kun mellem Aarhus og Skanderborg.
Aarhus—Randers	4	11	15	660	1094	1754	11	4	
Randers—Aalborg	3	9	12	399	654	1053	9	4	
Aalborg—Frederikshavn ..	1	9	10	67	561	628	9	5	
Lunderskov—Varde	2	11	13	142	812	954	11	4	
Varde—Ringkøbing	2	8	10	83	401	484	8	2	
Langaa—Struer	»	8	8	»	715	715	8	4	
Skanderborg—Skern	»	8	8	»	558	558	8	4	
							129	58*)	*) = 45 %.

[1]) Det bemærkes, at Oversigten er udarbejdet paa Grundlag af forrige Sommers Køreplan, fordi de Rejsendes Antal ikke endnu haves for i Aar. Indeværende Sommers Køreplan adskiller sig imidlertid, hvad nærværende Sag angaar, kun fra forrige Aars derved, at der mellem Fredericia og Lunderskov er indlagt et ved Landstationerne ikke standsende Tog, samt at der paa Sydbanen i Sjælland er indlagt et Eksprestog mere i hver Retning, og at Person- og Godstrafiken er adskilt paa denne Banestrækning.

[2]) Herunder er medtaget Tog, som *indbefattet Opholdene* paa Stationerne fremføres med en Hastighed af ca. 35 Kilometer og derover i Timen.

standse ved enkelte større Stationer, medens Rejsende til eller fra de mindre Stationer maa benytte Lokaltog, der korrespondere med nærmeste Standsningssted for Hurtigtogene eller 2) *med hurtig kørende Persontog*, der standse ved alle Stationer?« kan der paa dette Spørgsmaal ikke gives et for alle Tilfælde gældende Svar. Det er klart nok, at det første Alternativ, Iltoget, som standser ved enkelte større Stationer, har meget store Fortrin for alle dem, der kunne benytte det. Mellem Frederikshavn og Kjøbenhavn er der f. Eks. 80 Stationer. Det Tog, som kun standser ved 10 af disse, kan alene paa Grund heraf naa ca. $3^1/_2$ Time hurtigere frem end det, der skal standse ved alle 80. Hertil kommer, at et hurtigkørende Persontog, der standser ved alle Landstationer, med Nødvendighed maa blive belemret med en stor Lokaltrafik; Toget bliver altsaa tungere eller større, og maa ogsaa af denne Grund fremføres langsommere. Iltoget er ogsaa et ubetinget behageligere Tog at køre med, da de idelige Standsninger med deraf følgende Oplukninger af Kupédørene og Ind- og Udstigning af Rejsende virke baade trættende og irriterende. Bestræbelserne gaa derfor ogsaa i Nutiden mere og mere i Retning af gennemkørende Tog for Fjærntrafiken. Men paa den anden Side er der den Ulempe ved et saadant Tog, at et noget ringere Antal Rejsende har let Adgang til samme. Hvor der er et nogenlunde tilstrækkeligt Antal Lokaltog, saaledes som der er paa Statsbanerne, ville Rejsende fra de Stationer, hvor Toget ikke holder, dog i Reglen med Fordel kunne slutte sig til det. Dette er imidlertid et Spørgsmaal, som maa undersøges og afgøres i de enkelte Tilfælde, og derefter maa man saa træffe Valget mellem, om man *kan* indlægge et Iltog med flere eller færre Standsninger, eller man maa *nøjes med* et paa alle Stationer standsende Persontog. Skulde man udtale en almindelig Dom, kunde den herefter kun blive den, at det paa alle Stationer standsende Persontog tilstræber en tarvelig Løsning for alle, medens det ved færre Stationer standsende Iltog giver en udmærket Løsning for de mange og en jævnt god for de allerfleste andre.

Hvad nu særligt Forholdene i *Nordjylland* angaar, vil det bemærkes, at Strækningen *Frederikshavn—Aalborg* kun har *eet* gennemkørende Iltog, nemlig det Tog, som gaar fra Frederikshavn Kl. 6^{45} Aften. Dette blev indlagt, fordi det tidligere Eftermiddagspersontog var blevet for stort til baade at kunne medføre de Rejsende og den overhaandtagende Mængde letfordærvelige Varer. Paa Strækningen *Aalborg—Randers* er der 3 gennemkørende Tog. Men det tør vistnok heller ikke benægtes, at Trafiken mellem denne Del af Jylland og Øerne, særligt efter at de nye Takster ere traadte i Kraft, er saa stærk og i en saadan Udvikling, at det vilde være aldeles urimeligt at nægte denne Del af Landet den Fordel, som gennemkørende Iltog bringe, og Togene ere da ogsaa stærkt søgte baade fra By og Land. Hvad Landboerne paa den nævnte Strækning angaar, have de for det ene af disse Togs Vedkommende (Nr. 188) knap 1 Times Ophold i Hobro eller Randers, naar de fra Lokaltoget ville slutte sig til det, for det andets Vedkommende (Nr. 175) er Opholdet henholdsvis $1^3/_4$ og $1^1/_2$ Time, for det tredjes (Nr. 172) Vedkommende bliver Opholdstiden derimod henholdsvis 2 Timer 18 Minutter og 1 Time 52 Minutter. Dette er imidlertid uundgaaeligt, og lignende Tilfælde indtræde f. Eks. paa Fyn og mellem Roskilde og Næstved. Jylland er atter her ikke ugunstigere stillet end det øvrige Land, og Iltogenes Afløsning paa Strækningen Aalborg—Randers med et paa alle Stationer standsende Persontog vilde kun medføre, at de mange — herunder ogsaa hele Vendsyssels Befolkning — maatte lide for nogle faa, medens disse faa som endeligt Resultat intet vilde vinde.

Sluttelig skal man tilføje nogle Bemærkninger med Hensyn til Kommissionens Udtalelse om, at *man i Udlandet paa tilsvarende Strækninger som Nordjylland ikke fører saakaldte Ekspres- eller Iltog*, men hurtigt kørende Persontog, som standse ved alle Stationer. Hertil kan svares, at der næppe vil kunne paavises noget Sted i Udlandet (Egne med Bjergbaner maaske undtagne), hvor der paa en Jernbanehovedaare af

den Udstrækning som Linien fra Vamdrup over Fredericia til Frederikshavn — der sammenknytter Landets forskellige Dele og Tyskland med Sverig-Norge — ikke føres i alt Fald nogle Iltog uden Standsning paa Landstationerne. Noget andet er, at man adskillige Steder i Udlandet ved Siden af de gennemgaaende Iltog kun kører med rene Persontog og rene Godstog, der standse omtrent overalt, og saaledes ikke kender vore »blandede« Tog. Men denne Foranstaltning er meget kostbar og forekommer ogsaa kun, hvor Trafiken har naaet en anselig Størrelse og Betydning. Efter Evne følger man naturligvis med herhjemme i Retning af den heromhandlede kostbare Opløsning af de blandede Tog i rene Person- og rene Godstog. Begyndelsen er gjort med en Del af Sjælland, hvad der simpelt hen ligger i den store Personfærdsel dersteds. Antallet af Persontog, der standsede ved Landstationerne, er paa de her omhandlede Linier paa Sjælland dog ikke derved blevet forøget. Den seneste Udskillelse af Person- og Godstrafiken paa Sjælland fandt Sted fra 1ste Maj i Aar paa Sydbanen, og endnu staar her kun Vestbanen tilbage. Fyn og Jylland ville efterhaanden komme med i denne Henseende, for Hovedstrækningens Vedkommende forhaabentlig inden ret længe.

Forøvrigt vise Oversigtens sidste Rubrikker, at af det Antal Tog, *som standse ved alle Stationer*, fremføres allerede nu henimod Halvdelen (ca. 45%) med en Hastighed af ca. 35 km. i Timen, indbefattet Opholdene paa alle Stationer — paa Strækningen Randers—Aalborg med $37_{,8}$, paa Strækningen Aalborg—Frederikshavn med $38_{,7}$ km. Hastighed — altsaa som *hurtigkørende* Persontog.

Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. XII, Punkt 2.

(Skrivelse af 7de September 1899, Jn. IV, 5912, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet).

I Anledning af Ministeriets Skrivelse af 13. Juni d. A., 1462, fremsendes nedenstaaende Besvarelse af Nr. 12, Punkt 2, i det med Skrivelsen fulgte Bilag vedrørende forskellige Oplysninger, som »Kommissionen angaaende Statsbanedriftens Ordning« har ønsket at modtage.

I det nævnte Punkt begæres der »Opgivelse af hvormeget hurtigere Togene med Anvendelse af det nuværende Materiel kunne gennemføres paa de forskellige Strækninger end for Tiden, samt om der vil være forbunden Omkostninger og da hvilke med en hurtigere Gennemførelse af Togene.«

A. Køretiden for de enkelte Tog beregnes paa Grundlag af de for de forskellige Togarter og de forskellige Banestrækninger udregnede *„Tabeller for Køretiden.“*

De Momenter, som ere de afgørende ved Udregningen af disse Tabeller, ere i det væsentlige følgende:

1. Politireglementets Bestemmelser, i Henhold til hvilke Gennemsnitshastigheden ikke maa overstige for Iltog og Persontog 10 Mil (ca. 75 km.) og for blandede Tog og Godstog 6 Mil (ca. 45 km.) i Timen.

For uindhegnede Baner foreskriver Politireglementet ikke nogen Gennemsnitshastighed, men derimod en Maksimalhastighed af 5 Mil (ca. 37 km.) i Timen.

2. Sporets Styrke paa den paagældende Banestrækning, samt
3. Banens Stigningsforhold og Krumninger.

Til de i Henhold hertil fundne rene Køretider lægges saa

4. et Tillæg for hver: Igangsætning, Standsning og Krydsning samt for Toghastighedens Formindskelse ved Gennemkørsel af Stationer og
5. de fornødne Tillæg for Togenes Ekspedition og for Ekspeditionen af tilsluttende Tog. Paa enkeltsporede Baner kan det yderligere være nødvendigt at afpasse Togtiderne noget for at opnaa Krydsning paa dertil egnede Stationer.

B. Paa Grundlag af de ommeldte »Tabeller for Køretiden« fastslaas *saa den Belastning, som de forskellige Maskiner kunne trække* i de Togarter, der kunne føres over de paagældende Banestrækninger. Denne Belastning udregnes saaledes, at Maskinernes Trækkeevne *udnyttes fuldt ud* for alle Togarter under almindelige Forhold, hvorimod det under uheldige Vejrforhold kan blive nødvendigt at formindske Belastningen, naar Køretiderne skulle overholdes.

C. Det fremgaar af det anførte, at naar Togenes Hastighed skulde forøges, kunde dette kun ske enten

1. ved en *Formindskelse af Togenes Belastning* eller ved en Forøgelse af Trækkekraften, hvilket atter kunde ske
2. ved rigeligere Anvendelse af *Forspandsmaskiner* eller
3. ved Anvendelse af *stærkere Maskiner* end de nuværende.

Det første Middel (*Belastningens Formindskelse*) kan imidlertid kun gennemføres ved at indlægge et Antal nye Tog, tilstrækkeligt til at erstatte den ved Togenes Formindskelse opstaaede Forringelse af Banernes Befordringsevne. Men hertil vilde der kræves ikke alene en Forøgelse af Materiellet, men tillige flere Remiser, større Værksteder og større Personale. For at de mange nye Tog skulde kunne gennemføres, maatte der endelig anlægges Dobbeltspor paa flere af de stærkest trafikerede Strækninger.

Hvad det andet Middel (*rigeligere Anvendelse af Forspandsmaskiner*) angaar, maa man anse det for meget uheldigt, paa Grund af de dermed følgende Ulemper. Ikke alene lider den bageste Maskine, men det tager som Regel uforholdsmæssig lang Tid at ekspedere og rangere med større Tog end dem, der kunne fremføres af én Maskine; hertil kommer, at Maskinernes Trækkekraft kun delvis benyttes, saa at denne Foranstaltning bliver meget uøkonomisk.

Hvad endelig angaar det tredje Middel (Anvendelse af *stærkere Maskiner end de nuværende*), skal man bemærke, at alle de nyere Maskiner, der anvendes paa Hovedbanerne, ere saa store og svære, som Banernes Overbygning og andre Indretninger tillade, hvorfor Maskiner med større Trækkeevne ikke kunne komme til Anvendelse med de nuværende Anlæg.

Foruden de Omkostninger, der vilde være en Følge af de allerede nævnte Foranstaltninger ved Indførelsen af en hurtige Kørsel, maa det endvidere erindres, at en Forøgelse af Togenes Hastighed vil medføre en i Forhold til Kørehastighedens Forøgelse staaende Stigning i Udgifterne til Forbrugsmaterialier, saasom Kul, Olie, Vand o. desl. samt til Vedligeholdelsen af Materiellet paa Grund af det med den hurtigere Kørsel forbundne stærkere Slid.

En væsentlig hurtigere Gennemførelse af Togene vil med andre Ord ikke kunne tilvejebringes med det nuværende Materiel og de nuværende Baneindretninger, men vil kræve store Nyanskaffelser og kostbare nye Anlæg, foruden at Driftsudgifterne selvfølgelig ville forøges. Men hvor stor Bekostningen i det Hele vil blive, vil ganske afhænge af det Omfang, i hvilket Foranstaltningen gennemføres, (for hvormange og paa hvilke Strækninger) og hvilken forøget Hastighed man vilde tilstræbe, og der kan derfor ikke nævnes bestemte Tal i saa Henseende.

Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. XII, Punkt 3.

(Skrivelse af 2den August 1899, Jn. IV, 4974, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet).

I Anledning af Ministeriets Skrivelse af 13de Juni d. A. — E 1462 — fremsendes nedenstaaende Besvarelse af Nr. 12, Punkt 3, i det Skrivelsen medfulgte Bilag vedrørende forskellige Oplysninger, som Kommissionen angaaende Statsbanedriftens Ordning har ønsket at modtage:

»Oplysning om Virkningen af de gældende Forbud mod at der til visse Tog sælges Billetter til alle Stationer, samt om hvad Statsbanerne ville opnaa ved Forbudene, som i Reglen ere af den Beskaffenhed, at de Rejsende uden eller med ganske ringe Udgift paa lovlig Maade kunne gøre dem virkningsløse«.

De for Tiden givne Forbud mod Salg til enkelte Tog af Billetter til alle Stationer ere i Henhold til Opslagskøreplanen følgende:

1. Billetter mellem København og Roskilde ere ikke gyldige til *Tog 83* (Eksprestoget fra København Kl. $9_{,42}$ Fm. til Orehoved).

2. Billetter mellem Stationer paa Strækningen København—Strib ere ikke gyldige *til Togene 47 og 65* (Eksprestogene fra København henholdsvis Kl. $9_{,5}$ Fm. og $8_{,13}$ Em. til Fredericia).

3. Billetter mellem Stationer paa Strækningen Korsør—København ere ikke gyldige til *Tog 64* (Eksprestoget som ankommer til København Kl. $8_{,12}$ Em. fra Fredericia).

4. Billetter mellem Stationer paa Strækningen Strib—København ere ikke gyldige til *Tog 66.* (Eksprestoget som ankommer til København Kl. $8_{,45}$ Em. fra Fredericia).

Af disse Forbud blev det første (vedrørende Tog 83) allerede givet ved Køreplanen af 1ste Juni 1889. De hidtil mellem København og Masnedsund løbende Iltog bleve fra dette Tidspunkt forandrede til Eksprestog for derved at opnaa en hurtigere Forbindelse sydpaa, og det var da af Betydning at undgaa de Ulemper, som en Lokaltrafik mellem København og Roskilde kunde paaføre Forbindelsestoget. Særligt paa Søn- og Helligdage og ved andre stærkt trafikerede Lejligheder var det at befrygte, at en stor Tilstrømning af lokale Rejsende vilde nødvendiggøre Tilhængning af Vogne udover det Antal, der var tilstrækkeligt til Befordring af de videregaaende Rejsende, og at der derved vilde fremkaldes Forsinkelser af Toget; tilmed er en saadan Lokaltrafik med god Grund ikke velset af de gennemgaaende Rejsende. Som Følge heraf blev det paabudt, at der ikke maatte sælges Billetter til Tog 83 i København til Roskilde, og herved var der saa meget mindre Betænkelighed, som der foruden Tog 83, der den Gang afgik fra Kjøbenhavn Kl. $9_{,30}$ Fm., var to andre Forbindelser i mindre end en Time fra København til Roskilde, nemlig Kl. 9 Fm. og Kl. $9_{,55}$ Fm. Rejsende, som desuagtet vilde benytte Tog 83 til Roskilde, maatte altsaa løse Billet til Køge, den første Station efter Roskilde, hvor Toget standsede. Herved vilde Rejsen fordyres paa I, II og III Klasse med henholdsvis 165, 120 og 75 Øre. Denne Forskel er ganske vist efter Indførelsen af de nye Billettakster formindsket til henholdsvis 140, 90 og 50 Øre, men ogsaa dette Tillæg er tilstrækkelig stort til at bevirke, at kun enkelte Rejsende til Roskilde, for hvem det er særligt magtpaaliggende, benytte Tog 83. Hensigten med det nævnte Forbud opnaas altsaa fuldstændigt.

Med Hensyn til det andet Forbud mærkes, at der tidligere, da der kun løb eet Morgeneksprestog, Nr. 45, mellem København og Korsør, var givet et lignende Forbud for dette Togs Vedkommende mod Salg af Billetter mellem København og Roskilde som for Tog 83. Dette skete ved Køreplanen af 1ste Maj 1892. Der blev nemlig den Gang indlagt et Eksprestog i hver Retning mellem København og Kalundborg, og da det udadgaaende Kalundborgtog (Nr. 103) afgik fra København Kl. $9_{,15}$ Fm., fremkom der en Forbindelse mellem København og Roskilde, som passende kunde erstatte den med Tog 45, der afgik fra København Kl. 9 Fm. Lokaltrafiken til Roskilde kunde altsaa lægges over paa Kalundborgtoget, med hvilket Færdslen efter Forholdenes Natur ikke kunde blive saa stor som med Korsør-Eksprestoget. For at opnaa Befordring med Tog 45 fra København til Roskilde maatte der derfor løses Billet til *Slagelse*, den første Station

efter Roskilde, hvor Toget standsede, og denne Forhøjelse af Billetfragten var selvfølgelig endnu større end den, der fremkom for Tog 83.

Da Færdslen paa Strækningen København—Fredericia imidlertid stadig var i Stigning, blev det allerede fra 1ste Maj 1893 nødvendigt at foretage *en Deling af Rejsestrømmen.* Denne Deling blev i Retning fra København til Fredericia iværksat paa den Maade, at det fra København Kl. $7_{,40}$ Fm til Korsør afgaaende *Persontog Nr. 43* sluttedes til Iltoget over Fyn med Standsning ved Købstadstationerne og de vigtigere Landstationer, medens det sjællandske *Eksprestog Nr. 45* førtes over Fyn som et nyt Eksprestog, kun standsende ved Nyborg, Odense og Strib. I modsat Retning blev der truffet tilsvarende Foranstaltninger; der indlagdes et nyt Eksprestog over Fyn, ligeledes kun standsende ved Strib, Odense og Nyborg, og sluttende sig til det sjællandske *Eksprestog Nr. 64* (Ank. til København Kl. $8_{,35}$ Aften), medens det tidligere fynske Iltog førtes videre til Sjælland i Tilslutning til *Persontoget Nr. 66* (Ankomst København Kl. $10_{,35}$ Aften).

Ved denne Ordning af Toggangen blev Trafiken mellem de sjællandske og fynske Mellemstationer indbyrdes og mellem disse og Jylland henlagt til Persontogene, hvorimod Eksprestogene besørgede den øvrige Trafik, altsaa dels mellem Hovedstaden og Købstæderne indbyrdes (med den nævnte Undtagelse for Roskildes Vedkommende) dels mellem de nævnte Steder og Jylland samt Udlandet.

Denne Foranstaltning maatte imidlertid atter udvides ved Køreplanen af 15de Maj 1896, idet de Rejsendes Antal nu var steget i en saadan Grad, at de hidtil løbende Dageksprestog mellem København og Fredericia vare utilstrækkelige til Befordringen, saaledes at disse maatte dubleres.

Dubleringen bestod i, at der fra København Kl. $8_{,30}$ Fm. forud for det bestaaende Eksprestog, der fik *Nr. 47*, afsendtes et nyt Eksprestog *Nr. 45* til Korsør, medens det forudgaaende Persontog *Nr. 43* bibeholdtes.

Fra Fredericia indlagdes ligeledes et nyt Eksprestog, Nr. 62, til København kun standsende ved Stationerne Strib, Odense, Nyborg, Korsør, Slagelse og Roskilde.

Benyttelsen af de to Eksprestog *til København Nr. 62 og 64* blev igennem de tilsluttende Forbindelser ordnet saaledes, at den maatte antages at blive nogenlunde passende fordelt paa begge Tog, idet Tog 62 befordrede Rejsende fra Strækningen Struer—Esbjerg—Fredericia samt fra de nord- og sydfynske Privatbaner og Tog 64 Rejsende fra Udlandet via Vamdrup samt fra Nordjylland. Der blev derfor ikke foretaget nogen Indskrænkning overfor de Rejsende fra Stationerne Strib, Odense, Nyborg, Korsør og Slagelse i det Valg, som de havde mellem disse to Tog.

For de *fra København udgaaende Eksprestog Nr. 45 og 47's* Vedkommende fik man vel ogsaa nogen Fordeling af de Rejsende derved, at sjællandske og fynske Forbindelsestog afsendtes i Tilslutning til det førstnævnte Tog, men det var desuagtet nødvendigt at give særlige Regler for Togenes Benyttelse, for at Rejsestrømmen kunde fordeles nogenlunde ligeligt paa dem begge. Det maatte ellers med de indvundne Erfaringer for Øje befrygtes, at Størstedelen af de Rejsende, for hvem Valget stod aabent, vilde *vælge det sidste Tog*, saaledes at dette vilde blive ganske overfyldt, medens det forudgaaende Dubleringstog vilde blive meget svagt besat og saaledes ikke komme til at gøre den tilsigtede Nytte

I dette Øjemed blev det derfor paabudt, *at Stationerne paa Strækningen København—Strib til Tog 47 kun maatte sælge Billetter til jydske og udenlandske Stationer.* Følgen heraf var, at Rejsende mellem Stationerne København, Roskilde, Slagelse, Korsør, Nyborg og Odense, naar de alligevel vilde benytte Tog 47, maatte løse Billetter til *Fredericia*, hvilket for Rejsende fra København til *Odense* var ensbetydende med en For-

højelse af Billetprisen for I, II og III Klasse med henholdsvis 4,10, 2,60 og 1,30 Øre, hvilken Forhøjelse efter de billige Takster endnu udgør 1,25, 75 og 50 Øre henholdsvis for I, II og III Klasse. Fra sjællandske Stationer er Forhøjelsen større, og den spiller i det Hele en tilstrækkelig stor Rolle til, at Publikum aldeles overvejende vælger de Tog, der efter Køreplanen er bestemte for de paagældende Rejser, og saaledes følger den Anvisning, som Jernbanen har givet og til Samfærdslens behørige Røgt med Nødvendighed har maattet give.

Efter Indførelsen af de nye Billettakster i Sommeren 1897 tog Færdslen atter et yderligere Opsving, saa at det ved Køreplanen af 1ste Maj 1898 blev nødvendigt at foretage en Deling ogsaa af *Natekspresstogene* mellem København og Fredericia. For at faa de Rejsende passende fordelt paa de to Natekspresstog blev da ligesom ved Dagekspresstogene Benyttelsen af det førstafgaaende, Tog 63, givet fri, medens der til det sidste, *Tog 65*, paa Strækningen København—Strib kun sælges Billetter til jydske og udenlandske Stationer. Foranstaltningen har haft samme gode Virkning som den tilsvarende med Tog 47; den tilsigtede Hensigt, at dele Rejsestrømmen paa en for Publikum tjenlig og nødvendig Maade, er fuldt ud naaet.

Endnu staar tilbage at vise Virkningen af og Hensigten med de to sidste Forbud. Ved Køreplanen af 15de Maj 1896 eller senere var der ikke gjort nogen Indskrænkning i det Valg, som Rejsende fra Stationerne Strib, Odense, Nyborg, Korsør og Slagelse havde til enten at benytte Tog 62 (fra Fredericia Kl. $2_{,14}$ Em.) eller 64 (fra Fredericia Kl. 3 Em.).

Følgen heraf blev imidlertid, at Tog 64 overbebyrdedes og forsinkedes, medens der var god Plads i det forudgaaende Tog 62 og endnu mere i det sjællandske Iltog Nr. 60, der siden Maj 1897 havde løbet fra Korsør Kl. $4_{,53}$ med Ankomst til København Kl. $7_{,03}$ Em. med Forbindelse fra Kielskibet og standsende ved Købstadstationerne. Her var saaledes givet et indirekte Bevis for Rigtigheden af de med Hensyn til Togene 47 og 65 fra København trufne Bestemmelser. For nu at raade Bod paa Sagen maatte Rejsende fra Sjælland henvises til Tog 60, Rejsende fra Fyn til Tog 62. En saadan Deling blev derfor indført ved Køreplanen af 1ste Maj 1898 og bibeholdtes i Køreplanen af 1899, hvor den fik den i Skrivelsens Begyndelse under Nr. 3 og 4 nævnte Formulering (hvorved bemærkes, at de tidligere Tognumre 60, 62 og 64 svare til de nye Tognumre 60, 64 og 66).

Affattelsen af Forbudene var sket under Hensyn til, at man ikke turde berøve Rejsende til Sideruterne eller udover København Muligheden af at benytte de nævnte Tog, naar disse frembød en bedre Forbindelse.

Ogsaa for disse Forbuds Vedkommende kan det antages, at de fleste Rejsende følge de givne Anvisninger, og at Virkningen saaledes *i Almindelighed* svarer til Hensigten. Selv en ringe Prisforskel lægger nemlig Baand paa de Rejsende, og Prisforskellen er i Reglen 15 à 20 Øre for III Klasse, 25 à 45 Øre for II Klasse, 40 à 65 Øre for I Klasse. Men paa Grund af den faldende Takstskala kan det ikke undgaas, at Prisforskellen i de under 3 og 4 nævnte Tilfælde undtagelsesvis synker ned til en Ubetydelighed og stundom helt bortfalder. Herved er dog kun et af to at gøre, *enten* helt at ophæve Foranstaltningen for Tog 64 og 66, skønt den i det hele virker godt — altsaa lægge Hænderne i Skødet, fordi man ikke kan naa alt — eller at gøre Prisforskellen større ved i vidt Omfang at udelukke Rejsende, der virkeligt skulle til Sideruterne — hvad der vilde være ganske unaturligt. Man har derfor for disse to Togs Vedkommende foretrukket at gøre, hvad der fornuftigvis kan gøres for at formaa de Rejsende til at fordele sig saaledes paa de gennemgaaende Tog, at de *alle* kunne naa Befordring paa god og forsvarlig Maade. Et enkelt Tog *kan* nu en Gang ikke befordre dem, og man *maa* derfor gribe til de Midler, som kunne benyttes og som kunne virke, selv om de

ikke virke alt. Kunne disse Midler ikke benyttes, drives man med Nødvendighed ind paa Spørgsmaalet om at udelukke III Klasse fra Hurtigtogene — det Middel til at dele Rejsestrømmen, som er saa vel kendt i Udlandet, men som man hidtil har kunnet undgaa herhjemme netop gennem de ovennævnte fire Forskrifter.

Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. XII, Punkt 4.

(Skrivelse af 9de August 1899, Jn. IV, 5068, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet).

I Anledning af Ministeriets Skrivelse af 13de Juni d. A. Journal E, 1462, fremsender man nedenstaaende Besvarelse af § 12, Punkt 4, i det i Skrivelsen medfulgte Bilag vedrørende forskellige Oplysninger, som »Kommissionen angaaende Statsbanedriftens Ordning« har ønsket at modtage:

Det omhandlede Punkt lyder saaledes:

»Oplysning ønskes om de Regler, hvorefter Statsbanerne fordele deres Personvogne, idet man har det Indtryk, at der i højere Grad i Jylland end paa Sjælland anvendes Materiel af tarveligere Art«.

Med Hensyn hertil skal man meddele, at *det Materiel, som oprindeligt havdes paa de to Statsbaneomraader*, før de bleve samlede under en Styrelse, paa ganske uvæsentlige Undtagelser nær ere forblevne paa det Omraade, hvor det hørte hjemme. Nogle mindre aarlige Anskaffelser af Personvogne, som fandt Sted i Tiden fra 1887 til 1895, tilgik de to Omraader nærmest som Materiel til nyoprettede Tog samt til Erstatning for Vogne, som bleve ophuggede. Hvad derimod angaar de store Anskaffelser af nyt Materiel (244 Vogne), som have fundet Sted i Henhold til Bevillinger paa de 4 sidste Finanslove, og som navnlig Virkningen af den ny billigere Tarif af 1897 væsentlig begrundede, er Fordelingen af dette sket saaledes, at *det Antal ny Kupepladser, som hvert Omraade har faaet, omtrent er lige stort*)*.

Jylland—Fyn fik derved et i Forhold til Trafiken noget rigeligere Antal, navnlig 3die Klasses Pladser, end Sjælland—Falster, men de saakaldte Bænkevogne — lukkede Godsvogne med Træbænke — havde ogsaa faaet en vel udstrakt Anvendelse som *Reservepersonvogne* i førstnævnte Distrikt, og dette har man bødet paa, uden at Jernbanen dog har kunnet opgive at bruge Bænkevogne til Hjælp. Saafremt dette skulde ske, maatte man nemlig for at kunne bestride Trafiken paa de forholdsvis faa Dage om Aaret, hvor den stiger ganske særligt højt, have en stor Vognpark henstaaende ubenyttet hele den øvrige Tid af Aaret.

Hvad den Anskuelse angaar, at Arten af det i Jylland anvendte Materiel skulde være tarveligere end det paa Sjælland anvendte, maa denne rimeligvis hidrøre dels fra, at man begyndte med at lade de første Bogievogne løbe i Togene paa Sjælland, og dels fra, at der i Virkeligheden paa Sjælland findes en Del flere Bogievogne end i det andet Distrikt. Dette sidste er imidlertid en ligefrem Følge af, at der i de gennemgaaende Tog paa Sjælland findes ulige flere Rejsende end i Togene i Jylland og Fyn. Medens saaledes forrige Sommer det samlede Antal Rejsende *pr. Dag* i de gennemgaaende Tog (Hovedforbindelsestog med de andre Landsdele eller med Udlandet) paa *Sjælland* udgjorde 4,302, var Tallet for *Jylland* 1,498 og Tallet for *Fyn* 1,585.

Men hertil kommer, at der paa Sjælland haves en Trafik, til hvilken der ikke findes noget tilsvarende i det andet Distrikt, nemlig den paa Nord- og Kystbanen. Paa disse Strækninger er der efterhaanden indlagt en Del hurtigkørende Persontog, der delvis ikke standse paa Mellemstationer, og som tildels have Forbindelser til og fra svenske

*) Her bortses fra det Materiel, som paa særlige Love bevilgedes i Anledning af nye Baners Aabning (Hobro—Løgstør Banen, Viborg—Aalestrup Banen, Kystbanen, Værslevbanen).

Baner i Helsingborg. I flere af disse Tog er der indsat Bogievogne, og man agter at gaa videre i denne Retning bl. a. ogsaa af den Grund, at det største Antal af de Rejsende, der besøge vort Land, befare disse Strækninger, hvoraf den ene udgør en Del af den betydningsfuldeste Hovedvej mellem det sydlige og nordlige Udland.

Medens Antallet af Bogievogne, *naar det indtil Dato bestilte Materiel er leveret*, vil være omtrent dobbelt saa stort paa Sjælland som i det andet Omraade (70 mod 38 Vogne), vil derimod de tvende Omraader være lige stærkt forsynede med almindelige Vogne med Toilet (Kloset), (81 mod 86 Vogne), og Resultatet vil i Løbet af et Aarstid være det, at der i ethvert Fald paa Hovedlinierne i alle gennemgaaende Tog i begge Omraader vil findes Bogievogne, om end ikke udelukkende, og at der i alle andre Tog — naar muligt undtages Tog over ganske korte Strækninger — vil findes Vogne med Kloset.

Sluttelig skal man udtale, at hvorvel Statsbanerne i de senere Aar er gaaet ganske betydeligt frem i Retning af at anskaffe nyt Materiel — som før bemærket er der paa de sidste 4 Finanslove bevilget 244 nye Vogne, hvoraf Sjælland faar 112, medens Jylland—Fyn faar 132 (deraf 40 Bogievogne til Sjælland og 24 til Jylland), vil der dog altid ved Siden af de nye Vogne blive en stor Vognpark af ældre Vogne, som det vilde være aldeles uforsvarligt i økonomisk Henseende at kassere. Disse Vogne anvendes fortrinsvis i Tog, der standse ved Mellemstationer og optage Rejsende, der væsentlig befare Banen over korte Strækninger (fra Købstadstation til Landstation eller omvendt), men i Ferietiderne og iøvrigt i Sommerperioden maa gamle Vogne i det hele taget holde for og i ret rigelig Udstrækning forøge de faste Stammer af det bedre Materiel.

Dette er ikke noget for de danske Statsbaner særegent, men vil træffes ved alle større Baner i andre Lande.

Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. XII, Punkt 5.

(Skrivelse af 27de Juli 1899, Jn. IV, 4848, fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet).

I Anledning af Ministeriets Skrivelse af 13de f. M., Journ. E, 1462, skal Generaldirektoratet meddele følgende til Besvarelse af Nr. 12, Punkt 5 i det Skrivelsen medfulgte Bilag, vedrørende forskellige Oplysninger, som Kommissionen angaaende Statsbanedriftens Ordning har ønsket at komme i Besiddelse af. Kommissionen ønsker »Oplysning om de i Udlandet anvendte Billetteringsmaader og om Muligheden af og Omkostningerne samt Besparelserne ved at gaa over til Perronafspærring paa alle Stationer, saa at Billettering under Kørselen kan undgaas«.

Med Hensyn til det første Punkt i det fremsatte Spørgsmaal bemærkes, at der i Udlandet anvendes tre Hovedkontrolsystemer, nemlig 1. Kontrol i *Toget*, medens det *kører*, 2. Kontrol i *Toget*, men medens det *holder* paa Stationerne, og 3. Kontrol ved Indgangen til og Udgangen fra *Stationerne* (Perronafspærring).

Det *første* System — Kontrol under Kørselen — er det ældste og ogsaa hos os almindeligt anvendte og behøver derfor næppe at beskrives nærmere.

Det *andet* System — Togkontrol paa Stationerne — anvendes i England, dog ikke som eneste System (jfr. nedenfor), men kun for Fjerntogenes Vedkommende paa Afgangs- og Endestationer samt de større Mellemstationer. Den nærmere Ordning af denne Kontrol er følgende: De Rejsende have paa Afgangsstationen fri Adgang til Perronen; Billetterne efterses forinden Togafgang af Togledsageren (the guard), der ofte aflaaser de Kupeer, hvori han har billetteret, saaledes at andre senere ankomne Rejsende ikke kunne tage Plads i den paagældende Kupe, forinden Togledsageren atter kommer tilbage til denne. Kupeerne lukkes atter op forinden Togafgang. Indsamlingen af de benyttede Billetter sker paa den sidste Station, hvor Toget holder forinden Endestationen,

saa at de Rejsende uden videre Kontrol kunne forlade Toget paa Ankomststationen. Benyttes der Gennemgangsvogne, indsamles Billetterne dog under Kørselen kort forinden Ankomsten til Endestationen.

For Publikum synes denne Kontrol temmelig besværlig, saaledes virker blandt andet Aflaasningen af Vogndørene generende. Det er endvidere saa godt som ugørligt at tilendebringe Kontrollen hurtigt, naar Antallet af Rejsende er stort, ligesom Kontrollen heller ikke kan siges at være særlig betryggende, uagtet Billetterne, foruden, som anført, at forevises for Togledsageren inden Afgangen, tillige ofte efterses undervejs af Stationsfunktionærer paa de Stationer, hvor Toget holder.

Det *tredje* System endelig — Perronafspærring paa lignende Maade som kendt herhjemme fra Nord- og Kystbanen — er det nyeste. Det er sikkert oprindelig opstaaet paa Banestrækninger med stærk Persontrafik og mange Stationer. I de senere Aar har det imidlertid vundet mere almindelig Indgang, og det anvendes nu i vidt Omfang i Belgien, Holland og Frankrig. Ogsaa i England benyttes det paa en Del By- og Forstadsbaner, saaledes paa den underjordiske Bane i London, samt paa de fleste mindre Landstationer. Endelig er det for nogle Aar siden indført i Tyskland som eneste System.

Forinden man gaar over til at betragte Spørgsmaalet om Muligheden af en almindeligere Indførelse af Perronafspærringssystemet her i Landet og de dermed forbundne Omkostninger og Besparelser, skal man bemærke, at Formaalet med Systemets Indførelse har været et dobbelt, nemlig dels at undgaa eller indskrænke Personalets Færden paa de kørende Togs Gangbrædder, dels at indføre en skarpere for Jernbanens Indtægter mere betryggende Kontrol, der navnlig tilvejebringes derigennem, at Publikum maa forevise Billetten for en Jernbanebetjent og aflevere den til en anden, medens det efter det ældre System er samme Betjent, som efterser og indsamler Billetterne. Systemet frembyder sig, som foran berørt, ganske naturligt, ja bliver en næsten uundgaaelig Nødvendighed, hvor der er stærk Persontrafik og mange tæt ved hinanden liggende Stationer, idet det her er umuligt for Personalet at overkomme Billetteringen i den korte Tid, Kørselen fra Station til Station varer. Paa de Strækninger og i den Skikkelse, hvori det her hjemme er indført, har det vist sig formaalstjenligt, ligesom Publikum i det hele med Lethed har fundet sig i Foranstaltningen.

Men naar Spørgsmaalet rejses om *Systemets almindelige Indførelse* ogsaa paa Banestrækninger, hvor dets Anvendelse ikke umiddelbart paabydes af de stedfindende Trafikforhold, viser Sagen sig forbundet med større Betænkeligheder, idet *den finansielle Side af Forholdet gør sig gældende med stor Styrke.* Det følger jo nemlig af Systemets Karakter, at dets Gennemførelse altid vil være forbunden med betydelige Bekostninger, dels til Anlægsforanstaltninger og dels til Kontrolpersonalet, hvilken sidste Udgift ikke kan ventes opvejet af en tilsvarende Formindskelse af Togpersonalet. Hvad disse Merudgifters Størrelse angaar, har en indgaaende Beregning, der anstilledes i 1896 og paa det allernærmeste vil passe paa Forholdene den Dag i Dag, givet det Resultat, at *Anlægsudgifterne* paa Stationerne vilde beløbe sig til ca. 150,000 Kr. en Gang for alle, og den *aarlige Merudgift til Personalet* til ca. 300,000 Kr.

Med Hensyn til det sidste Punkt i det fremsatte Spørgsmaal, nemlig *hvilke Besparelser der ville kunne opnaas ved Systemets Gennemførelse* paa samtlige Banestrækninger, vil der, som foran berørt, næppe blive Tale om at indvinde en betydeligere Del af Merudgiften gennem en Formindskelse af Togpersonale, idet Togene for Tiden ikke i Almindelighed medføre flere Konduktører end de Rejsendes Betjening kræver — saaledes kun 2 Konduktører ved Il- og Persontogene — og Muligheden af en hurtig Togekspedition let vilde udelukkes, hvis man paa dette Omraade gjorde større Indskrænkninger. En Indskrænkning blandt Togførere og Pakmestre kan der heller ikke vel blive

Tale om, da disse Togfunktionærers særlige Gerning forbliver uberørt af, om Billetkontrollen sker i Togene eller paa Stationerne.

Derimod kan der selvfølgelig ventes en forøget Indtægt gennem et større Salg af Ventesalsbilletter, men hvor meget, der vil indkomme herigennem, kan ikke beregnes; dog er det lidet sandsynligt, at Merudgiften skulde kunne dækkes derigennem.

Under Hensyn til det anførte har man derfor i de sidste to Aar ikke foretaget noget Skridt til at indføre Perronspærring paa flere Banestrækninger, uden at man dog har opgivet Tanken om at gaa videre i den Retning, naar det skønnes nødvendigt eller hensigtsmæssigt.

Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. XII, Punkt 6.

(Herom foreligger en Skrivelse fra Indenrigsministeriet, bilagt med en Udtalelse af Generaldirektoratet for Statsbanedriften. Ved begge Skrivelser paavises det, at den danske Stat ikke kan opnaa nogen Fordel ved at ophøre at drive Natfarten Korsør—Kiel, der har Betydning for Postbesørgelsen til og fra det sydlige Udland. Snarere maa det antages, at en saadan Foranstaltning vil medføre en yderligere Udgift for Statskassen end den, der nu haves ved Rutens Drift, og som anslaas til ca. 100,000 Kr. om Aaret.

Af Hensyn til Beskaffenheden af de givne Oplysninger har Indenrigsministeriet anmodet Kommissionen om at undlade at aftrykke de to Skrivelser).

Besvarelse af Kommissionens Skrivelse Nr. XII, Punkt 7.

(Indenrigsministeriets Skrivelse af 20de September 1899, E 2305).

I Skrivelse Nr. 12 af 19de Maj d. A. har Kommissionen under Punkt 7 udbedt sig:

1) Oplysning om Trafikkens Størrelse samt den omtrentlige Indtægt og Udgift for Farten Aarhus—Kallundborg, og

2) Opgivelse af de Omkostninger, som for Staten vilde være forbundne med en fuldstændig Overtagelse af denne Fart, samt en Opgørelse af, hvorledes Indtægter og Udgifter maa antages at ville stille sig ved Statsdrift.

I denne Anledning skulde man tjenstlig meddele følgende:

Ved den Overenskomst, der er afsluttet med »Det forenede Dampskibsselskab« om Vedligeholdelse af Ruten Aarhus—Kallundborg med 2de Dampskibe, har Staten garanteret Selskabet en Minimums-Bruttoopsejling af 180,000 Kr. aarlig for begge Skibe. Selskabets Bruttoopsejling har ifølge Ministeriet foreliggende Oplysninger i de tvende sidste Finansaar beløbet sig til:

	Passage.	Godsfragt.	Total.
1897—98	102,535 Kr. 56 Ø.	17,098 Kr. 60 Ø.	119,634 Kr. 16 Ø.
1898—99	94,407 — 64 —	20,710 — 69 —	115,118 — 33 —

Som Følge heraf er i Statstilskud udbetalt Selskabet for 1897—98 et Beløb af 60,365 Kr. 84 Ø. og for 1898—99 et Beløb af 64,881 Kr. 67 Ø.

I Aaret Juli 1898—Juni 1899 er der paa Ruten befordret ca. 35,800 Rejsende, deraf i gennemgaaende Personindskrivning med Statsbanerne ca. 23,000 Rejsende og i lokal Personbefordring mellem Aarhus og Kallundborg ca. 12,800 Rejsende.

Hvad Selskabets Udgifter angaar, er man henvist til et rent Skøn; man tør muligt gaa ud fra, at den aarlige Udgift ikke fuldt naar de 180,000 Kr., der ere sikrede Selskabet som Mindsteindtægt, men paa den anden Side tror man ikke, at Udgiften kan være væsentlig mindre.

Hvis Staten skulde overtage Farten, maatte der anskaffes to nye Dampskibe, saaledes at man besørgede denne Fart og Korsør—Kiel Farten med i alt 5 Skibe, 2 Skibe til hver Fart med et fælles Reserveskib. Anskaffelsen af to tidssvarende Skibe vilde koste ca. 1,400,000 Kr.

Saafremt der ligesom nu kun skulde foretages 1 Fart daglig i hver Retning, vilde Statens *aarlige* Udgifter kunne beregnes til ca. 218,000 Kr. (til Lønning og Beklædning til Personalet, Forbrug af Kul, Olie m. m., Vedligeholdelse, Havneudgifter og Ekspedition samt uforudsete Udgifter), altsaa paa Grund af de større Skibe noget mere end det forenede Dampskibsselskabs Udgifter kunne antages at udgøre.

Imidlertid vilde der sikkert, naar Staten overtog Ruten, snart blive stillet Fordring om hyppigere og hurtigere Forbindelser. Udgiften med 2 Farter daglig i hver Retning maa beregnes til ca. 290,000 Kr. aarlig, hvortil uden Tvivl vilde komme Udgiften ved Førsel af et nyt Iltog mellem Kjøbenhavn og Kallundborg, ca. 80,000 Kr. Den samlede Udgift vilde herefter blive ca. 370,000 Kr. om Aaret. Om Indtægterne er det ikke godt at sige noget bestemt; kun synes det at være hævet over enhver Tvivl, at de ikke tilnærmelsesvis vilde dække Udgifterne, men at Statsdrift paa Ruten vilde give et anseligt aarligt Underskud.

Det tilføjes sluttelig, at der ved ovenstaaende Opgørelse over den aarlige Udgift ved Statsdrift af Ruten ikke er taget Hensyn til Skibenes Værdiforringelse, ej heller til Forrentning af det Beløb, der vil medgaa til Skibenes Anskaffelse; Udgiften vil derfor være at forhøje med et passende Beløb i Overensstemmelse hermed.

Besvarelse efter særlig Forespørgsel. Nr. XIII.

(Indenrigsministeriets Skrivelse af 6. Januar 1900, E 24).

I Skrivelse af 22. f. M. har Kommissionen begært Oplysning om, hvorvidt der maatte have været ført Forhandlinger med Norge om Oprettelsen af en Post- og Trafiklinie for Norge gennem Jylland til det sydlige Udland med Dampskibsforbindelse fra Laurvig til Frederikshavn, og om disse Forhandlinger i bekræftende Fald maatte have ført til noget Resultat, og da hvilket.

I Anledning heraf skal man tjenstlig meddele følgende:

Efter at der tidligere fra den norske Regerings Side var sket Henvendelse angaaende Tilvejebringelse af en forøget Kørehastighed for de Tog, der i Frederikshavn staa i Forbindelse med den af den norske Stat underholdte Post- og Dampskibsroute mellem Kristianssand og Frederikshavn, blev Spørgsmaalet senest i 1895 paany bragt paa Bane i Anledning af et af det norske Storting behandlet Forslag om at dirigere Hovedposterne fra (eventuelt til) Kristiania til (eventuelt fra) Udlandet over Laurvig og Frederikshavn i Stedet for ad den nuværende Hovedroute med Nattogene over Sverrig og Danmark.

Under Hensyn til, at den omhandlede Foranstaltning kun lod sig iværksætte med en meget bekostelig Dublering af Eksprestogene mellem Frederikshavn og Fredericia, saa man sig nødsaget til at besvare den norske Regerings Henvendelse derhen, at man ikke for Tiden saa sig i Stand til at etablere den ønskede Forøgelse af Kørehastigheden for de paagældende Tog, men at man fremdeles vilde have Opmærksomheden henvendt paa de fra norsk Side i saa Henseende fremsatte Ønsker for det Tilfælde, at der af Hensyn til den indenlandske Trafik skulde blive Tale om en Omordning og Udvidelse af Toggangen paa de jydske Statsbaner.

Senere har — kom bekendt — en Forbedring af Togggangen fundet Sted i den af den norske Regering ønskede Retning, uden at dette herefter har foranlediget nogen ny Henvendelse fra norsk Side.

DEN I HENHOLD TIL LOV AF 26. MARTS 1898 § 26 NEDSATTE

JERNBANEKOMMISSION.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

BILAG B.

INDEHOLDENDE

MEDDELELSER OM DE AF KOMMISSIONEN VED REJSER I UDLANDET INDHENTEDE OPLYSNINGER OM FREMMEDE JERNBANEFORHOLD.

KØBENHAVN.
TRYKT HOS J. H. SCHULTZ.
1899.

INDHOLD.

Side

A. Meddelelser om Jernbaneforholdene i Sydtyskland ..... 1.

B. Meddelelser om engelske Jernbaneforhold ..... 53.

C. Meddelelser om svenske og norske Jernbaneforhold..... 79.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

A. SYDTYSKLAND.

Meddelelser om Jernbaneforholdene i Sydtyskland.

Hvad der nedenstaaende meddeles, grunder sig paa Iagttagelser og Undersøgelser af det af Kommissionen angaaende Statsbanedriftens Ordning nedsatte særlige Udvalg, hvis Opgave det var at studere Jernbaneforholdene ved de württembergske, badensiske og bajerske Statsbaner. Udvalget bestod af Landstingsmand, Etatsraad Breinholt og Landstingsmand, Konsul Tolderlund. Kontorchef ved Statsbanedriften N. J. U. Andersen har assisteret ved Undersøgelserne.

For bedre at kunne anvende det i Beretningen oplyste, vil det formentlig være hensigtsmæssigt først at være kendt med Banernes Længde, Befolkningens Tæthed, Trafikkens Størrelse m. m. i de Lande, som gøres til Genstand for Omtale. Enkelte Oplysninger herom gives derfor som Indledning til Beretningen, og er der for at lette Oversigten i denne Indledning indsat tilsvarende Oplysninger for Danmarks Vedkommende.

I. Statistiske Oplysninger.

	Württemberg.	Baden.	Bajern.	Danmark.
1. Landets Størrelse i □ km.	19,504	15,081	75,865	38,279
2. Folkemængde (1890).....	2,036,522	1,657,867	5,594,982	2,172,380
3. Antal Indbyggere paa 1 □ km.	104	110	74	57
4. Statsbanernes Længde i km. pr. $^{31}/_{3}$ 98	1,754	1,548	5,322	1,767
5. Beregnet Anlægskapital for Statsb. Millioner Kroner c.	503	435	1,087	218
6. Antal Rejsende ..... Millioner	28,08	29,09	38,53	14,59
7. Befordret Godsmængde Millioner Tons	7,33	11,25	17,06	2,69
8. Middeltransportlængden pr. Rejse km.	19,02	19,57	30,98	31,3
9. Middeltransportlængden af Gods km.	79,68	73,60	136,86	78,04

	Württemberg.	Baden.	Bajern.	Danmark.
10. Personkilometer pr. Banekilometer ...	305,089	375,259	226,339	260,285
11. Tonkilometer pr. Banekilometer	329,420	534,490	439,596	125,409
12. Antal Lokomotiver	502	593	1,472	358
13. Antal Personvogne	1,183	1,516	3,548	978
14. Antal Godsvogne.....	7,143	11,221	20,003	5,015
15. Indtægt af Personbefordringen Millioner Kroner	14,18	16,02	36,18	11,03
16. Indtægt af Godsbefordringen Millioner Kroner	25,83	32,54	81,14	9,28
17. Indtægt pr. Personkilometer .... Øre	2,54	2,82	2,86	2,4
18. Indtægt pr. Tonkilometer ..... Øre	3,43	3,93	3,60	3,67
19. Antal Ekspeditionssteder.....	421	393	1,155	304
20. Antal Ansatte ved Banerne 31/3 98 ..	12,828*)	15,401	32,115	8,249
21. Samlet Indtægt .... Millioner Kroner	43,61	55,12	126,91	22,68
22. Samlet Udgift ..... Millioner Kroner	27,85	34,41	79,8	18,25
23. Overskud..... Millioner Kroner	15,76	20,71	47,11	4,43
24. Forrentning af den ovenangivne Anlægskapital ..... pCt.	3,11	4,76	4,33	2,03

II. Bestyrelsesforhold.

Bestyrelsesforholdene ere ordnede paa forskellig Maade ved Statsbanerne i Württemberg, Baden og Bajern, dog frembyde Forholdene i de to første Lande en Del Lighed, og navnlig styres begge Landes Baner efter et meget stærkt Centralisationsprincip. I Bajern mener man at have en mere decentraliseret Forvaltning; den er indrettet efter samme Princip som det, der anvendtes ved de preussiske Statsbaner indtil for et Par Aar siden. I det følgende behandles Organisationen særskilt for hvert Land.

1. *De württembergske Statsbaner.*

Grundlag for den nuværende Organisation er en kongelig Forordning af 20de Marts 1881 med Udførelsesbestemmelser af 30te Marts 1890. Efter samme har Udenrigsministeriet**) den øverste Ledelse og Tilsynet med Jernbanedriften, medens Banerne administreres af en Generaldirektion.

---

*) Dette Tal kan ikke godt sammenlignes med de andre Tal, da Pakhusbetjeningen paa de württembergske Statsbaners Stationer for en stor Del sker ved Hjælp af *private* Arbejdere, hvis Tal ikke er medregnet ved Opgørelsen af Ansatte ved Banerne.

**) At Banerne sortere under Udenrigsministeriet er fra første Færd en Tilfældighed. Ved et Ministerskifte i Midten af Tredserne gjorde den paagældende, der var udset til Udenrigsminister, sin Overtagelse af dette Ministerium afhængig af, at Post-, Telegraf- og Jernbanevæsenet underlagdes Ministeriet. Da denne Ordning ikke viste sig uhensigtsmæssig, har man bibeholdt den; maaske har ogsaa den Omstændighed, at den württembergske Udenrigsminister efter det tyske Riges Oprettelse kun vilde have meget lidt at varetage, hvis han ikke tillige var Trafikminister, bidraget hertil.

Den øverste Ledelse udøver Ministeriet paa den Maade, at Generaldirektionen har Forpligtelse til at søge dets Approbation paa visse Sager. I den Anledning, og da Post- og Telegrafvæsenet ogsaa sorterer under Udenrigsministeriet, er der i dette oprettet en Afdeling for Trafikvæsen. Denne Afdeling er imidlertid kun lille, og der findes ikke faguddannede Jernbanemænd blandt Personalet. Nogen egentlig Kritik af de Sager, som forelægges af Generaldirektionen, kan saaledes ikke forebringes Ministeren af Afdelingens Personale. Naar Generaldirektionen vil træffe en Foranstaltning af ikke altfor gennemgribende Betydning, men dog af en saadan Beskaffenhed, at ministeriel Stadfæstelse kræves, indhentes denne ofte paa den Maade, at Konceptet til Sagens Ekspedition forelægges af Præsidenten (Generaldirektøren) for Ministeren, og denne meddeler da Approbation ved at skrive »Tiltrædes« paa Konceptet.

Under Ministeriets Forretningsomraade henhører hovedsagelig:

a. Fastsættelsen af de almindelige Grundregler for Banernes Bestyrelse, Tjenstinstruktioner for det overordnede Personale; Afgørelse af Tvivlsspørgsmaal, som maatte opstaa angaaende Anvendelse af Love, Forordninger m. m.; Stadfæstelse af Afvigelser fra gældende Bestemmelser.

b. Forandringer i Organisationen, herunder Oprettelse og Nedlægning af Embeder og Ekspeditionssteder.

c. Afgørelse af Stridsspørgsmaal og Meningsforskelligheder mellem Generaldirektionen for Statsbanerne og Generaldirektionen for Post- og Telegrafvæsenet; endvidere Afgørelse af Klager over Statsbanedirektionen.

d. Jernbanernes Forhold til det tyske Rige samt til udenlandske Stater. Overenskomster med fremmede Jernbaner, for saa vidt Overenskomsterne handle om andet end Anvendelse af gældende Bestemmelser eller almindelige Bestyrelsesgrundsætninger (herunder dog ikke Tarifoverenskomster, undtagen for saa vidt der ved Overenskomsterne ydes Fragtnedsættelser).

e. Budgettet; Stadfæstelse af Afvigelser fra bevilgede Budgetter; Budgetoverskridelser.

f. Fastsættelse af Regler for Antagelse af Aspiranter til den højere Jernbanetjeneste.

g. Ansættelse, Forfremmelse, Forflyttelse, Afskedigelse af det overordnede Personale samt af Personalet af Mellemklassen; Bevilling af Tillæg, Belønninger m. m. (dog kan Generaldirektionen tilstaa Belønninger og Understøttelser paa indtil 100 M. til de Funktionærer, som ere ansatte af samme); Tilladelse for det overordnede Personale til at foretage Tjenstrejser udenfor Landet.

h. Fastsættelse af de Former, hvorefter Tjeneste- og Lønforholdene skulle ordnes for Betjente og Arbejdere; Ordningen i Almindelighed af det retlige Forhold mellem Jernbanestyrelsen og de ved Jernbanerne beskæftigede Arbejdere; Bevilling af Understøttelser under Sygdom og til Begravelse af Betjente og Arbejdere samt deres Efterladte, naar Beløbet overstiger 100 M.

i. Udøvelsen af det øverste Tilsyn med Embedsmænd og Betjente ved Jernbanerne, herunder Afgørelse i Sager om overordnede Embedsmænds Giftermaal*); Uniformsbestemmelser.

k. Afgørelse af Ansøgninger om hel eller delvis Eftergivelse af Fængselsstraffe**) samt af Bøder (herunder ogsaa Konventionalbøder). Generaldirektionen er dog bemyndiget til at træffe endelig Afgørelse i Sager om Eftergivelse af Konventionalbøder indtil 100 M. for Overtrædelse af Befordringsreglementet.

l. Bestemmelser om Forvaltning af Tjenstboliger m. m.; Stadfæstelse af Statutter for Understøttelsesforeningen for Ansatte ved Jernbanerne og deres Efterladte, Tilsyn med denne Kasses Bestyrelse, Fastsættelse eller Stadfæstelse af Regler for Bevilling af overordentlige Understøttelser af denne Kasse.

m. Anordning af Forarbejder til nye Banelinier og af Detailudkast til andre Bygningsanlæg; endvidere Undersøgelser af og Forsøg med nye Trafikindretninger, for saa vidt der herved foranlediges Udgifter; Stadfæstelse af Planer til nye Driftsanlæg, navnlig af Linierne for nye Baner, Beliggenheden af Stationerne, Bygning af nye Stationer og mere omfattende Forandring af Stationer paa i Drift værende Baner, Planer til andre Bygningsarbejder, Kalkuler vedrørende Nyanlæg samt Udvidelser og Forbedringer af bestaaende Anlæg, for saa vidt den Sum, der kræves til det enkelte Anlægs Udførelse, maa antages at overstige 25000 M.; Stadfæstelse af Afvigelse fra allerede approberede Planer samt af Overskridelser af budgetterede Summer til Bygningsanlæg.

n. Stadfæstelse af nye Konstruktionsprinciper ved Bygningsanlæg af alle Slags, Driftsindretninger og Materiel.

o. Stadfæstelse af det Program for Bygning af Nyanlæg samt for Udvidelser af bestaaende Anlæg, som hvert Aar skal forelægges Ministeriet, endvidere af den almindelige Plan for Overbygningens Fornyelse samt af den Plan, hvorefter de til Banernes Vedligeholdelse bevilgede Beløb agtes anvendte.

p. Fastsættelsen af Normerne for den kommissariske Prøvelse af færdige nye Driftsanlæg samt Fastsættelse af Tidspunktet for saadanne Anlægs Aabning for Driften.

q. Udstedelse af Befordringsbestemmelser, Fastsættelse af de Enhedssatser, hvorefter Taksterne skulle beregnes; Afvigelser fra de gældende Befordrings- og Tarifbestemmelser; Fribefordring.

r. Stadfæstelse af Køreplanen. Generaldirektionen behøver dog ikke at indhente ministeriel Approbation paa mindre Ændringer, som foretages i Køreplansperioden, for saa vidt Arten og Antallet af Tog bestemte til Personbefordring ikke berøres derved.

---

*) Efter württembergsk Lov maa Embedsmænd, der henhøre til en af de første 8 Rangklasser, gøre Indberetning til det dem foresatte Ministerium, naar de agte at indgaa Ægteskab, og Vielsen kan ikke finde Sted, før Ægteskabstilladelse er givet. Alle overordnede Jernbaneembedsmænd falde ind under denne Bestemmelse.

**) Det underordnede Personale ved Banerne kan for begaaede Tjenstforseelser arbitrairt straffes med indtil 3 Dages Fængsel for begaaede grovere Tjenstforseelser. Straffen afsones i saa Tilfælde i et Statsfængsel.

s. Køb, Mageskifte eller Salg af Grundstykker, dog kan Generaldirektionen paa egen Haand købe Grundstykker, hvis Erhvervelse er nødvendig for at bringe en approberet Plan til Udførelse, for saa vidt Købesummen er mindre end 10000 M. Ligeledes er Generaldirektionen bemyndiget til uden ministeriel Stadfæstelse at sælge erhvervede Grundstykker, naar det ved Tilendebringelse af et Nyanlæg viser sig, at der ikke faas Anvendelse for dem, og deres Værdi beregnet efter den Pris, der oprindelig er givet for dem, ikke overstiger 2000 M.

t. Approbation paa, at Grundstykker tilhørende Banerne belastes med Servitutter, samt paa, at Generaldirektionen paatager sig vedvarende Ydelser; endvidere Tilstaaelse af Affindelsessummer for Bortfald af Servitutter og af Byrder, som paahvile Jernbanerne, for saa vidt Affindelsessummen i det enkelte Tilfælde overstiger 2000 M.

u. Bemyndigelse til Salg af Materialer, Inventarium, Materiel m. v., naar Salgsgenstandene maa antages at være mere end 25000 M. værd.

v. Stadfæstelse af Overenskomster om Udførelse af Bygningsanlæg og Arbejder samt om Levering af Forbrugsgenstande, dog med den Begrænsning, at Generaldirektionen ikke behøver ministeriel Approbation paa Overenskomster, som angaa Beløb indtil 100000 M., naar Arbejdet eller Leverancen efter stedfunden offentlig Licitation overdrages den lavest bydende, og slet ikke paa Overenskomster, som angaa Beløb indtil 25000 M.

x. Stadfæstelse af Forlig o. lign. i Sager, der angaa tvivlsomme Krav, Approbation paa Erstatninger af Billighedshensyn, naar Beløbene overstige 2000 M.

y. Jernbanekoncessioner; Varetagelsen af Statens Interesser og Overopsynet med Privatbanerne.

Iøvrigt er Generaldirektionen forpligtet til at bringe til Ministeriets Kendskab alle Tildragelser og Foranstaltninger, som maa formodes at have Interesse for samme. Dette sker som Regel ved Forelæggelse af Akterne eller ved, at der gives et mundtligt Referat.

Som det vil fremgaa af foranstaaende griber Ministeriet ikke direkte ind i Banernes Ledelse. Derimod kræves dets Approbation i en Mængde Sager. Den egentlige Administration af Banerne sker som foran bemærket ved Generaldirektionen for Statsjernbanerne. Det er altsaa denne Myndigheds Opgave umiddelbart at lede og tilse Driften af Statsbanerne (herunder Dampskibsfarten paa Bodensøen). Desuden ere følgende Forretninger underlagte Generaldirektionen:

Nyanlæg af Jernbaner*).
Udvidelse af de i Drift værende Baner.

---

*) Det er kun Nyanlæg af Statsbaner, som sortere under Generaldirektionen. Anlæg af en Privatbane foregaar saaledes: Planer og Overslag, som ikke maa være udarbejdede af ansatte i Statens Tjeneste, forelægges Regeringen. Denne indhenter Generaldirektionens Erklæring over det forelagte og meddeler derefter Stadfæstelse paa Planerne. Privatbanen bygges da uden Assistance af Statens Ingeniører, hvem det ved Lov er forbudt at medvirke. Naar Banen er færdig, lader Regeringen den prøve af Generaldirektionen, og først naar dette er sket, gives Tilladelse til Banens Aabning. Det paahviler Generaldirektionen en Gang om Aaret at underkaste Banens Materiel og Anlæg et Eftersyn.

Vedligeholdelse af samtlige af Hensyn til Jernbanedriften og Dampskibsfarten etablerede Bygningsanlæg og Indretninger.

Bestyrelsen af den Statsejendom, som er bestemt til Driftsøjemed*).

Bestyrelsen af Jernbanepolitiet, ogsaa paa Privatbanerne.

Generaldirektionen forestaas af en Præsident. Denne er ansvarlig for hele Forretningsførelsen. Det paahviler ham at lede og tilse samtlige Embedsmænds Virksomhed, at sørge for, at det fornødne Samarbejde finder Sted, samt at medvirke ved alle principielle og almindelige Spørgsmaals Behandling. Alle Embedsmænd og Betjente ved Banerne ere ham underordnede og pligtige at efterkomme hans Befalinger. For at skaffe Præsidenten det Overblik over alle Sager, som er nødvendigt for, at han virkelig kan være den ledende, er der direkte under Præsidenten oprettet et Sekretariat med tilhørende Skrivestue og Registratur. Herfra fordeles de indgaaede Sager og Skrivelser, som alle forelægges Præsidenten, og her behandles de Sager, som i Henhold til foranstaaende betragtes som hørende under Præsidentens personlige Forretningsomraade. Disse Sager ere:

1. Forberedelse af organisatoriske Foranstaltninger, Forretningsorden og Forretningernes Fordeling ved Generaldirektionen, Ansættelse af Medhjælpspersonale i de forskellige Kontorer, Fordeling af Lokaler, Fastsættelse af Regler for Husorden i Generaldirektionen.

2. Behandling af Personalespørgsmaal, som ikke angaa det daglønnede Personale, dog under Medvirkning af de nedenfor omtalte Afdelingschefer, for saa vidt angaar de under disse ansatte; Disciplinarsager.

3. Uddannelse af Personale, Eksamensvæsen, Førelse af Lister over Ansatte samt over Ansøgere.

4. Anordning af Embeds- og Kasseeftersyn efter Aftale med de vedkommende Afdelingschefer.

5. Indledningen til den kommissariske Prøvelse af nye Driftsanlæg.

6. Fribefordringssager og Sager om Tilladelse til at passere Banestrækninger og Banegaarde.

Iøvrigt ere Forretningerne i Generaldirektionen delte i tre Grupper og hver Gruppes Forretninger henlagte under en særlig Afdeling. De saaledes bestaaende Afdelinger ere:

a. Forvaltningsafdelingen.
b. Bygnings- og Baneafdelingen.
c. Drifts- og Færdselsafdelingen.

Præsidenten forestaar personlig Drifts- og Færdselsafdelingen. De under a. og b. nævnte Afdelinger forestaas hver af en Afdelingschef.

Under Forvaltningsafdelingen hører følgende Sager: Bestyrelse af Grunde og Grundejendomme. Erhvervelse af saadanne undtagen ved Nyanlæg. Salg af Grundstykker under Medvirkning af Bygnings- og Baneafdelingen, Skattevæsen, Tjenst-

*) I Württemberg spekulere Statsbanerne til en vis Grad med Grunde. Naar det formenes, at et fordelagtigt Køb kan gøres, og der blot er en fjern Udsigt til, at Banerne en Gang i Tiden ville faa Brug for Grunden, skaffer Generaldirektionen sig Ministeriets Bemyndigelse til at erhverve den, og Ministeren bringer da senere Sagen i Orden med den württembergske Landdag.

boliger, Brandforsikring, Budgettet, Tilsyn med Udgiftsbudgettets Overholdelse, Kasse- og Regnskabsvæsen, Statistik, Udgivelse af Driftsberetningen, Kautionsvæsen, Bestyrelse af Understøttelseskasser og Arbejderpensionskassen m. m., Jernbanelægetjenesten, Uheldsforsikring, Gratialer og Understøttelser, Procesvæsen, Magasintjenesten, herunder Anskaffelse og Forvaltning af Værksteds-, Opfyrings-, Belysnings- og andre Materialer, Inventariesager, Uniformsvæsenet, Montering, Tryksager, Billettrykkeri, Afregning med andre Bestyrelser, Vognafregning, Milepenge, Personalesager vedrørende det under Afdelingen staaende ikke fast ansatte Personale.

Under Bygnings- og Baneafdelingen er henlagt: Bygning af nye Jernbaner, Erhvervelse af Grunde ved Bygning af nye Baner, Udvidelser og Forbedringer af Baneanlægene, Vedligeholdelse af Banelegemet, inklusive Bygninger, Bearbejdelse af Planer til nye Anlæg, Opstilling af Udkast til Bygningskreditlove, Opstilling af Udkast til Budget for de under Afdelingens Omraade faldende Positioner, Medvirkning ved Salg af Grundstykker samt ved Udlejning af Boliger og Oplagspladser, der høre til Stationsanlæg, Anskaffelse og Bestyrelse af Materialer til Brug ved Overbygningen, Drift af Banernes Imprægneringsanstalt, Personalesager vedrørende det under Afdelingen staaende ikke fast ansatte Personale.

I Drifts- og Færdselsafdelingen behandles Sager vedrørende Stations- og Togtjenesten, Banetelegraftjenesten, Signalvæsen, Banepoliti, Køreplaner, Tarif- og Befordringsreglementer, Afslutning af Driftsoverenskomster med fremmede Baner, Fragtkredit, Klager og Reklamationer vedrørende Person- og Godsbefordringen, Driften af Dampskibsfarten paa Bodensøen, Anskaffelse og Vedligeholdelse af Driftsmateriel, Opvarmning og Belysning af Vogne, Tjenesten i Maskinværkstederne, Drift af Gasværker og elektriske Belysningsanlæg, Dampkedelrevision, Embeds- og Kasseeftersyn, gensidig Vognbenyttelse, Fastsættelse af Antallet af Lokomotiver og Vogne, Anvendelsen af Person- og Godsvogne, Opstilling af Udkast til Budget for de under Afdelingens Omraade faldende Positioner, Medvirkning ved Afgivelse af Skøn over nye Baner, ved Oprettelse af nye Stationer, ved Forandring af bestaaende og Bygning af nye til Stations- og Togtjenesten bestemte Anlæg og Indretninger af enhver Slags (bl. a. Tilslutningsspor), endvidere Medvirkning ved Anskaffelse af Materialer til Brug ved Driften, navnlig ved væsentlige Forandringer i Materialernes Beskaffenhed, Banegaardsrestaurationer, Medvirkning ved Udleje af de til Stationsanlæg hørende Boliger og Lagerpladser, Personalesager vedrørende det under Afdelingen staaende ikke fast ansatte Personale.

Afdelingscheferne afgøre — forudsat at der ikke kræves ministeriel Stadfæstelse, eller Sagen, jfr. nedenstaaende, ikke skal behandles i samlet Styrelse — de dem overdragne Sager selvstændigt. Præsidentens Stilling er dog ogsaa her sikret. For at vigtigere Sager ikke skulle blive afgjorte modsat Præsidentens Ønsker, har han Ret til at forbeholde sig Behandling af en hvilkensomhelst under Forvaltnings- og Bygnings- og Baneafdelingen hørende Sag. Han kan ogsaa forlange Sagen behandlet i den samlede Generaldirektion, og dette skal altid ske, for saa vidt Afdelingschefen har arbejdet i Sagen, og der bestaar Meningsforskel mellem ham og Præsidenten.

Til Behandling af de under de forskellige Afdelinger hørende Sager er der i Generaldirektionen ansat 19 Direktionsmedlemmer. Alle Sager, der foran ere betegnede, deles af Præsidenten paa en bestemt af Ministeriet stadfæstet Maade mellem disse Direktionsmedlemmer, der ere ansvarlige for den rettidige Bearbejdelse af de dem tildelte Forretninger, for nøjagtigt og fuldstændigt Referat af Akterne, for at de af dem stillede Forslag ere lovlige og sagligt rigtige. Sagerne bearbejdes nemlig kun af det paagældende Direktionsmedlem, medens Afgørelsen træffes af Præsidenten eller

vedkommende Afdelingschef eller i den samlede Styrelse. Herfra undtages dog løbende Sager og Sager af mindre Betydning, hvilke det er tilladt de enkelte Direktionsmedlemmer, hver for sit Omraade, at afgøre paa egen Haand. Sagerne ere ikke delte mellem Direktionsmedlemmerne saaledes, at der under hver Afdelingschef kan siges at staa et vist Antal Direktionsmedlemmer; det kan godt ske, at et Direktionsmedlem er refererende i to ja i alle tre Afdelinger. Saaledes har f. Eks. et Medlem Bearbejdelsen og Referat af alle tre Afdelingers retslige Sager, et andet Medlem har af Sager, der henhøre under Forvaltningsafdelingen, Budgetsager, Kasse- og Regnskabssager, Statistiksager og Ledelsen af Driftsberetningens Udarbejdelse, Anskaffelse af Værkstedsmaterialer m. m., af Sager, der henhøre under Bygnings- og Baneafdelingen, Anskaffelse og Forvaltning af Overbygningsmaterialer, Tilsyn med Imprægneringsanstalten, og endelig af Sager, der sortere under Drifts- og Færdselsafdelingen, Administrativreferat vedrørende Anskaffelse og Vedligeholdelse af Materiel, Tjenesten i Værkstederne, Drift og Vedligeholdelse af Gasværker og elektriske Belysningsanlæg.

Benævnelsen Direktionsmedlem paa de foran beskrevne Referenter anvendes, fordi de paagældende ere stemmegivende i de Møder, som afholdes af den samlede Generaldirektion, der saaledes bestaar af Præsidenten, de to Afdelingschefer og Direktionsmedlemmerne. I den samlede Generaldirektion skal der forhandles om og træffes Beslutning i de Sager, som henvises til den af Præsidenten, og desuden afgøres dersteds, selvfølgelig efter forudgaaet Forhandling, Sager, der angaa følgende Genstande:

1. Udstedelse og Forandring i de almindelige Tjenstinstrukser, dog ikke saadanne, der angaa Ekspeditionstjenesten.

2. Organisationsforandringer, Oprettelse af nye og Forandring af bestaaende Tjenestesteder; Grundlaget for Ordningen af Forholdet til andre Jernbane- og Dampskibsstyrelser samt Befordringsinstitutioner.

3. Budgettet; Skøn over Forslag til Bygning af nye Baner og over Ansøgninger om Koncession paa Anlæg af Privatbaner.

4. Besættelse af Embeder, naar Ansættelse skal finde Sted paa Livstid *); ufrivillig Afskedigelse af fast ansatte Embedsmænd; Pensionering af overordnede Embedsmænd; Forbigaaelse af Embedsmænd af Mellem- og lavere Grad ved Ansættelse, Forflyttelse eller Lønningsforbedring.

5. Udøvelse af den Straffemyndighed, som er tillagt Generaldirektionen, Afgørelser af Klager over Straffe dikterede af Lederne af den daglige Tjeneste.

6. Køreplanen.

7. Forandringer af Enhedssatserne for Befordring af Personer og Gods.

8. Erstatninger som Følge af Uheld, naar det enkelte Beløb udgør mere end 2000 M., Spørgsmaal om Forfølgning af tvivlsomme Retskrav, naar det drejer sig om mere end 2000 M., Forlig, Afkald, Anerkendelse vedrørende tvivlsomme Krav paa mere end 1000 M.; Erstatninger af Billighedshensyn paa 1000 M. og derover.

9. Planer til nye Driftsanlæg og betydeligere Bygninger; væsentlige Forandringer i Materiellets Konstruktion, mekaniske Anlæg m. m.

*) Alle overordnede Embedsmænd samt Embedsmænd af Mellemklassen ere ansatte paa Livstid.

10. Erhvervelse af Grundstykker, naar Købeprisen udgør mere end 2000 M.; Salg af Grundstykker, hvis oprindelige Indkøbspris har oversteget 2000 M.

11. Ekspropriation; Fastsættelse af Erstatning herfor.

12. Kontrakter om Udførelse af Bygningsanlæg, Arbejder samt om Leverancer, naar Kontrakten angaar mere end 25000 M. Har der imidlertid funden offentlig Licitation Sted og Kontrakten ikke angaar et større Beløb end 100000 M. og Arbejdet eller Leverancen overdrages den lavest bydende, behandles Sagen ikke i den samlede Direktion.

13. Bevilling af Forskud samt af større Afdragsbetalinger paa Bygningsarbejder m. m. end hjemlet ved de afsluttede Kontrakter samt Betaling før Forfaldstid, for saa vidt Beløbet udgør mere end 25000 M.

14. Salg af Materialer, Inventar, Materiel, Redskaber m. m., naar Værdien maa antages at overstige 5000 M.

Præsidenten bestemmer, naar den samlede Direktions Møder skulle finde Sted. Han afgør, hvorledes Spørgsmaalene skulle stilles, leder Afstemningen og fastslaar dens Resultat. Han har at sørge for, at der gives udtømmende Referat af Sagen, samt for, at den behandles grundigt og sagligt. Afgørelse finder Sted efter absolut Flertalsafstemning. Præsidenten eller den Afdelingschef, som i hans Forfald fører Forsædet, afgiver kun sin Stemme i Tilfælde af Stemmelighed. Direktionsmødet er kun beslutningsdygtigt, naar mindst 5 Direktionsmedlemmer foruden Præsidenten ere til Stede.

Vedkommende Referent, under hvis Omraade Sagen hører, refererer den i Direktionsmødet. Forinden Mødet skal Sagen være refereret for Præsidenten og vedkommende Afdelingschef. Ere Sagerne af større Vigtighed, eller anses de for vanskeligere, gives et skriftligt Referat, i hvilket de væsentligste Omstændigheder ere anførte. Over Møderne føres en særlig Protokol. Det staar Præsidenten og de øvrige Deltagere i Møderne frit for at lade Protokollen tilføre en skriftlig Fremstilling af deres Mening om Sagen, og skal Ministeriet gøres bekendt med saadanne afvigende Meninger.

Udførelsen af de i Mødet fattede Beslutninger paahviler vedkommende Referent — uanset om de stemme med hans Forslag eller ikke.

Haster Afgørelsen af en Sag, eller anses den for saa simpel og ligefrem, at der ikke kan ventes at være delte Meninger om dens Afgørelse, kan vedkommende Referent med Præsidentens og Afdelingschefens Samtykke lade Akterne gaa rundt med et Forslag til Sagens Afgørelse. Viser der sig imidlertid herved Meningsforskel, skal Sagen behandles paa almindelig Maade i den samlede Direktion.

Som foran anført paahviler Bearbejdelsen af de i Direktionen forekommende Sager de 19 Direktionsmedlemmer. Det er imidlertid indlysende, at de maa have Hjælp hertil, og i den Anledning er der under Generaldirektionen oprettet en Del Kontorer foruden det Præsidenten direkte underlagte Sekretariat samt Registratorkontoret og Skrivestuen*). Endvidere have disse Embedsmænd Hjælp af enkelte overordnede Embedsmænd, som staa udenfor Kontorerne, og nærmest danne et Bindeled mellem Generaldirektionen og Lederne af den daglige Tjeneste. Saadanne overordnede Embedsmænd ere de tre Overdriftsinspektører og Overmaskinmesteren. Overdriftsinspektørerne have til Opgave at tilse Trafiktjenesten og at bistaa de Referenter, hvem Bearbejdelsen af Trafiksager er overdraget, saaledes at de til enhver Tid kunne være

*) Antallet af ansatte i disse Kontorer er henholdsvis 7, 20 og 24.

à jour med Forholdene ude og blive i Stand til at afhjælpe mulige Mangler. Overmaskinmesterens Opgave er en tilsvarende, for saa vidt Maskintjenesten angaar.

Kontorerne ere følgende. De i Parentes anførte Tal angive Antallet af ansatte. Hovedkasserer- og Bogholderkontoret (14), det maskintekniske Kontor (16), det bygnings- og banetekniske Kontor (103), statistisk Kontor (11), Vognafregnings- og Kilometerkontoret (23), Grundarealkontoret (7), Godsindtægtsrevisionen (50), Personindtægtsrevisionen (27), Udgiftsrevisionen (31), Trafikkontoret (15), Reklamationskontoret (9), Tarifkontoret (13), Sygekassekontoret (14), Hovedmagasinforvaltningen (10), Overbygningsmaterialforvaltningen (8), Monterings- og Tjenstbeklædningskontoret (11), Inventarieforvaltningen (3). Desuden haves et Billettrykkeri, medens Blanketforvaltningen fra gammel Tid er fælles for Post- og Jernbanevæsenet. I hvert Kontor er ansat en Forstander. Medens denne Forstander for flere Kontorers Vedkommende bliver betragtet som en overordnet Embedsmand og arbejder som saadan, er han i andre Kontorer kun at betragte som en Arbejdsfordeler, der har at paase, at de i Kontoret ansatte udføre deres Gerning, møde til de fastsatte Tider og udføre de dem af Referenterne tildelte Arbejder. For disse Kontorers Vedkommende ere Referenterne de egentlige Kontorchefer. Dette gælder blandt andet om statistisk Kontor, Udgiftsrevisionen, Tarifkontoret, Trafikkontoret og Reklamationskontoret. Det bygnings- og banetekniske Kontor er i Virkeligheden delt i flere Afdelinger, og under dette sorterer de overordnede Ingeniører (Afdelingsingeniører), som anvendes ved nye Bygningsanlæg. Forholdet er nemlig det, at Nyanlæg sortere under Generaldirektionen, og man anvender den Fremgangsmaade, naar et større Arbejde skal udføres, at oprette en særlig Bygningssektion. Som Forstander for denne beskikkes i Reglen en af de i det tekniske Kontor ansatte Afdelingsingeniører, og naar Arbejdet er tilendebragt, vender den paagældende tilbage til Kontoret. En Del af Kontorets Ingeniørpersonale vil derfor altid være udkommanderet.

Som det vil fremgaa af foranstaaende, ere enkelte Kontorer rigeligt forsynede med Personale, sammenlignet med de tilsvarende Kontorer ved de danske Statsbaner, andre have derimod et mindre Personale. Dette har sin Grund i den forskellige Forretningsorden, og ikke i at der noget af Stederne udføres Arbejder, som kunne betegnes som ganske unødvendige. Medens eksempelvis vort statistiske Kontor bearbejder det foreliggende Materiale og selv opstiller de statistiske Resultater, faar det württembergske Kontor det meste leveret. Dette gælder saaledes bl. a. hele Godsstatistiken. Hver enkelt Station i Württemberg maa gøre de afsendte og ankomne Godsmængder op, og Revision af Opgørelserne finder Sted i Indtægtsrevisionen. Hos os ere Stationerne ganske fri for statistiske Arbejder af den Art. Det er muligt, at der i Württemberg herved spares noget Personale, idet Stationerne fra gammel Tid ere vante til at udføre det paagældende Arbejde, men paa den anden Side kan det ikke antages, at man her hjemme vilde tjene noget ved at gaa over til den württembergske Ordning, idet mange Stationer ikke uden Personaleforøgelse kunne præstere mere Arbejde end for Tiden. Ogsaa de danske Statsbaners Bogholderkontor maa forekomme stort sammenlignet med Bogholderiet ved de württembergske Statsbaner. Ved disse ere Hovedkassererkontoret og Bogholderiet forenede, og hele Bogholderiet besørges af to Bogholdere, hvoraf den ene væsentlig er beskæftiget med Bogholderiet for Nyanlæg. Sagen er imidlertid den, at man i Württemberg har decentraliseret Bogholderiet. Bogføring finder Sted i samme Omfang som hos os, men blot andre Steder. Her tages ogsaa Stationerne i Arbejde. Anvisninger paa Stationskasserne udfærdiges af Lederne af den ydre Tjeneste (de senere omtalte Trafik-, Bane- og Bygnings- samt Maskininspektører), og hver Station har fuldstændig Bogføring og Kontering. Stationsregnskaberne ere indrettede derefter. Disse revideres og bearbejdes

for Indtægternes Vedkommende i Indtægts- og for Udgifternes Vedkommende i Udgiftsrevisionen, og Revisionskontorerne udføre Sammendrag m. m., saaledes at Bogholdernes Virksomhed i det væsentlige indskrænkes til Førelse af Hovedbøgerne. Heraf kommer det, at Personalet i Udgiftsrevisionen er saa stort. Det gælder formentlig ogsaa her, at den württembergske Ordning kan være meget brugbar og maaske ogsaa noget besparende, naar man har den fra Banernes ældste Tid, men man var dernede i alt Fald ganske klar over, at det vilde være ret umuligt for større Baner, der havde et centraliseret Bogholderi, at gaa over til Ordningen, dels fordi det vilde være vanskeligt at faa Stationerne til at udføre Arbeidet ordentligt, og dels fordi Omordningen vilde give Anledning til Fordringer om Personaleforøgelse fra alle større Stationers Side, saa at der snarere vilde resultere Personaleforøgelse end Personalebesparelse ved Forandringen.

Hvad iøvrigt angaar Arbejdet i de forskellige Kontorer bemærkes, at den almindelige Kontortid er 8 Timer, som oftest fra 8—12 og fra 2–6*). Betegnelsen af Kontoret angiver i Reglen Arten af den Gerning, som udføres i samme. Reklamationskontoret beskæftiger sig med Klager fra Publikum, Erstatningssager m. m., Tarifkontoret med Tarifarbejder, Trafikkontoret med Køreplanen samt andre Sager vedrørende Driften o. s. fr. Kun Betegnelsen Udgiftsrevision er noget misvisende. Ganske vist foregaar Udgiftsrevisionen i dette Kontor, men her opstilles ogsaa Overenskomster om Leverancer m. m., og her søger den administrative Referent sin Assistance ved Opstillingen af Budgettet. Med Hensyn til Tjenesten i Indtægtsrevisionskontorerne skal særligt anføres, at man i Godsafdelingen ligesom hos os kun reviderer et Faatal af Stykgodsfragtsedlerne, men derimod alle Vognladningsfragtsedlerne, og at man i Personafdelingen ikke gør meget ud af Revisionen af indsamlede Billetter. Kontrollen med Personindtægten føres paa følgende Maade. Stationerne ere forsynede med Billetkassebøger. I disse indføres den 1. i hver Maaned Slutningsnumrene efter Billetbeholdningen. En Gang daglig gøres Billetkassebogen op, og ved Maanedens Udgang indsendes den til Revisionen tilligemed et Uddrag af samme, der kun omfatter Antallet og Arten af solgte Billetter og Indtægten herfor. Her revideres Billetkassebøgerne og sammenholdes med Uddraget. At Stationerne virkelig føre de Billetter til Indtægt, som ere solgte, kontrolleres kun paa den Maade, at der en Gang om Maaneden paa Stationerne foretages et Eftersyn af en Embedsmand, der ikke har noget med Billetsalget at gøre. Denne kontrollererer da Rigtigheden af de i Billetkassebogen indførte Slutningsnumre og overbeviser sig ved Stikprøver om, at der ikke er solgt Billetter uden for Nummer. De indsamlede lokale Billetter benyttes overhovedet kun en Gang om Aaret til Kontrol. Herom bemærkes. Den almindelige Regel er den, at Togpersonalet afleverer de indsamlede Billetter til Trafikinspektionerne. Her frasorteres de Billetter, som vedrøre Forbindelsen med fremmede Baner, og indsendes til Revisionen, der ordner dem og bruger dem ved Prøvelsen af Regnskaberne fra fremmede Baner. De lokale Billetter blive derimod liggende i Inspektionerne c. 1 Maaned og indsendes derefter til Ødelæggelse. En Gang hvert Aar faa imidlertid Inspektionerne Ordre til at holde de paa en bestemt Dag afleverede Billetter særskilt og indsende dem til Revisionen. Her ordnes de meget omhyggeligt, og naar Billetkassebøgerne komme ind, paases det, at de ere førte til Indtægt overensstemmende med deres Udvisende. Denne Fremgangsmaade skal være over 20 Aar gammel. Det forsikredes, at der endnu ikke ved det aarlige Eftersyn var opdaget nogen Uregelmæssighed.

*) Ogsaa i Baden og Bajern er Kontortiden delt.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

Særlig Omtale fortjener Hovedmagasinforvaltningen, der har Sæde i Eszlingen, og Overbygningsmaterialeforvaltningen, der har Sæde i Heilbronn. Fra Hovedmagasinet forsynes baade Stationer, Maskininspektioner og Værksteder med Materialer og Rekvisitter af alle Slags, medens Overbygningsmaterialeforvaltningen har Depot af Skinner, Sveller og andet til Brug ved Overbygningen. Fra sidstnævnte Forvaltning leveres altsaa, hvad Bygnings- og Banesektionerne skulle bruge til Vedligeholdelses- og Fornyelsesarbejder m. m. Det paahviler Forvaltningerne at gøre Forslag til Generaldirektionen om Sagernes Anskaffelse samt at føre de nødvendige Lagerbøger, Fakturabøger, Akkordbøger og Hovedbøger. En Gang om Aaret etablerer Generaldirektionen en særlig Kommission til Revision af Oplagenes Tilstedeværelse. I Monterings- og Tjenstbeklædningskontoret var ansat 4 Tilskærere. Generaldirektionen indkøber selv det Klæde m. m., som skal bruges til Syning af Uniformer til Personalet, og lader selv Tilskæringen besørge. Syningen overdrages meget ofte til Skræddere paa Landet, idet disse gøre Arbejdet billigere end deres Kolleger i Hovedstaden.

I det foranstaaende er kun omtalt, hvorledes den egentlige Administration er ordnet og arbejder, tilbage staar en Omtale af de Organer, hvoraf Administrationen betjener sig for at faa Jernbanedriften udført overensstemmende med de herom trufne Anordninger, altsaa faa Togene ført sikkert over Banerne i Henhold til Køreplanen og Betalingen opkrævet for Førselen af Personer og Gods m. m. Disse Organer ere:

12 Driftsinspektioner,
28 Bygnings- og Baneinspektioner,
4 Maskininspektioner,
5 Værkstedsinspektioner,
1 Telegrafinspektion.

Angivet i store Træk have Driftsinspektionerne Befordringstjenesten under sig samt Stationernes og Togenes Betjening, Bane- og Bygningsinspektionerne have at tage Vare paa Banernes Bevogtning og Vedligeholdelse samt Sporskiftesikringen paa Stationerne, Maskininspektionerne føre Tilsynet med Lokomotiver og Vogne, udføre mindre Reparationer paa Materiellet og sørge for Lokomotivernes Betjening, Værkstedsinspektionerne udføre større Materielreparationer samt foretage Revision og Omdannelse af Materiellet. Telegrafinspektionen, der iøvrigt fra gammel Tid er fælles for Statsbanerne og Statstelegrafvæsenet, fører Tilsynet med den elektriske Telegraf.

En Driftsinspektion omfatter fra 120 til 170 km. Jernbane. Den forestaas af en Driftsinspektør, som har en saakaldet Driftsinspektionsassistent (Fuldmægtig) til Afløser og nærmeste Medhjælp. Inspektionens Forretningsomraade er i det væsentlige følgende:

1. At sørge for og føre Tilsyn med Togenes Gennemførelse.

2. At føre Tilsyn med hele Stations- og Ekspeditionstjenesten i Distriktet.

3. At drage Omsorg for hensigtsmæssig og økonomisk Anvendelse af Forspands-, Ranger- og Reservelokomotiver samt af Vognmateriellet, om fornødent efter Aftale med Maskininspektøren.

4. At føre Tilsyn med Stationernes Anvendelse af Materialer og Rekvisitter.

5. At bearbejde Personalesager vedrørende Distriktets Personale samt sørge for Disciplinens Opretholdelse.

6. Fastsættelse af Antal af og Løn for det med Dagløn ansatte Medhjælpspersonale, Antagelse og Afskedigelse af saadant Personale — alt indenfor de af Generaldirektionen fastsatte Rammer.

7. Tilsyn med Stations- og Togpersonalets Uddannelse.

8. Fremsættelse af Forslag om Forbedringer, Udvidelser og Forandringer i alle Grene af Tjenesten.

9. At træffe Foranstaltninger ved Uheld og Driftsforstyrrelser samt anstille Undersøgelser i Uheldssager.

Driftsinspektøren gør Forslag til Budget for sit Distrikts Vedkommende og faar fra Generaldirektionen ved hvert Regnskabsaars Begyndelse stillet Midler til Raadighed til Bestridelse af Udgifter i Inspektoratet. Han har hver Maaned at gøre Indberetning til Generaldirektionen om de i den forløbne Maaned paa de forskellige Konti forbrugte Beløb og at gøre Rede for enhver Overskridelse.

Til Togbetjening benyttes ligesom hos os Togførere, Pakmestre og Konduktører; Antallet er afhængig af Togenes Størrelse og den erfaringsmæssige Benyttelse.

Paa enhver Station er ansat en Forstander samt det fornødne Medhjælpspersonale efter Stationens Størrelse. Paa en Station som Neckarsulm, hvor Antallet af afgaaede og ankomne Rejsende er c. 320000 og Godsmængden udgør 136000 Tons, var foruden Forstanderen ansat 4 Assistenter, 2 Portører, 1 Stationsbud og 2 Arbejdere til Pakhustjenesten. I Besigheim, der har c. 115000 afgaaede og ankomne Rejsende og c. 46000 Tons afgaaet og ankommet Gods, var ansat en Stationsforstander, 3 Assistenter, 2 Portører og 1 Stationsbud. Om Udførelsen af Pakhustjenesten var paa sidstnævnte Station sluttet Akkord med en Entreprenør, der havde at stille de fornødne Folk hertil mod Godtgørelse efter Størrelsen af den manipulerede Godsmængde. Paa den Maade blev Pakhustjenesten udført for c. 100 M. maanedlig.

Det er klart, at der maa stilles meget store Krav til de enkelte Personer, for at det skal blive muligt med en saa ringe Betjening at faa udført det Arbejde, der nødvendigvis maa være paa Stationer med en Trafik som den anførte, og det er ogsaa sikkert, at man fik det Indtryk, at Personalet blev for stærkt udnyttet. 14 à 16 Timers Tjeneste i Døgnet var det almindelige paa Stationerne, og det turde dog være for meget, selv om der maaske ikke arbejdes under hele Tjenestetiden.

Baade Neckarsulm og Besigheim ere meget simpelt indrettede Stationer, og de ere begge Mellemstationer paa en Banestrækning. Paa Knudestationer af samme Størrelse var Personalet langt større. I Zuffenhausen — en Knudestation med omtrent samme Trafik som Neckarsulm — var der ansat ialt 30 Personer og i Jagstfeld, der, hvad Trafik angaar, nærmest maa stilles ved Siden af Besigheim, var Antallet af Ansatte 21. Paa de store Rangerbanegaarde i Heilbronn og Untertürkheim, der begge ere meget moderne indrettede, den sidste med elektrisk Sporskifte — og Signalbetjening, var Personalet meget betydeligt, men her rangeredes ogsaa indtil 2000 Vogne om Dagen.

Bane- og Bygningsinspektionerne omfatte fra 40—100 km. Bane. De forestaas af en Inspektør, som de fleste Steder har en videnskabelig uddannet Tekniker (en Afdelingsingeniør) som nærmeste Medhjælper.

Bygningsinspektøren er ansvarlig for, at Banen og alle til samme hørende Indretninger, herunder Sporskiftesikringsanlægene paa Stationerne, i det ham tildelte Distrikt til enhver Tid ere i en saadan Stand, at Togenes Førsel kan foregaa med Sikkerhed. Han har at drage Omsorg for, at alle Arbejder paa Banen foretages omhyggeligt, at bearbejde Planer og Overslag vedrørende Vedligeholdelses- og Udvidelsesarbejder paa Banen, at lede og føre Tilsyn med Arbejderne, naar de sidenhen udføres, at sørge for at Banepersonalet er tilstrækkeligt uddannet, at stille Forslag om Forbedringer og Forandringer, som synes hensigtsmæssige i Tjenestens Interesse*).

Inspektøren er berettiget til uden først at indhente Generaldirektionens Samtykke at lade udføre Arbejder og afslutte Kontrakt om Leveringer til Beløb af 1000 M., for saa vidt han efter stedfunden offentlig Licitation kontraherer med den lavestbydende. Følges andre Fremgangsmaader, maa Arbejdet eller Leveringen kun angaa Beløb indtil 500 M., naar Inspektøren skal være fri for at søge Generaldirektionens Approbation. De Arbejder og Leverancer, der her ere Tale om, maa selvfølgelig først være approberede.

Bygningsinspektøren skal personlig to Gange om Maaneden passere hele sit Distrikt, én Gang til Fods og én Gang pr. Draisine.

Ved Tilsynet med Strækningerne har Inspektøren Hjælp af Banemestre og Banevogtere. Banemestrene have Strækninger paa 20 à 25 km. De skulle passere deres Strækninger til Fods 2 Gange om Ugen og hver 5. Uge en Gang om Natten og paa en Søndag. Banevogterne have Opsynet med mindre Strækninger og have Tilhold om at passere disse fra 3 indtil 5 Gange om Dagen.

Til Vedligeholdelsesarbejder paa Banen antages Arbejdere, ved Udarbejdelsen af Planer m. v. assisteres Inspektøren af Afdelingsingeniøren og i Reglen af en Tegner. Til Udførelsen af Kontorforretninger er der givet ham fornøden Medhjælp.

Med Hensyn til Budgettet er Forholdet følgende. Bygningsinspektøren udarbejder og indsender til Generaldirektionen et første Forslag til Budget for Inspektionen. Dette prøves af Generaldirektionens tekniske og administrative Medlemmer og gaar derefter ind i det samlede Budget for Jernbanedriften, som fremsendes til Ministeriet og optages paa Finansloven. Naar Jernbanebevillingerne ere givne, opgiver Generaldirektionen de enkelte Bygningsinspektioner, hvad de kunne disponere over til de forskellige Arbejder. Bygningsinspektørerne opstille da et Forslag Nr. 2 til Budget, og efter dette arbejde de, naar det kommer tilbage med Stadfæstelse fra Generaldirektionen. Dette Budget er indrettet i Bogform. Paa venstre Side i Bogen er anført det Beløb, der maa bruges til det enkelte Arbejde, paa højre Side indføres de faktiske Udgifter. Ved Aarets Slutning indsendes denne Budgetbog til Generaldirektionen, der saaledes bliver i Stand til at se, hvorledes hver Inspektør har forvaltet sine Sager. Overskridelser finde kun sjældent Sted paa Bygnings- og Baneinspektionernes Budgetter.

Mindst 2 Gange om Aaret gøres Bygningsinspektionerne til Genstand for en grundig Revision af Generaldirektionen.

De 4 Maskininspektioner have hver et Omraade af 4 à 500 km. Hver Inspektion forestaas af en Inspektør. Maskininspektionerne have at sørge for, at Lokomotivtjenesten udføres og for, at Lokomotiver og Vogne ere i brugbar og god Stand. Iøvrigt paahviler der dem for Maskinvæsenets Omraade tilsvarende Forret-

*) I Württemberg og forøvrigt ogsaa i Baden og Bajern bruges paa en Del Strækninger Jernsveller. Man mener, at saadanne ere hensigtsmæssige, hvor man kan bruge Skærver til Ballast. Hvor man ikke uden store Omkostninger kan skaffe Skærver, men maa anvende Grus, anses imprægnerede Fyrresveller for mest formaalstjenlige. I Württemberg er gjort Forsøg med imprægnerede Bøgesveller, men Forsøgene ere faldne daarligt ud.

ninger som dem, der paahvile de foran omtalte Inspektører for deres Forretningsomraade. De ere desuden Forstandere for de saakaldte Driftsværksteder, hvor mindre Reparationer udføres. Ligesom hos os betjenes Lokomotiverne af Førere og Fyrbødere, i Driftsværkstederne er ansat Værkmestre, Værkførere og Arbejdere, Tilsynet med Vognene føres af Vognopsynsmænd og Vognsmørere, derimod synes Lokomotivformandsinstitutionen at være ukendt i Württemberg.

Ligesom Togpersonalet gør Tjeneste udenfor den Driftsinspektions Omraade, hvortil det hører, saaledes anvendes ogsaa Maskiner og Lokomotivpersonale udenfor Maskininspektionens Omraade. Overhovedet bestræber man sig i høj Grad for at faa Maskinerne udnyttede det mest mulige. Man nærer nemlig den Anskuelse, at hvad det kommer an paa ved Maskintjenestens Ledelse er at faa de x km., som en Maskine kan og skal løbe, kørte i den kortest mulige Tid. Det er, mener man, en Fejl at være 30 Aar om at slide en Maskine op, naar man kan gøre det paa 15, forudsat at man i de 15 Aar kan faa samme Arbejde leveret af Maskinen som i de 30 Aar, og det paastaas med Sikkerhed at være gørligt, idet der efter de indvundne Erfaringer intet er til Hinder for at anvende to Hold Personale til hver Maskine. Ved den større Udnyttelse af Maskinerne opnaar man til enhver Tid at have en mindre Kapital anbragt i Materiel end ellers nødvendigt og at være i Stand til stadig at have moderne og tidssvarende Maskiner.

De anvendte Maskiner ere Compoundmaskiner. Der benyttes Saarkul til Iltogsmaskinerne og Ruhrkul til de øvrige. Ved hver Maskininspektion har man et Lager af westphalske Briquets som Reserve. Da disse Briquets ikke vel kunne ligge mere end 2 Aar under aaben Himmel, anvendes saadanne til Opfyring af Maskiner til hurtige Persontog, for at man stadig kan faa Reservelagrene fornyede.

Ved Værkstedsinspektioner forstaas Værksteder. Af saadanne haves 1 Vognværksted og 4 Lokomotivværksteder. Hvert Værksted forestaas af en Inspektør. Til hans Medhjælp er ansat en Ingeniørassistent og det fornødne Antal Tegnere, desuden Værkmestre og Værkførere. Vognværkstedet er i Cannstatt. I dette havde i Aaret 1897—98 gennemsnitlig 468 Haandværkere og 153 Arbejdere Beskæftigelse. Det Arbejde, der udførtes i Aarets Løb, var følgende: 35 Personvogne og 33 Godsvogne bleve ombyggede, 2872 Personvogne og 5353 Godsvogne reparerede, 2025 Personvogne og 3338 Godsvogne reviderede, 2872 Personvogne og 815 Godsvogne rensede og desinficerede, 1132 Vognaksler forsynede med nye Bandager. Desuden blev en stor Del mindre Arbejder udførte.

Lokomotivværkstederne ere i Aalen, Eszlingen, Friedrichshafen og Rottweil. I disse beskæftigedes tilsammen i Driftsaaret 1897—98 c. 1000 Haandværkere og Arbejdere. Ved Værkstedet i Aalen vare c. 225 Haandværkere og Arbejdere i Virksomhed. Her blev i nævnte Driftsaar 4 Lokomotiver ombyggede og 62 underkastede Hovedreparationer. Værkstedet i Eszlingen er under Ombygning.

Telegrafinspektionen er som tidligere bemærket fælles for Statstelegrafvæsenet og Statsbanerne. Dens Virksomhed indskrænker sig udelukkende til Tilsynet med den elektriske Telegraf, medens den intet har at gøre med Sikringsanlæg m. m. paa Stationerne. Man ansaa i øvrigt ikke denne Ordning med den fælles Telegrafinspektør for heldig og arbejdede paa at faa en særlig Telegrafinspektør ansat ved Banerne.

Slutteligt skal man endnu bemærke, at der selvfølgelig finder og maa finde et vist Samarbejde Sted mellem de enkelte Inspektioner. Der er imidlertid ikke herom

givet bestemte Forskrifter. Ved de Instrukser, der ere fastsatte for de forskellige Virksomheder, er det præciseret, hvem der har Ansvaret i den enkelte Sag. Det paahviler da vedkommende, naar det er nødvendigt af Hensyn til Sagens Behandling at handle efter Aftale med en anden Inspektion, da at konferere med denne, og det paahviler denne sidste at staa den ansvarhavende bi.

2. *De badensiske Statsbaner.*

De badensiske Statsbaners nuværende Organisation er af ganske ny Datum, nemlig traadt i Kraft den 1ste December 1898 i Henhold til en storhertugelig Forordning af 22de November s. A. Efter denne paahviler det den storhertugelige Generaldirektion, der sammensættes af administrative og tekniske Medlemmer og er underordnet Udenrigsministeriet, at varetage Overbestyrelsen og Overledelsen af Bygning og Drift af Statsbanerne i Storhertugdømmet Baden.

Denne Generaldirektion, i Spidsen for hvilken der staar en Generaldirektør, er delt i 5 Afdelinger. Disse ere:

Den administrative Afdeling,
Driftsafdelingen,
Færdselsafdelingen,
Bygnings- og Baneafdelingen,
Regnskabsafdelingen.

Generaldirektøren er selv Chef for den administrative Afdeling, hver af de øvrige Afdelinger forestaas af en Afdelingschef.

Den almindelige Ledelse af og Tilsynet med Tjenesten i Generaldirektionen paahviler Generaldirektøren, og endvidere paahviler det ham til enhver Tid at repræsentere Generaldirektionen i Ministeriet.

Der er ikke som i Württemberg fastsat bestemte Sager, som af Generaldirektionen skulle forelægges for Ministeriet. Det skulde nemlig være en Fordel ved den nuværende Organisation i Baden, at den kun arbejder med 2 Led, nemlig den administrerende Myndighed (Generaldirektionen) og de udøvende Organer, som lede den daglige Tjeneste. Selvfølgelig kan det ikke undgaas, at Ministeren maa gøres bekendt med forskellige Sager, men saa vidt muligt sker dette ved mundtligt Referat.

Den badensiske Styrelse er i øvrigt ordnet saaledes, at Sagerne i Almindelighed afgøres af en enkelt Mand, enten Generaldirektøren eller vedkommende Afdelingschef. Kollegial Behandling kan for enkelte Sagers Vedkommende anordnes af Ministeriet, Generaldirektøren eller Afdelingscheferne. De sidste kunne imidlertid kun til et saadant Kollegiemøde tilsige de Direktionsmedlemmer, der sortere under deres egen Afdeling.

Sagerne ere delte mellem Afdelingerne efter følgende Plan:

Til den administrative Afdeling er henlagt Organisationssager, Sager angaaende Forretningernes Fordeling i Generaldirektionen, Udarbejdelse af almindelige Instrukser for Personalet, Behandling af samtlige Personalsager, under Medvirkning af Afdelingscheferne for saa vidt angaar det under de andre Afdelinger ansatte Personale, Uddannelse og Prøvelse af Personale, Førelse af Fortegnelser over Embedsmænd og Betjente, Bevilling af Understøttelser og Belønninger, Uheldsforsikring, Sygekassevæsen, Alderdoms- og Invaliditetsforsørgelse, Arbejderpension, Foreningsvæsen, Lægetjenesten,

Fribefordring, almindelige Sager vedrørende Jernbaneraadet*) og Foreningen af tyske Jernbanebestyrelser.

Under Driftsafdelingen sorterer Køreplanen, Sager om Togenes Gang, Ledelse af og Tilsyn med Togtjenesten, den elektriske Telegraf, Fastsættelse af Persontogenes Normering med Vogne, Anvendelsen af Lokomotiver, Person- og Rejsegodsvogne, Præmieberegning for Materialbesparelser, Driftsreglementer, Normerne for Bygning og Udstyrelse af Hovedbaner og Bibaner, Signalvæsen, Sager vedrørende Foreningen af tyske Jernbanebestyrelser, som ikke ere af baneteknisk Art eller angaa almindelige Forhold, Banepoliti, tekniske Sager vedrørende den gensidige Vognbenyttelse med fremmede Baner, Fastsættelse af Størrelsen af det Personale, som skal benyttes til Togenes Gennemførelse (Lokomotiv- og Togpersonalet), Ledelse og Tilsyn med Værkstedstjenesten, Fastsættelse af Personalets Størrelse i Værkstederne, Anskaffelse og Vedligeholdelse af Materiel m. m. saasom elektrisk drevne Kraner, Gasværker, elektriske Centralstationer, Uheld i Drifts- og Værkstedstjenesten, Afslutning af Driftsoverenskomster med Nabobaner, med Ejerne af de under Statsdrift staaende Privatbaner og Ejere af Tilslutningsspor, Forholdet til Post- og Telegrafvæsenet samt Militæretaten, Medvirkning ved Afgivelse af Skøn over Anlæg af nye Baner, Oprettelse af nye Ekspeditionssteder, Forandring af ældre og Indretning af nye Anlæg til Brug under Udøvelse af Lokomotiv- og Togtjenesten, Medvirkning ved Anskaffelse af de vigtigste Materialer til Brug i Værkstederne.

Under Færdselsafdelingen er henlagt Sager vedrørende Ekspedition og Befordring af Personer, Rejsegods, Gods og levende Dyr, alle Tarifsager, Sager om Fejlsending af Gods, Reklamationer og Klager vedrørende Befordringsvæsen, Toldsager, Befordringsreglementssager, Anvendelse af Godsvogne, gensidig Vognbenyttelse undtagen den tekniske Del, internationale Godsoverenskomster, Fastsættelse af Personalebestanden ved Stationstjenesten, Medvirkning ved Afslutning af Driftsoverenskomster med Nabobaner, med Ejerne af under Statsdrift staaende Privatbaner og med Ejere af Tilslutningsspor, Medvirkning ved Afgivelse af Skøn over Anlæg af nye Baner og Oprettelse af nye Stationer, ved Vognanskaffelser og ved væsentlige Forandringer med Hensyn til Vognenes Konstruktion, ved Forandring af ældre og Indretning af nye Anlæg til Brug ved Stationstjenesten, ved Forpagtning af Pakhus- og Oplagspladser, ved Sager om Kasse- og Regnskabsvæsen samt ved Bearbejdelse af Færdselsstatistiken og Færdselsafregningen med fremmede Bestyrelser.

Under Bygnings- og Baneafdelingen sorterer Bygning af nye Baner og Vedligeholdelse af i Drift værende Baner, dog med Undtagelse af Vandstationer, Gasværker og elektriske Centralstationer, Afgivelse af Skøn vedrørende Anlæg af nye Baner, Bane- og Sporskiftertjenesten, Fastsættelse af Personalbestanden ved Nyanlæg, ved Vedligeholdelse af Banerne samt ved Sporskiftningstjenesten. Endvidere Normer for Bygning og Udstyrelse af Baner m. m. samt tekniske Sager vedrørende Foreningen af tyske Jernbanebestyrelser, for saa vidt det drejer sig om Bestemmelser, der berøre Bygnings- og Baneafdelingen. Fremdeles Medvirkning ved Anskaffelse af og Foretagelse af væsentlige Ændringer med Hensyn til Materiellets Konstruktion, ved Anskaffelse af vigtigere Materialer til Banernes Vedligeholdelse samt

*) I Baden og forøvrigt ogsaa i Württemberg og Bajern er oprettet et Jernbaneraad, i hvilket Repræsentanter for Handel, Industri og Agerbrug have Sæde. Raadet træder som Regel sammen to Gange om Aaret til Forhandling med Repræsentanter for Generaldirektionen om Køreplaner og Tarifsager. Det er kun raadgivende.

ved Afslutning af Driftsoverenskomster med Nabobaner, med Ejerne af under Statsdrift værende Privatbaner og Ejerne af Tilslutningsspor.

Under Regnskabsafdelingen hører Budget og Statistik vedrørende samtlige Grene af Forvaltningen, Køb og Salg af Bygninger og Grundstykker, Bestyrelse af Statsbanernes Ejendomme og Grunde, direkte Skatter og Brandforsikring, Kasse- og Regnskabsvæsen, Afregning med fremmede Bestyrelser og under Statsforvaltning staaende Privatbaner, Magasintjenesten, Forvaltning af Tryksager, Udfærdigelse af Anvisninger paa Kasserne og til Magasinforvaltningen med Hensyn til Materialer og Redskaber, der skulle tages paa Oplag eller udleveres, Medvirkning ved Afgivelse af Skøn over Anlæg af nye Baner, ved Afslutning af Driftsoverenskomster med andre Banebestyrelser samt med Ejerne af under Statsdrift værende Privatbaner.

Enhver Afdelingschef har Ret til paa egen Haand at træffe Afgørelse i de Sager, der ere underlagte Afdelingen, dog kræves Generaldirektørens Medvirkning ubetinget ved Afgørelsen af nedennævnte Sager. Desuden kan Generaldirektøren tage en hvilken som helst Sag til Behandling og træffe Afgørelse i samme:

1. Alle Sager, der skulle forelægges Ministeriet, Rigsjernbaneembedet, Rigspostvæsenet og fremmede højere Statsmyndigheder.

2. Tjenesteinstrukser og andre Anordninger af enhver Slags, naar de have varig Karakter, endvidere — saafremt det ikke drejer sig om blot forberedende Beslutninger —.

3. Budgettet, Statsbanernes Regnskab, Driftsberetningen.

4. Sager vedrørende Distriktstjenesten; Oprettelse af nye og Forandring af ældre Ekspeditionssteder.

5. Forøgelse og Formindskelse af Antallet af fast Ansatte ved de forskellige Tjenestesteder, Fordeling af Budgettet, Antagelse af Entreprenører samt Agenter.

6. Fastsættelse af Takster og andre Afgifter; Fragtbegunstigelser; Sager vedrørende Foreningen af tyske Jernbanebestyrelser.

7. Køreplanen.

8. Forholdet til Post- og Telegrafvæsenet, til fremmede Jernbaner samt til Ejerne af de under Statsdrift værende Privatbaner og til Ejerne af Tilslutningsspor.

9. Skøn med Hensyn til Anlæg af nye Jernbaner, Telegrafledninger og Stationsanlæg.

10. Planer og Overslag vedrørende samtlige Nyanlæg samt til Bygning og Forandring af Anlæg og Indretninger af enhver Slags, for saa vidt den Sum, der medgaar hertil, overstiger 1,000 M.

11. Køb og Salg af Grundstykker.

12. Materiellets Bygning og Konstruktion.

13. Kontrakter om Levering af Materiel, Sveller, Skinner, Brændsel m. m. samt Bygningsarbejder; Afslutning af Forpagtningsoverenskomster; Salg af gamle

Materialer etc., naar det sker paa anden Maade end ved offentlig Udbydelse eller offentlig Auktion.

14. Ansøgninger fra Entreprenører om Betalingsforhøjelser samt om Erstatninger af Billighedshensyn, naar Beløbene angaa mere end 500 M.

15. Forfølgelse af Retskrav og Afslutning af Forlig, naar Sagen drejer sig om mere end 500 M.

16. Eftergivelse af Fordringer, naar Beløbet udgør mere end 500 M.

17. Tjenestevisitationsprotokollerne.

18. Endelig Afgørelse i Sager om Forseelser i Tjenesten, for saa vidt Sagen ikke egner sig til Afgørelse af vedkommende Afdelingschef, der kan idømme Bøder indtil 20 M.

19. Overdragelse af Tjeneste udenfor Generaldirektionen til Direktionsmedlemmer.

Til Udførelse af de under Afdelingerne forefaldende Forretninger er der under disse ansat et vist Antal Direktionsmedlemmer og Inspektører samt oprettet Centralmyndigheder og Hjælpekontorer.

Direktionsmedlemmerne ere i flere Tilfælde tillige Chefer for de vigtigste Hjælpekontorer, de mindre vigtige forestaas af Inspektører eller særlige Forstandere.

Af Direktionsmedlemmer er der ialt 14. De ansættes under en bestemt Afdeling, og der tildeles dem bestemte Sager, som de have at bearbejde. Med Generaldirektørens Samtykke kunne Afdelingscheferne overdrage Direktionsmedlemmerne at træffe selvstændig Afgørelse i visse Sager. De nævnte Embedsmænd give derhos Møde, naar Sager skulle behandles i den samlede Direktion.

Inspektørerne, hvis Antal er 18, ansættes ogsaa under bestemte Afdelinger, og det er, naar de ikke ere Kontorchefer, disse Embedsmænds Opgave at paase, at de Anordninger, som af Generaldirektionen træffes med Hensyn til den ydre Tjeneste, bringes til Udførelse. Saaledes haves f. Eks. en særlig Godsinspektør, hvis Opgave bl. a. bestaar i at tilse Godsekspeditions- og Godsbefordringstjenesten, en særlig Kasseinspektør, der uanmeldt har at foretage Revision at Stationskasserne, en Telegrafinspektør som periodisk skal underkaste samtlige til Telegraftjenesten og den elektriske Signaltjeneste hørende Anlæg en Prøvelse, forvisse sig om deres Hensigtsmæssighed, samt om at Personalet forstaar at betjene dem, eventuelt belære Personalet. I øvrigt fungere Inspektørerne i Reglen som nærmeste Medhjælp og Stedfortrædere for Direktionsmedlemmerne.

Ved Centralmyndigheder forstaas:

1. Hovedmaskinværkstedsforvaltningen.
2. Magasinforvaltningen.
3. Hovedkassen.
4. Færdselsrevisionen, Afdeling I.

5. Færdselsrevisionen, Afdeling II.

6. Vognrevisionen.

Det er Hovedmaskinværkstedsforvaltningens Opgave at foretage større Reparationer paa Materiel og Maskiner m. v. til Brug ved Jernbanedriften, at modtage og prøve nyt Materiel samt at besørge Eftersyn og Vedligeholdelse af Godsvogne. Som Chef for Værkstedet er ansat en Inspektør. Til Medhjælp har han to Maskinteknikere, det fornødne Antal Værkstedsforstandere, Mestre, Værkførere og Arbejdere. Desuden fornøden Kontorassistance.

Under Magasinforvaltningen er henlagt Anskaffelsen og Udleveringen af de Materialer og Redskaber, af hvilke det er nødvendigt at holde Oplag af Hensyn til Banernes Vedligeholdelse og Drift. Ligeledes er det denne Forvaltnings Opgave at samle og sælge Genstande, som ikke mere ere anvendelige og derfor maa udrangeres af Inventariet eller af faste Anlæg. Forvaltningen skal føre Regnskab over Beholdning samt Af- og Tilgang. Det paahviler den endvidere at forestaa Anskaffelsen og Opbevaringen af Tjenestebeklædningsgenstande, Driften af Imprægneringsanstalten, Samling og Salg af herreløse Genstande samt herover at aflægge behørigt Regnskab. Forvaltningen forestaas af en Hovedmagasinforvalter. Under ham er ansat det fornødne Kontorpersonale samt Arbejdere.

Til Hovedkassen er henlagt Banernes Kassevæsen samt den hertil knyttede Regnskabsføring. Samtlige Indtægter indgaa i samme, og gennem den bestrides alle Udgifter. Over alle Indtægter og Udgifter skal Hovedkassen føre Bogholderi og aflægge Regnskab. Med Hovedkassen er forbundet Jernbanebygningskassen, som besørger hele Kasse- og Regnskabsvæsenet vedrørende Nyanlæg og Udvidelser, samt desuden Sygekassen og Arbejderpensionskassen. Hovedkassen forestaas af en Hovedkasserer. Under ham er ansat 60 Personer, hvoriblandt 1 Forstander, 1 Forvalter, 6 Overbogholdere og 1 Intendant.

I Færdselsrevisionen, Afdeling I prøves Regnskaberne over Indtægterne ved Person-, Rejsegods-, Ekspresgods-, Lig- og Kvægfærdselen samt foretages Opstillingen af Afregninger med fremmede Banebestyrelser og med Ejerne af de under Statsdrift staaende Privatbaner vedrørende den nævnte Færdsel.

Endvidere paahviler det denne Afdeling af Revisionen at paase Inventariets Tilstedeværelse samt at foretage Revision af Jernbanebygnings-, Sygekassens og Arbejderpensionskassens Regnskaber, endvidere at revidere de Regnskaber, der aflægges over Magasin-, Material- og Værkstedsforbrug.

Indbefattet Chefen er der ialt i denne Revisionsafdeling ansat 45 Personer.

I Færdselsrevisionen Afdeling II prøves Regnskaberne over Indtægten af Godsfærdselen samt opstilles Afregninger vedrørende Godstransporten med fremmede Baner og Ejerne af de under Statsdrift værende Privatbaner.

Personalet bestaar af 70 Personer, Chefen indbefattet.

Vognrevisionen tager Bestemmelse om Fordelingen af Godsvogne og besørger Afregningen med fremmede Baner vedrørende den gensidige Vognbenyttelse m. m. Endvidere paahviler det denne Afdeling at føre Regnskab med Vognenes Udnyttelse samt at udarbejde statistiske Rapporter over Vognbevægelsen.

I Vognrevisionen er ansat i alt 40 Personer, heriblandt en Stations-Vognkontrollør.

Hjælpekontorerne i Generaldirektionen ere:

1. Under den administrative Afdeling:

Centralbureauet med tilhørende Registratur, Skrivestue og Bibliotek (75).

2. Under Driftsafdelingen:
   a) Trafikkontoret (10).
   b) Det maskintekniske Kontor (9).
   c) Det elektrotekniske Kontor (10).
   d) Telegrafværkstedet.

3. Under Færdselsafdelingen:
   a) Persontaritkontoret (5).
   b) Godstarifkontoret (21).
   c) Reklamationskontoret (2).

4. Under Bygnings- og Baneafdelingen:
   a) Det banetekniske Kontor (18).
   b) Sporskiftesikringskontoret (4).
   c) Bygningskontoret (5).
   d) Tegnekontoret (27).

5. Under Regnskabsafdelingen:
   a) Regnskabskontoret (24).
   b) Det statistiske Kontor (12).
   c) Billet- og Blanketkontoret (27).

De ud for Kontorerne anførte Tal angive Antallet af ansatte i dem.

Foran er beskrevet hvorledes den administrerende Myndighed ved de badenske Statsbaner er organiseret. I det følgende skal omtales hvorledes de udøvende Organer virke og arbejde, altsaa de Organer, der besørge den daglige Driftstjeneste. Denne falder i tre Afdelinger:

1. Den egentlige Driftstjeneste.

2. Den banetekniske Tjeneste.

3. Den maskintekniske Tjeneste.

Den egentlige Driftstjeneste omfatter Togtjenesten, den ydre Stationstjeneste, Ekspeditionstjenesten, Telegraftjenesten og Haandhævelse af Banepolitirettighederne. Den varetages af 13 Driftsinspektører. Hver Inspektør har en bestemt Sektion, i hvilken han leder Tjenesten.

Den banetekniske Tjeneste omfatter Tilsynet med Banerne samt deres Vedligeholdelse, endvidere Tilsyn og Vedligeholdelse af alle Bygningsanlæg ved Banerne. Fremdeles Omsorg for at Banerne til enhver Tid kunne befares med Sikkerhed, og at de ere tilstrækkeligt bevogtede. Endelig Udførelsen af Fornyelses- og Udvidelsesarbejder paa Banerne og Banegaardene samt Tilsynet med Grundejendomme. Med Hensyn til denne Tjeneste ere Banerne inddelte i 16 Sektioner. I hver Sektion ledes Tjenesten af en Bane- og Bygningsinspektør.

Den maskintekniske Tjeneste bestaar i at paase, at Materiellet er holdt i en saadan Tilstand, at det uden Fare for Driftsikkerheden kan anvendes, at Materiellet og de til Maskintjenestens Udførelse nødvendige maskinelle Indretninger benyttes overensstemmende med de gældende Bestemmelser og endvidere Ledelsen af og

Tilsynet med den tekniske Del af Lokomotivtjenesten og Tjenesten i de mindre Reparationsværksteder. Til Varetagelse af denne Tjeneste er ansat 4 Maskininspektører.

De fornævnte Drifts-, Bygnings- og Bane- samt Maskininspektører lede selvstændigt den dem tildelte Tjeneste i deres Distrikt. Det er imidlertid paalagt de paagældende Embedsmænd at forhandle indbyrdes om alle vigtigere Anordninger, som berøre den samlede Tjeneste, og i de Sager, som angaa to eller alle tre Tjenestegrene og kræve Samvirken mellem disse, at træde sammen til mundtlig Forhandling saa ofte det gøres nødvendigt og mindst een Gang om Maaneden. Den ældste Inspektør leder i saa Tilfælde Forhandlingerne.

Om de forskellige Inspektørers Virksomhed og Myndighed kan følgende oplyses.

Under Driftsinspektørerne sorterer Stations- og Togpersonalet. Med Hensyn til Togtjenesten har Inspektøren at forsyne samtlige Stationer og Togpersonalet med Køreplaner, i Tilfælde af Sporspærring at træffe de fornødne Foranstaltninger og ligeledes at sørge for, at den regelmæssige Drift snarest kan optages, naar Driftsforstyrrelser ere indtraadte.

Det nødvendige Togpersonale til Betjening af de køreplanmæssige Tog og forekommende Særtog tildeles Inspektøren af Generaldirektionen. Det Hjælpepersonale, som kræves herudover til Togledsagelse, maa Inspektørerne selv antage og lønne af de Beløb, som stilles til deres Raadighed hertil. Inspektørerne ere ansvarlige for, at Togpersonalet er behørigt instrueret, og det paahviler dem at opstille Tjenestefordelingen for dette Personale.

Med Hensyn til Togtjenesten paa Banegaardene paahviler det Driftsinspektørerne at approbere de Bestemmelser angaaende Togenes Ind- og Udkørsel, som Stationsforstanderne paa de større Stationer have at udarbejde for hver Køreplansperiode. Endvidere skulle Inspektørerne udstede de Instrukser, som til Driftens Sikkerhed kræves, naar der foretages Forandringer ved Sporanlæg m. v., samt i Forbindelse med Maskininspektørerne træffe Ordning med Hensyn til Lokomotivernes Anvendelse til Rangertjeneste og gøre Forslag til Generaldirektionen om Fastsættelse af Ventetider for Forbindelsestog.

Det er Driftsinspektørernes Sag at træffe Foranstaltninger til at bestride en forventet større Trafik, hvad enten dette maa ske ved Forøgelse af Togenes Størrelse eller ved Indlægning af Særtog; de skulle føre Tilsyn med Togpersonalet og af og til foretage indgaaende Togrevisioner.

Af det kørende Personale udfærdiges Kørerapporter. Disse skulle, inden de indsendes til Generaldirektionen, gennemgaas af Driftsinspektørerne og de herved opdagede Uregelmæssigheder, der gøre en hurtig Indskriden nødvendig, straks søges fjernede.

Stationspersonalets Tjenstefordeling skal approberes af Driftsinspektøren, og denne sørger for, at der, naar saadant er nødvendigt, gives Stationerne Personale til Afløsning. Herved bemærkes, at Inspektørerne — lige saa vel som de øvrige Inspektører — kunne permittere det dem underordnede Personale indtil 8 Dage, naar der ikke herved paaføres Banerne særlige Udgifter. Afløsning af Sporskiftere sker efter Konference med Bane- og Bygningsinspektørerne, idet Hjælpesporskiftere udtages blandt Liniearbejderne.

Det er overladt til Driftsinspektørerne — dog med Forbehold af Generaldirektionens Approbation — at bestemme Antallet af de Arbejdere, som skulle anvendes paa Stationerne i de forskellige Tjenestegrene. Inspektørerne fastsætte derhos Arbejdernes Løn indenfor de hertil af Generaldirektionen til Raadighed stillede Beløb.

Klager og Reklamationer undersøges af Inspektørerne, og skal Inspektøren, naar saadant skønnes nødvendigt, forhandle mundtligt med Klageren. Resultatet af

Undersøgelsen meddeles Generaldirektionen, hvis Sagen da ikke er af en saadan Beskaffenhed, at den kan afgøres af Inspektøren.

Driftsinspektørerne skulle vaage over, at Stationerne udføre deres Tjeneste paa forsvarlig Maade og mindst to Gange hvert Aar efterrevidere samtlige Stationer i Distriktet. De ere berettigede til at give Stations- og Togpersonalet Irettesættelser for Tjenesteforseelser samt til at idømme Personalet Mulkter indtil 10 Mark eller Fængsel indtil 2 Dage.

Det paahviler Driftsinspektørerne at holde sig underrettet om Trafikkens Størrelse og Udvikling i deres Distrikter og søge at skaffe Oplysning om alt, hvad der kan tjene til at fremme Person- og Godsfærdslen. I den Anledning skulle de ikke alene ofte iagttage Færdselstjenestens Udførelse paa Stationerne, men de skulle ogsaa pleje personligt Samkvem med Forstanderne for større Kommuner, Formændene i Handels-, Haandværker-, Industri- og Landbrugsforeninger, større Landejendomsbesiddere, Handlende og Industridrivende.

Over det i Distriktet ansatte Personale skal Inspektøren føre Personaleliste, saa at han er istand til at give Generaldirektionen Oplysninger Personalet vedrørende.

Personalestyrken paa Stationerne retter sig ligesom alle andre Steder efter Antallet af Tog, Trafikkens Størrelse, Tjenestens Længde m. m. Paa de større Stationer er ansat en Forstander eventuelt ogsaa en Godsforvalter samt det fornødne Hjælpepersonale efter Arbejdets Omfang. (Embedsmænd, Betjente og Arbejdere). Man faar det Indtryk, at Personalet ikke som i Württemberg udnyttes til det yderste, men at Stationerne ligesom her i Landet ere passende forsynede med Personale.

Under Bane- og Bygningsinspektørerne, hvis Antal som foran bemærket er 16, er ansat 101 Banemestre. Længden af Spor i de forskellige Inspektioner varierer en Del, nemlig fra ca. 153 km. til ca. 316 km. Til Inspektionen i Waldshut hører saaledes $112{,}_{809}$ km. enkeltsporet Bane og $40{,}_{075}$ km, Sidespor, medens Inspektionen i Karlsruhe har $83{,}_{482}$ km. dobbeltsporet Bane, $14{,}_{277}$ km. enkeltsporet og $143{,}_{088}$ km. Sidespor. Antallet af Banemestre under de forskellige Sektioner varierer fra 4 til 8, og Længden af Sporene under Banemesterstrækningerne fra ca. 20 til ca. 40 km.

Til Banemestrenes Assistance er ansat Banevogtere og Banearbejdere, ialt ca. 3,000 ved samtlige Baner.

Banemesterens Opgave er under Inspektørens Tilsyn og med den Hjælp, der gives ham af Banevogtere og Arbejdere, at sørge for Banens Vedligeholdelse og Bevogtning. Det paahviler Banemestrene at føre Bøger og aflægge Regnskab over Modtagelse og Anvendelse af de Materialer, der bruges til Banernes Vedligeholdelse, at opstille Lønningslister for Banepersonalet, at føre Kontrol med dettes Arbejdstid m. m.

Mindst en Gang om Maaneden skal Bygningsinspektøren til Fods passere hele sin Strækning og mindst en Gang om Aaret efterse Banemestrenes Forraad af Materialer.

Foruden Banemestre og de disse underordnede Personer er der i hver Bygningsinspektion ansat en Baneingeniør, en Telegrafmester, en Arkitekt eller Bygningsassistent, samt det fornødne Kontorpersonale. Baneingeniøren er Inspektørens Stedfortræder, og han faar sit Forretningsomraade anvist af denne. Ofte sker det, at Inspektøren overdrager Ingeniøren enkelte Banestrækninger, i hvilke han da udfører Inspektørtjenesten, dog paahviler det ham straks at underrette Inspektøren, saa at denne kan træde til, hvis der passerer noget særligt. Er der tildelt en saadan Ingeniør særlige Banestrækninger, behøver Inspektøren kun at passere disse til Fods en Gang hvert Kvartal.

For Sporskifterne paa Stationerne bestaar et ganske særligt Forhold, idet disse baade ere undergivne Driftsinspektørerne og Bane- og Bygningsinspektørerne. Medens de nemlig, hvad Driftstjenesten angaar, betragtes som henhørende til Stationspersonalet, ere de med Hensyn til de Ydelser, der fordres af dem i den tekniske Tjeneste, Bane- og Bygningsinspektørerne undergivne. I den Anledning skal sidstnævnte Inspektør medvirke ved Fastsættelsen af deres Tjeneste samt i alle Sager, der angaa dette Personales Forflyttelse, Understøttelse, Belønning og Afstraffelse, for saa vidt Vurdering af den tekniske Tjenestførelse er nødvendig.

Det paahviler iøvrigt Bygnings- og Baneinspektørerne at sørge for Bortforpagtning af alle udenfor Stationerne beliggende Arealer, at sælge Græs, Træ o. s. v., der indvindes paa Banens Ejendom, at fordele Tjenestboligerne udenfor Stationerne etc.

Med Hensyn til Antagelse, Anvendelse, Afskedigelse m. v. af Personale have Inspektørerne de samme Rettigheder som Driftsinspektørerne og de samme Pligter som disse med Hensyn til Uddannelse, Tilsyn m. v.

Inspektørerne have Myndighed til at give Anvisning paa alle Beløb, som Udøvelsen af den bane- og bygningstekniske Tjeneste medfører, selvfølgelig indenfor de Summer, som ere stillede til deres Raadighed. De ere personligt ansvarlige for, at Bevillingerne ikke overskrides, og for at Arbejderne udføres overensstemmende med de approberede Planer, Overslag og Anordninger.

Naar et Overslag er approberet, eller der er givet særlig Bemyndigelse til Udførelse af et Arbejde eller Afslutning af Kontrakt om en Leverance, er det Bygningsinspektøren tilladt uden Forbehold af højere Approbation at bortgive Arbejdet eller Leverancen efter mundtlig Akkord, naar Udgiften ikke overstiger 100 Mark, efter stedfunden offentlig Licitation, naar Udgiften ikke overstiger 4,000 Mark, og efter andre Fremgangsmaader, naar Udgiften ikke overstiger 2,000 Mark. Om Arbejder og Leverancer, der angaa større Beløb end 100 Mark, skal der afsluttes Kontrakt.

Som foran bemærket er Maskininspektionernes Antal 4. Hver Inspektion forestaas af en Maskininspektør, hvem der er givet en Maskiningeniør til nærmeste Medhjælp og Stedfortræder.

Maskininspektørernes fornemste Opgave er at sørge for Lokomotivtjenestens forsvarlige Udførelse. Det paahviler dem i den Anledning at instruere Lokomotivpersonalet (Lokomotivførere og Fyrbødere) om Udførelsen af deres Tjeneste, besørge Personalets Tjenstfordeling og at tilse Tjenesten i alle dens Grene. Maskininspektørerne faa af Generaldirektionen stillet til Raadighed det nødvendige Antal Lokomotiver samt det til deres Betjening og Pasning nødvendige Personale bestemt efter de Ydelser, der efter Køreplanerne kræves. Hvad der herud over fordres af Personale til Tjenestens Udførelse paa Grund af Indlægning af Særtog m. v., maa Inspektørerne selv antage. Ligesom i Württemberg anvendes 2 Hold Personale til hver Maskine. Grunden hertil angives at være den samme som i Württemberg.

Over de i Maskininspektionerne stationerede Vogne, der ere i tjenestfærdig Stand, raade Driftsinspektørerne. Maskininspektørerne have kun at drage Omsorg for, at Vognene ere i en saadan Stand, at de uden Fare for Driftssikkerheden kunne benyttes.

Med Hensyn til Lokomotivtjenesten paa Banegaardene medvirke Maskininspektørerne for saa vidt, at det paahviler dem i Forening med Driftsinspektørerne at træffe Bestemmelse om det Omfang, hvori Lokomotiverne skulle benyttes til Rangertjeneste.

Det er klart, at det spiller en stor Rolle for en Bane at have et dygtigt Lokomotiv- og Vognopsynspersonale. For at faa et saadant er det gjort Maskin-

inspektørerne til Pligt at tage sig ganske særligt af Personalets Uddannelse og kun at udtage Folk til Oplæring i den nævnte Tjeneste, som i enhver Henseende kunne anses for solide, karakterfaste, og sunde, og som have den nødvendige Intelligens og de nødvendige Forkundskaber til at kunne uddannes til dygtige og paalidelige Funktionærer.

Det er paalagt Maskininspektørerne ofte at køre med paa Lokomotiverne for at forvisse sig om, hvorvidt Personalet udfører sin Tjeneste med Sikkerhed og Ro, behandler Maskinerne godt og rigtigt samt gør den bedste og muligst sparsommelige Anvendelse af Brændsels- og Smørematerialе. Endvidere skulle de herved have deres Opmærksomhed henvendt paa, at Lokomotivførerne overholde de foreskrevne Køretider og ganske særligt paa, at der ikke paa Fald køres med en utilladelig stor Hastighed.

Ligeledes er det paalagt Inspektørerne at tilse Vognopsynsmændene og Vognsmørernes Tjeneste, om disse benytte Togenes Ophold paa Stationerne til at undersøge Vogne, om beskadigede Vogne forsynes med Værkstedsseddel m. v. Inspektørerne skulle udfærdige Opgørelsen over Lokomotivernes Ydelser og Materialforbrug m. m. samt beregne Besparelsespræmierne. Der i den Anledning samt ogsaa til andet Kontorarbejde tildelt dem fornøden Kontormedhjælp.

Under Maskininspektørerne er ogsaa henlagt de saakaldte Driftsværksteder o: mindre Værksteder, i hvilke løbende Reparationer paa Materiel kunne udføres. Disse Værksteder forestaas af særlige Værkstedsforstandere. Større Reparationer skulle Maskininspektørerne henvise til Foretagelse i Hovedværkstedet. Inspektørerne have at føre Tilsyn med Arbejdets Udførelse i Driftsværkstederne og antage og afskedige de her beskæftigede Arbejdere.

Maskininspektørerne skulle medvirke ved de Materialeanskaffelser, som foretages gennem Hovedmagasinforvaltningen, og navnlig afgive Skøn over, hvorvidt leverede Varer ere gode og svarende til Prisen.

3. *De bajerske Statsbaner.*

Administrationen af de bajerske Statsbaner er ordnet ved Kongelige Forordninger af 17de Juli 1886 og 24de December 1896. Efter disse har det bajerske Udenrigsministerium den øverste Ledelse og Overtilsynet med Banerne, medens det paahviler en Generaldirektion at bestyre dem, og de saakaldte Overbaneembeder, hvis Antal er 10, at lede og tilse Banernes daglige Drift og alt hvad dertil hører. Som Udførelsesorganer betragtes ogsaa Centralværkstederne og Hovedmagasinerne, der ikke ere underlagte Overbaneembederne, men ligesom disse staa direkte under Generaldirektionen.

Anlæg af nye Baner er underlagt Generaldirektionen og udføres af en umiddelbart under Generaldirektionen staaende Bygningssektion, som med Udenrigsministeriets Samtykke i hvert enkelt Tilfælde oprettes af Hensyn til det paagældende Arbejde. Samtidig med Sektionens Etablering udnævner Ministeriet efter Generaldirektionens Indstilling en særlig Sektionsingeniør til at forestaa Sektionen. Denne udstyres iøvrigt med det nødvendige tekniske og administrative Hjælpepersonale, medens Sektionsingeniøren bemyndiges til at antage Arbejdspersonale. I Reglen ansættes der derhos en Regnskabsfører ved Sektionen, som under Sektionsingeniørens Tilsyn og med Medansvar for denne besørger Sektionens Kasse- og Regnskabsforretninger. De nødvendige Midler til Anlægets Udførelse stilles af Generaldirektionen til Sektionens Raadighed. Naar Arbejdet er endt, nedlægges Sektionen.

Den øverste Ledelse og Overtilsynet med Banerne udøver Ministeriet paa den Maade, at det foruden de Sager, som kræve Bevillinger, og som selvfølgelig maa gennem Ministeriet, har forbeholdt sig Stadfæstelse af en hel Del større Sager, hvis Bearbejdelse finder Sted i Generaldirektionen. Disse Sager angaa: Organisation, Forholdet til det tyske Rige, Overenskomster med fremmede Baner, Tarifferne, Oprettelse af nye Ekspeditionssteder, Køreplanen, Projekter til nye Jernbanelinier, Planer for Bygning af nye Baner, den aarlige Plan for Udførelse af Arbejder paa Banerne, Oprettelse og Nedlægning af Bygningssektioner (se foran), Planer for større Udvidelser og Anlæg paa de i Drift værende Baner, Planerne til Stationsanlæg paa nye Baner, Planerne til nye Stationsbygninger, til hvis Opførelse der kræves mere end 20,000 Mark, og til Kunstbygninger, som koste mere end 35,000 Mark, Spørgsmaal om nye Konstruktionsprincipper, Overenskomster om Levering af Skinner og Materiel samt vigtigere Drifts- og Banevedligeholdelsesmaterialer, Ansættelse, Forflyttelse, Forfremmelse og Afskedigelse af det overordnede Personale, almindelige Regler for Antagelse af Personale, Bevilling af mere end 6 Ugers Tjenstfrihed til det overordnede Personale.

Den egentlige Ledelse af Banerne sker som foran bemærket af Generaldirektionen. I Spidsen for denne staar en Generaldirektør, der er ansvarlig for Forretningsførelsen, og hvem alle ved Banerne ansatte ere underordnede og pligtige at adlyde. Iøvrigt har Generaldirektøren ikke noget bestemt Forretningsomraade, men kan forbeholde sig at træffe Afgørelse i enhver Sag. Hans Medvirkning kræves derhos absolut i følgende Sager:

1) Personalsager vedrørende Medlemmer af Generaldirektionen.

2) Sager om Tjenstfrihed til Afdelingscheferne og Medlemmerne af Generaldirektionen, Tilladelse til at de nævnte Embedsmænd kunne foretage Tjenstrejser.

3) Jernbaneraadssager. *)

4) Beretninger til Udenrigsministeriet.

Forretningerne i Generaldirektionen ere — dog med Undtagelse af Kasseforretningerne, der udføres af Jernbanecentralkassen — henlagte til 5 Afdelinger, som hver forestaas af en Afdelingschef.

Disse Afdelinger ere:

Den administrative Afdeling,
Driftsafdelingen,
Færdselsafdelingen,
Maskinafdelingen,
Bygnings- og Baneafdelingen.

Det paahviler Generaldirektøren regelmæssig at holde Møder med Afdelingscheferne til Drøftelse af de vigtigere Sager. Naar disse berøre flere Afdelinger, kan Generaldirektøren bestemme, at Sagerne skulle undergives Behandling i samlet Direktionsmøde, til hvilket da Direktionsmedlemmerne tilsiges eller i alt Fald de Direktionsmedlemmer, som høre under de paagældende Afdelinger. I saadanne Direktionsmøder træffes ingen Beslutninger.

---

*) Se Anmærkningen Side 17.

Under den administrative Afdeling er oprettet et Personalekontor, et Bogholderkontor, et Regnskabskontor, et statistisk Kontor og et Forsikringskontor. I Personalekontoret bearbejdes alle Sager vedrørende Personalet, i Bogholderkontoret føres Banernes Bogholderi samt udfærdiges Anvisninger paa Indtægter og Udgifter, hvorhos Forarbejderne til Budgettet foretages dersteds; i Regnskabskontoret prøves alle Aars- og Kvartalsregninger samt alle Regnskaber, som ikke prøves i andre Kontorer, endvidere føres her Regnskab med Banernes Inventar. Det statistiske Kontors Arbejde giver sig Udslag i den aarlige Driftsberetning, og i Forsikringskontoret udføres alle Forretninger, der resultere af Uheldsforsikring, og af, at der bestaar Arbejderpensions- og Arbejdersygekasser ved Banerne.

Referatet for Afdelingschefen af de i Kontorerne bearbejdede Sager er fordelt paa 13 Direktionsmedlemmer, hvoraf en tillige er Chef for Personalekontoret, en for Bogholderiet og en for Forsikringskontoret, medens de øvrige ikke forestaa eller lede noget bestemt Kontor, men kun have Ansvar for Bearbejdelsen og rigtigt Referat af enkelte i Kontorerne forekommende Sager. Saaledes har det Direktionsmedlem, der er Chef for Personalekontoret, kun Referat i Sager, der angaa Ansættelse af Personale, Eksamensvæsen, Forflyttelser, Forfremmelser og Permittering af Personalet samt Flyttegodtgørelse, medens et andet Direktionsmedlem har Referat i Sager, der angaa Pensionsvæsen og Understøttelser, og et tredie Medlem har Disciplinarsager, Uniformsvæsen, Overtagelse af Biforretninger m. m. Direktionsmedlemmerne have Beføjelse til paa egen Haand at afgøre visse Sager. Herom træffer Generaldirektøren Bestemmelse efter Forslag af Afdelingschefen. Der gives dog aldrig Direktionsmedlemmerne Ret til at udstede almindelige Anordninger eller træffe Afgørelse i Sager af større Vigtighed eller af principiel Betydning, men saadanne Sager skulle altid forelægges Afdelingschefen. Dette gælder ikke alene i den administrative Afdeling, men ogsaa i de øvrige Afdelinger.

For Regnskabskontoret og statistisk Kontor er ansat Forstandere, der ikke ere Medlemmer af Generaldirektionen.

Under Driftsafdelingen er henlagt et Trafikkontor, et Transportkontor, et Reklamationskontor, et Lokalbanekontor samt tre Vognkontrolkontorer. I Trafikkontoret udarbejdes Køreplanerne, Reglementer for Togenes Gang, Sager om Togenes Sammensætning, Opvarmning og Belysning, Stationernes Rengøring, Opvarmning og Belysning samt i det hele alle Sager, der angaa Stations- og Togtjenesten.

Transportkontoret har Tilsynet med, at de gældende Bestemmelser om Ekspedition af levende Dyr og Gods overholdes, Ordning af den Tjeneste, der vedrører Afhentning og Tilbringning af Gods, Kontrol med Overleveringstjenesten, Kontrol med Anvendelse af Presenninger.

I Reklamationskontoret behandles Sager om Forsinkelse, Beskadigelse og Bortkomst af Gods, Sager vedrørende uafhentet og uanbringeligt Gods og Defraudationssager.

Gennem Lokalbanekontoret tilses Driftstjenesten paa Lokalbanerne. Vognkontrolkontoret Nr. 1 besørger Fordelingen af Vognparken og forfølger Uregelmæssigheder ved Vognbenyttelsen. Det behandler Sager om Desinfektion af Godsvogne og opstiller Fortegnelser over Vognmateriellet. Kontor Nr. 2 fører Kontrol med de bajerske Vognes Løb i Indlandet samt fører Statistik over Vognenes Løb. Kontor Nr. 3 foretager den Afregning, som den gensidige Vognbenyttelse med fremmede Baner medfører, samt behandler Sager vedrørende Returbelastning af fremmede Vogne.

Under Afdelingen er ansat 8 Direktionsmedlemmer. Enkelte af disse ere tillige Chefer for de Afdelingen underlagte Kontorer.

Til Færdselsafdelingen hører Tarifkontoret, under hvilket som underordnet Organ er lagt Billetforvaltningen, samt de 4 Færdselsrevisionskontorer.

Tarifkontoret bearbejder alle Tarifsager samt fører Tilsyn med Tjenesten i Billetforvaltningen. I Færdselsrevisionskontor Nr. 1 foretages Revision af alle Indtægter vedrørende Person- og Rejsegodsbefordringen samt Transporten af levende Dyr. De herhenhørende Opgørelser med fremmede Baner opstilles, og de af disse fremsendte Opgørelser revideres. I Kontor Nr. 2 foretages Revision af de Indtægter, som stamme fra den lokale Godsbefordring, i Kontor Nr. 3 revideres Indtægten af Godsbefordringen i Forbindelsen med fremmede Baner samt revideres de fra fremmede Baner modtagne Godsopgørelser. Endvidere finder der hersteds foreløbig og endelig Opgørelse Sted af Færdselsindtægterne. Kontor Nr. 3 beskæftiger sig udelukkende med Opstillingen af de endelige Afregninger med fremmede Baner.

Under Afdelingen er ansat 7 Direktionsmedlemmer, der alle have Referat af Tarifsager. Et af disse Direktionsmedlemmer er Chef for Tarifkontoret og fungerer som Stedfortræder for Afdelingschefen. Hans Medvirkning kræves i alle principielle Spørgsmaal vedrørende Tarifvæsenet, selv om Referatet er overdraget et andet Direktionsmedlem.

Forstanderne for Revisionskontorerne ere ikke Medlemmer af Direktionen.

Under Maskinafdelingen er oprettet 2 Kontorer, nemlig et maskinteknisk Kontor og et Materialekontor. I det førstnævnte Kontor udføres alle Konstruktionstegninger og foretages den tekniske Revision af Regninger. Kontoret behandler derhos Sager vedrørende Materiel og Værksteder, Vandstationer, Drejeskiver m. m. Endvidere hører under Kontorets Omraade Sager angaaende Lokomotivtjenesten, elektrisk Belysning og Gasbelysning, Sporskiftecentralisation, Signalvæsen, Telegraf- og Telefonvæsen.

Materialekontoret gør Overslag over Anskaffelser af Materialer, Værktøj og Redskaber til Brug ved Driftstjenesten, udbyder Leverancer, paaser den rigtige Modtagelse og Fordeling af Materialer, foretager teknisk Prøvelse af Regningerne og efterser Varebeholdningerne.

Under Afdelingen er ansat 5 Direktionsmedlemmer samt et Antal Maskiningeniører. Et af Direktionsmedlemmerne er Chef for Materialekontoret, medens en Maskiningeniør forestaar det maskintekniske Kontor.

Under Bygnings- og Baneafdelingen er henlagt et Grundanskaffelseskontor, et Ingeniørkontor, et Jernkonstruktionskontor, et Arkitektkontor, et Materialekontor, under hvilket sidste der som underordnede Organer er lagt et Materialedepot med tilhørende litografisk Anstalt og et Bygningsrekvisitdepot.

Grundanskaffelseskontorets Opgave fremgaar af Navnet. I Ingeniørkontoret udarbejdes Projekter til nye Baner og nye Stationsanlæg samt Planer til Stationsudvidelser. Her prøves derhos alle Forslag til Ingeniørbejde, som indgaa til Direktionen. Jernkonstruktionskontoret behandler navnlig Sager om Vedligeholdelse og Bygning af Broer samt andre Jernkonstruktioner. I Arkitektkontoret udarbejdes Planer til Bygninger samt bearbejdes Bygningssager. Materialekontoret har at gøre med Anskaffelse og Bestyrelse af Materialer, Maskiner og Redskaber, som anvendes til Bygning og Vedligeholdelse af Jernbaner, Udbydelse af Leverancer og Modtagelse af Materialer, Tilsyn med Imprægneringsanstalterne, Tilsyn med Udvekslingen af Materialer mellem Overbaneembederne og Bygningssektionerne samt aarlig Revision af Materialebeholdningerne, Salg af gamle Materialer, Førelse af Skinne- og Svellestatistik.

Materialedepotet svarer nærmest til andre Jernbanebestyrelsers Blanketforvaltning. Her holdes Oplag af Formularer, og herfra udsendes saadanne til alle vedkom-

mende. I den litografiske Anstalt mangfoldiggøres Skrivelser, Afregninger, Andelstabeller og andet saadant.

Bygningsrekvisitdepotet modtager, bogfører, opbevarer, udleverer og forsender Bygningsværktøj, Instrumenter og lignende.

I Afdelingen er ansat 13 Direktionsmedlemmer samt et større Antal Ingeniører.

Cheferne for Arkitektkontoret, Jernkonstruktionskontoret og Materialekontoret ere Medlemmer af Generaldirektionen.

Ledelsen af og Tilsynet med Banernes daglige Drift besørges af Overbaneembeder. Heraf bestaar der ialt 10; hvert af disse Embeder omfatter et Omraade paa 5 à 600 km.

Et Overbaneembede forestaas af en Chef, hvem det paahviler at lede og tilse den samlede under Embedet henlagte Tjeneste, og som er ansvarlig for dets Forretningsførelse. Hele den daglige Drifts-, Bane- og Maskintjeneste er saaledes underlagt ham og Personalet i det paagældende Omraade ham underordnet.

Til Chefens Assistance er der ansat de fornødne overordnede Embedsmænd, hvorhos der paa det Sted, hvor Overbaneembedet har sit Sæde, er oprettet Kontorer. I Reglen findes der et teknisk Kontor, et Personalekontor og et Stations- og Togkontor, hvert med sin Forstander. Medens Chefen for Overbaneembedet i Reglen er en administrativt uddannet Mand, er det øvrige overordnede Personale ved Embedet enten Teknikere eller Personer, der ere uddannede i Driften. Ved Overbaneembedet i München er saaledes ansat 2 Overbaneingeniører, 2 Maskiningeniører og 2 Driftsinspektører. Af disse fungerede den ene Overbaneingeniør som Forstander for det tekniske Kontor, medens de øvrige havde Bearbejdelse og Referat, eventuelt Afgørelse af visse Sager paa samme Maade som Direktionsmedlemmerne i Generaldirektionen.

Til Banernes Vedligeholdelse og Udførelse af mindre Arbejder paa Linien er der ansat Baneingeniører; en Ingeniørstrækning omfatter i Reglen 100 à 150 km. Banestrækning. Baneingeniørerne have Banemestre, Banevogtere og Banearbejdere til Medhjælp, i Reglen en Banemester for hver 20 à 25 km. Bane. Ingeniørerne skulle en Gang maanedlig passere deres Strækning til Fods, Banemestrene deres hver anden Dag og Banevogterne flere Gange daglig.

Stations- og Togtjenesten ledes hovedsagelig af de to ved Embedet ansatte Driftsinspektører, ved Eftersyn paa Stationerne assisteres de af Personalet i Stations- og Togkontoret.

Maskiningeniørerne ved Overbaneembedet have navnlig Ledelsen af Lokomotivtjenesten, men der er dog ogsaa udenfor Sædet for Overbaneembedet oprettet Inspektioner, særlig paa saadanne Steder, hvor der haves Driftsværksteder og Maskindepoter. Disse Inspektioner raade over Lokomotiv- og Vognopsynspersonale og deltage ogsaa i Ledelsen af Lokomotivtjenesten.

Ved ethvert Overbaneembede findes et særligt Kassekontor, som besørger hele Embedets Kassevæsen. Centralkassen ved Generaldirektionen har saaledes kun at gøre med disse Kontorer og staar ikke i direkte Forbindelse med Stationerne.

Vedligeholdelse af Telegrafledningerne paa den frie Bane foretages af Statstelegrafvæsenets Personale. Paa Stationerne derimod bliver Vedligeholdelsen af Ledninger og Apparater besørget af Telegrafmekanikere, som ere ansatte under Overbaneembedet.

Som det vil fremgaa af foranstaaende, svare Overbaneembederne til en vis Grad til de svenske Statsbaners Distrikter, dog er Chefen for Overbaneembedet ikke som Distriktschefen i Sverige knyttet til nogen bestemt Virksomhed. Endnu havde man ikke nøjagtig fastsat Grænserne for Overbaneembedets Myndighed; man arbejdede imidlertid hen til at gøre den saa omfattende som muligt, saa at Embederne kunde blive virkelige Driftsdirektioner, og gav dem derfor stadig et større og større Omraade. Det var paatænkt at lægge Hovedværkstedstjenesten under Embederne, at give dem en ret betydelig Myndighed med Hensyn til Anskaffelser, at lægge Magasintjenesten under dem o. s. v.; for Tiden havde de imidlertid paa adskillige Omraader næppe væsentlig større Beføjelser end de Inspektioner, som lede den daglige Tjeneste paa de badensiske Statsbaner.

III. Personalet.

1. De württembergske Statsbaner.

En stor Del af de Jernbanebetjente, som ved de danske Statsbaner ansættes fast, betragtes i Württemberg som Arbejdere og ere paa Dagløn, saaledes f. Eks. Kontorbude, Lampister, Fyrmænd, den underordnede Pakhusbetjening, Vognrensere, Dag- og Natvægtere m. fl. Af denne Arbejderstand samt af Banearbejderne rekrutteres Portørpersonalet (Sporskiftere m. fl.), medens Togpersonalet i Reglen bestaar af forhenværende Underofficerer. Disse have nemlig, som overalt i Tyskland, naar de have gjort fyldestgørende Tjeneste i Hæren et vist Antal Aar, Krav paa Ansættelse i visse Stillinger i de civile Etater, og bl. a. som Togbetjente ved Banerne. Kun naar ingen Underofficer har meldt sig, kan Generaldirektionen derfor forfremme dertil egnede Personer blandt Portørpersonalet til Togbetjente. Dette Tilfælde indtræder i Württemberg yderst sjældent, og saa godt som hele Togpersonalet ved de derværende Statsbaner var derfor forhenværende Underofficerer. Af Fyrbødere haves to Klasser, idet man dels ansætter Pudsere dels faglærte Smede som saadanne. Kun de sidstnævnte forfremmes til Lokomotivførere. Forinden nogen ansættes som Betjent, prøves det, om han er i Besiddelse af den Viden, som kræves til Udførelse af den paagældende Tjeneste. Til Ansættelse i andre Stillinger end de foran nævnte uddannes, naar Stillingerne ikke kræve særlig teknisk eller juridisk Uddannelse, tre forskellige Slags Personer, idet der skelnes mellem Embedsmænd af laveste Grad, Embedsmænd af Mellemgraden og højere Embedsmænd.

Til Embedsmænd af laveste Grad uddannes Personer, som have gennemgaaet en Kommuneskole og derefter erhvervet sig nogen Kendskab til det franske Sprog, eller som have besøgt en Mellemskole. De paagældende antages som »Anwärter« i en Alder af ca. 16 Aar, og naar de have fungeret som saadanne i et Par Aars Tid, prøves de. Hvis de bestaa Prøven, der udelukkende omfatter Jernbanefag, forfremmes de til Medhjælpere, og som saadanne gøre de Tjeneste, indtil de i en Alder af ca. 26 Aar opnaa fast Ansættelse. De blive da Stationsekspedienter, Stationsmestere, Stationskasserere (Billettører), Kontorassistenter og lign. I disse Stillinger forblive de. Underofficerer have Krav paa at faa $^2/_3$ af disse Bestillinger, men melde sig meget sjældent til dem.

Til Uddannelse til Embedsmænd af Mellemgraden antages saadanne Personer, som have besøgt en Latin- eller Realskole og gennemgaaet et vist Antal Klasser i Skolen. De benævnes ved deres Antagelse, som sker i 16 Aars Alderen, Praktikander af II Klasse. Naar de have opnaaet en Alder af 21 Aar, fremstille de sig til en

Eksamen, der omfatter Jernbanefag og Sprog. Bestaa de denne, uddannes de yderligere i 3 Aar og blive da Praktikander af I Klasse, hvorefter de i en Alder at 25 à 26 Aar ansættes som Jernbaneassistent. Efter ca. 4 Aars Tjeneste som saadan kunne de vente Forfremmelse til Jernbanesekretær. I denne Stilling forbliver Størstedelen, men der er dog nogle, der opnaa at blive Godsekspeditionsforstandere, Materialforvaltere, Banegaardsforvaltere.

Som Betingelse for at blive uddannet til højere Embedsmand ved Statsbanerne kræves, at den vedkommende har taget Afgangseksamen fra en Realskole eller Studentereksamen. De paagældende antages i Regelen umiddelbart efter, at de ere udtraadte af Skolen, og benævnes ved deres Antagelse Praktikander af II Klasse. Efter $1^1/_2$ Aars praktisk Uddannelse fremstille de sig til Eksamen for Embedsmænd af Mellemklassen, og bestaa de denne med Karakteren godt, hvad der vist nok paa dansk svarer til meget godt, blive de Referendarer af II Klasse. Som saadanne gøre de Tjeneste i 1 Aar, hvorefter de i to Aar drive Fagstudium ved den polytekniske Læreanstalt i Stuttgart, hvor der er indrettet særlige Kursus for Jerbanekandidater. I denne Tid gøre de ikke Jernbanetjeneste, men faa heller ikke Løn. Ved Læreanstalten doceres foruden Jernbanevidenskab, Statsret, Civilret, Strafferet m. m. Efter Forløbet af de to Aar underkaste de sig en Eksamen, der baade er skriftlig og mundtlig og omfatter de docerede Fag. Bestaas denne, har Vedkommende Adgang til alle Stillinger ved Statsbanerne. I Reglen maa han imidlertid endnu nogle Aar gaa som Referendar af I Klasse, hvortil han efter bestaaet Eksamen forfremmes, og først i 30 Aars Alderen opnaas fast Ansættelse. Den paagældende bliver da i Regelen Driftsinspektionsassistent (Fuldmægtig ved en Driftsinspektion) eller Overbanesekretær (Fuldmægtig i Generaldirektionen), men han kan som sagt avancere til alle overordnede Stillinger, hvortil regnes Banegaardsinspektør (Forstander for en Station af I Klasse), Driftsinspektør, Forstander for enkelte af Generaldirektionens Kontorer, Direktionsmedlem m. m.

I det første Aar efter Antagelsen faa Aspiranter til alle tre Klasser af Embedsmandsstillinger ingen Løn. Derefter og indtil fast Ansættelse opnaas, ere de vedkommende paa Dagløn. Denne er pr. Dag for de saakaldte »Anwärter« 2 M. 80 Pf. for Praktikander af II Klasse 3 M. 30 Pf., for Praktikander af I Klasse 3 M. 80 Pf. og for Referendarer indtil 5 M.

Naar Ansættelse finder Sted, sker det paa 3 Maader, enten paa Livstid eller med $^1/_4$ Aars Opsigelse eller med Opsigelse til enhver Tid. Alle overordnede Embedsmænd samt Embedsmænd af Mellemklassen og nogle lavere Embedsmænd ansættes paa Livstid. Andre lavere Embedsmænd samt Betjentpersonalet ned til Konduktører, Vognopsynsmænd og ansatte i tilsvarende Stillinger have $^1/_4$ Aars Opsigelse, medens kun de laveste Grader af Betjentklassen (Portører, Fyrbødere, Bremsere) kunne opsiges til enhver Tid.

Personalet lønnes saaledes:

	Laveste Løn.	Højeste Løn.	
	M.	M.	
Præsidenten	8,000.	9,000.	(Desuden fri Bolig).
Afdelingschefer	6,900.	7,400.	
Direktionsmedlemmer	4,700.	6,400.	
Forstandere for Revisionskontorerne, det maskintekniske Kontor og flere andre Kontorer, Hovedkassereren	3,800.	5,000.	
Driftsinspektører, Bygnings- og Baneinspektører, Maskininspektører	3,300.	4,200.	(Desuden fri Bolig).
Ekspeditionssekretærer, Forstanderen for Monterings- og Inventarieforvaltningen, Landinspektører, Konstruktører, Afdelingsingeniører, Maskiningeniører	2,600.	3,900.	
Stationsforstandere paa I Klasses Stationer	2,600.	3,600.	(Desuden fri Bolig).
Fuldmægtige, Overassistenter, Stationsforstandere paa II Klasses Stationer, Godsekspeditører, Ekspeditionsforstandere, Materialforvaltere, Bogholdere, Banemestre, Værkmestre og Værkførere	1,900.	3,400.	(Desuden fri Bolig, dog ikke for Fuldmægtige og Overassistenter).
Driftsinspektionsassistenter (Fuldmægtige ved Driftsinspektoraterne)	2,000.	2,900.	
Stationsmestre og Stationskasserere (Billettører)	1,300.	2,000.	(Desuden fri Bolig).
Trafik- og Kontorassistenter	1,500.	2,600.	
Ekspedienter	1,300.	1,800.	
Rangermestre	1,600.	1,600.	(Desuden fri Bolig og Uniform).
Rangerformænd	1,150.	1,500.	(Desuden fri Bolig og Uniform).
Portiers paa Banegaarde og i Værksteder	950.	1,150.	(Desuden fri Bolig og Uniform).
Togkontrollører	1,500.	1,600.	(Desuden fri Uniform og Milepenge).
Togførere	1,250.	1,500.	(Desuden fri Uniform og Milepenge).
Pakmestre og Persontogskonduktører	950.	1,150.	(Desuden fri Uniform og Milepenge).
Vognopsynsmænd	950.	1,250.	(Desuden fri Uniform).
Godstogskonduktører og Bremsere	750.	1,000.	(Desuden fri Uniform og Milepenge).
Lokomotivførere samt Maskinister ved elektriske Belysningsanlæg	1,350.	1,900.	(Desuden faa Lokomotivførerne Milepenge).

	Laveste Løn.	Højeste Løn.	
	M.	M.	
Fyrbødere af I Klasse	1,000.	1,150.	(Desuden Milepenge).
Fyrbødere af II Klasse	900.	1,150.	(Desuden Milepenge).
Overbanevogtere (Formænd under Baneafdelingen)	1,000.	1,100.	(Desuden fri Bolig og Uniform).
Portører	750.	900.	(Desuden fri Bolig og Uniform).
Banevogtere	675.	800.	(Desuden fri Bolig og Uniform).
Stationsbude	750.	800.	(Desuden fri Uniform).

Arbejdernes og Medhjælpspersonalets Løn er noget forskellig de forskellige Steder i Landet og ogsaa forskellig efter det Arbejde, der kræves af den paagældende. De nedenstaaende Satser ere Gennemsnitssatserne, der betales i Stuttgart:

Rangermedhjælpere	2 M. 50 Pf. pr. Dag.
Reservekonduktører	2 — 20 — —
Reservevognopsynsmænd	2 — 43 — —
Portiermedhjælpere	2 — 26 — —
Hjælpebremsere	2 — 28 — —
Hjælpesporskiftere	2 — 60 — —
Togkoblere, Drejeskivearbejdere	2 — 36 — —
Lampister	2 — 67 — —
Vognrensere	2 — 47 — —
Kontorbude	2 — 59 — —
Pakhusarbejdere, der fungere som Formænd	3 — 42 — —
Andre Pakhusarbejdere	2 — 61 — —
Dag- og Natvægtere	2 — 19 — —

Med Hensyn til Pension da er Regelen den, at enhver fast ansat faar Pension, naar han paa Grund af Alder eller Svagelighed udtræder af Tjenesten. Pensionens Størrelse retter sig efter Antallet af Tjenesteaar, den kan efter Omstændighederne stige til ca. 90 pCt.

For Tiden maa alle betale til deres Pensionering, men dette Forhold vil blive ændret, idet Landdagen ved derom stedfundne Forhandlinger har stillet sig velvillig til Tanken om, at Staten skulde overtage hele Pensionsbyrden. For Tiden betale de paa Livstid ansatte 2 pCt. af deres Lønning foruden et bestemt Beløb ved den første Ansættelse og ekstraordinært Bidrag ved indtrædende Lønningsforhøjelser. Alle andre, Arbejderne dog undtagne, betale 3 pCt. af deres Løn. Arbejderne behandles efter Rigsinvaliditetsforsikringsloven og skulle desuden være Medlemmer af Arbejderpensionskassen, til hvilken de altsaa maa betale Bidrag. Jernbanesygekasser ere kun oprettede for Arbejdere, og disse ere pligtige til at være Medlemmer af disse Kasser,

Som Bidrag betale de 2 pCt. af deres Løn, og Staten yder et Tilskud, der svarer til Halvdelen af det af Arbejderne betalte Beløb.

Særlig Omtale fortjener de af de württembergske Statsbaner gjorte Bestræbelser for at skaffe det Betjentpersonale, der ikke er normeret med Fribolig, gode og sunde Boliger til en rimelig Pris. I Stuttgart, Aalen, Rottweil, Tübingen og Ulm samt ogsaa andre Steder have Statsbanerne opført Huse med gode og rummelige to og tre Værelsers Lejligheder paa Jernbanen tilhørende Grundstykker. Disse Lejligheder udlejes særlig til Lokomotiv- og Togpersonalet. Lejen er forskellig efter Lejlighedens Størrelse. I Stuttgart udgør den fra 174 Mark aarlig for en af de mindre to Værelsers Lejligheder til 332 Mark for de største tre Værelsers.

2. *De badensiske Statsbaner.*

Ogsaa ved de badensiske Statsbaner er Antallet af fast ansatte forholdsvis mindre end ved de danske Statsbaner, og navnlig ere Depotarbejdere og Pakhusarbejdere ikke fast ansatte. Underofficerer, der have tjent i Hæren et vist Antal Aar, have ligesom i Würtemberg Krav paa Ansættelse i visse Stillinger, men søge dem sjældent, og man er som Følge heraf i Baden i Stand til at lade Portørerne avancere op i Togpersonalet. Der kræves visse Betingelser opfyldte for at opnaa Ansættelse i de forskellige Stillinger, og det varer navnlig for Embedsmændenes Vedkommende adskillige Aar, inden de opnaa fast Ansættelse.

Til Uddannelse til den højere Jernbanetjeneste — dog ikke den specielt tekniske Tjeneste — antages unge Mennesker, som have taget Afgangseksamen fra en Realskole eller Latinskole. Efter to Aars Indøvelse i Jernbanetjenesten maa de underkaste sig en Eksamen, den saa kaldte Aspiranteksamen. Denne afholdes i Karlsruhe og er en praktisk Prøve, ved hvilken den paagældende dels mundtlig dels skriftligt skal godtgøre, at han er i Besiddelse af de nødvendige Kundskaber for at kunne gøre Fyldest i de forskellige Grene af Tjenesten. Erholder Kandidaten en af Hovedkaraktererne »fortrinlig«, »god« eller »tilstrækkelig«, bliver han Aspirant og kan da efter yderligere tre Aars Tjeneste melde sig til den højere Forvaltningseksamen, forudsat at han som Aspirant har gjort mindst 2 Aars praktisk Tjeneste og under denne vist sig særlig egnet til Jernbanetjenesten. Det ene Aar gør Aspiranten Tjeneste i Generaldirektionen, saa at han ved Siden af sin Beskæftigelse kan faa Lejlighed til at høre Foredrag ved den polytekniske Læreanstalt i Karlsruhe. Ved den højere Eksamen eksamineres nemlig foruden i de specielle Jernbanefag tillige i Nationaløkonomi og Finansvidenskab, Statsret, Civil- og Handelsret, Jernbanestatistik og Jernbanehistorie samt i de vigtigste tekniske Grundregler for Jernbanebygning, Banernes Vedligeholdelse, Jernbanetelegrafvæsen m. m.

De Aspiranter, der bestaa Prøven, udnævnes til Jernbanepraktikander, og kunne, naar Pladser blive ledige, ansættes fast i alle ikke tekniske Embeder under Generaldirektionen og Driftsforvaltningen. I Generaldirektionen ansættes de som Fuldmægtige og Ekspeditionssekretærer, ved Driftstjenesten som Drifts- eller Stationskontrollører.

Til Uddannelse til den lavere Jernbanetjeneste antages unge Mennesker, som have gennemgaaet et vist Antal Klasser i en Real- eller Latinskole. De antages som Medhjælpere og anbringes paa dertil egnede Steder til praktisk Oplæring i Jernbanetjenesten. Efter tre Aars god Tjeneste, tillades det dem at indstille sig til Assistenteksamen. Ved denne Eksamen skulle Medhjælperne godtgøre, at de ere inde i de forskellige Grene af Jernbanetjenesten. Bestaa de Eksamen, faa de Titel af Jernbaneassistenter og kunne, naar Pladser blive ledige, ansættes i alle ikke tekniske Embeder

af lavere Art, nemlig som faste Trafikassistenter, faste Kontorassistenter, Godsekspeditører, Overassistenter, Banegaardsforvaltere (Forstandere for mindre Stationer) m. m.

Som Banemestre ansættes i Reglen Personer, der have gennemgaaet de tre laveste Klasser i den bygningstekniske Skole i Karlsruhe, eller som have bestaaet Værkmestereksamen ved samme Skole. Forinden Ansættelsen skal den paagældende have gjort mindst 1 Aars praktisk Tjeneste dels ved Bygning og Vedligeholdelse af en Bane dels paa et bygningsteknisk Kontor.

Til Betjentstillinger antages navnlig Haandværkere og Banearbejdere. Enhver Betjent prøves i øvrigt, inden han ansættes i den paagældende Stilling. For at en Person skal kunne opnaa Ansættelse som Banevogter eller Portør, maa han først have været beskæftiget 3 Maaneder som Banearbejder og i 3 Maaneder være indøvet i Banebevogtnings- henholdsvis Signal- og Sporskiftertjeneste eller i 9 Maaneder have været beskæftiget ved Anlæg af en Bane og have haft Lejlighed til at gøre sig bekendt med samtlige ved en Banes Overbygning eller ved Sporskifterne forekommende Arbejder og af de 9 Maaneder i mindst 3 have gjort Tjeneste ved den for Arbejdstog indrettede Bevogtnings- og Signaltjeneste. Af Portørpersonalet rekrutteres Togpersonalet.

Som Fyrbødere ansættes Mekanikere eller Smede, som mindst et Aar have arbejdet i Jernbanens Værksteder og som efter at være prøvede som Reservefyrbødere have godtgjort, at de egne sig til Lokomotivfyrbødertjenesten. Fyrbøderne kunne forfremmes til Lokomotivførere, naar de have gjort mindst 1 Aars god Tjeneste. Forinden Ansættelsen som Fører skal Fyrbøderen være indøvet i Førertjenesten af dygtige Førere, bestaa den foreskrevne Førereksamen, som er forbunden med Prøvefarter, ved hvilke vedkommende Maskininspektør skal være til Stede.

Som Vognopsynsmænd ansættes Smede, Mekanikere og Snedkere, som mindst i 6 Maaneder have arbejdet i et Driftsværksted og derefter gjort Tjeneste som Reserve-Vognopsynsmænd.

Alle ved de badensiske Statsbaner fast ansatte Embedsmænd og Betjente ere normerede med Fribolig. Faa de ikke saadan in natura, udbetales der dem, foruden den fastsatte Løn, Boliggodtgørelse.

I øvrigt ere Lønningerne (ekskl. Boliggodtgørelse) saaledes, hvorved bemærkes, at man ikke har faaet Oplysning om Begyndelseslønningen for flere overordnede Embedsmænd:

	Laveste Løn.	Højeste Løn.
Generaldirektøren	—	M. 8,700
Afdelingschefer	—	— 7,500
Direktionsmedlemmer	—	— 5,800
Hovedkassereren	—	— 5,500
Inspektører i Generaldirektionen, Drifts-, Bygnings-, Maskin-, Værkstedsinspektører, Forstanderne for de som Centralmyndigheder betegnede Organer	—	— 5,000
Tekniske Ekspeditionssekretærer, Teknikere ved Inspektionerne, der ere Stedfortrædere for Inspektøren, Ingeniører, Arkitekter, Kontorforstandere, der ikke ere Inspektører eller Direktionsmedlemmer	—	— 4,500
Forstandere for I Kl.s Stationer, Godsforvaltere af I Kl. (Mannheim)	—	— 4,800

	Laveste Løn.	Højeste Løn.
Forstandere for II Kl.s Stationer	M. 2,000	M. 4,300
Ekspeditionssekretærer, Fuldmægtige, Overbogholdere, Driftskontrollører	— 2,000	— 3,800
Stationskontrollører	— 1,900	— 3,500
Forstandere for mindre Stationer	— 1,450	— 2,400
Kontorassistenter	— 1,300	— 2,800
Trafikassistenter	— 1,400	— 2,700
Tekniske Assistenter	— 1,700	— 3,000
Kontorbude	— 1,000	— 1,600
Banemestre og Telegrafmestre	— 1,600	— 2,400
Banevogtere	— 700	— 950
Vognopsynsmænd	— 1,200	— 1,700
Portører	— 700	— 950
Rangermestre og Rangerformænd	— 1,200	— 1,700
Togførere	— 1,250	— 2,000
Pakmestre	— 1,200	— 1,700
Konduktører	— 900	— 1,450
Lokomotivførere	— 1,500	— 2,100
Fyrbødere	— 1,200	— 1,600
Værkstedsforstandere (saadanne som forestaa mindre Reparationsværksteder).	— 1,800	— 3,400
Værkmestre	— 1,600	— 2,700
Værkførere	— 1,600	— 2,500

Tog- og Lokomotivpersonalet har Milepenge, Lokomotivpersonalet desuden Besparelsespræmier; en Del af det underordnede Personale faar leveret fri Uniform.

Medens der i Württemberg kun i Generaldirektionens Skrivestue var ansat nogle faa Kvinder til Betjening af de dersteds benyttede Skrivemaskiner, anvendtes der i Baden en Del Kvinder til Billetsalg paa Stationerne samt som Telegrafister. I Generaldirektionens Kontorer (herunder Revisionen) vare derimod ingen Kvinder ansatte. Lønnen for de paa Stationerne ansatte Kvinder var fra 1,100 til 1,500 M.

Arbejderlønningerne vare ligesom i Württemberg forskellige de forskellige Steder. Nedenfor anføres Gennemsnitslønnen pr. Dag i Mannheim og Karlsruhe.

	Mannheim.	Karlsruhe.
Rangerarbejdere	M. 2,95	M. 3,10
Hjælpesporskiftere	— 2,85	— 2,30
Perronarbejdere	— 2,80	— 2,20
Pakhusformænd	— 3,92	— 3,15
Pakhusarbejdere	— 2,88	— 2,65
Vognpudsere	— 2,40	— 2,20
Vognsmørere	— 2,45	— 2,35
Banearbejdere	— 2,48	— 3,90
Telegrafarbejdere	— 2,53	— 3,60
Værkstedsarbejdere	— 3,13	— 3,30

Størst Forskel frembyde Lønforholdene i Telegrafværkstedet i Karlsruhe, hvor

den mindste Arbejdsløn er 2 M. pr. Dag, den højeste 5 M. 16 Pf. og Gennemsnitslønnen 4 M. 7 Pf.

Pensionsvæsenet er ordnet omtrent som i Württemberg. Afdraget til Pensionering er dog ens for alle Embedsmænd og Betjente, nemlig 3 pCt. Ligesom i Württemberg bestaar der kun Sygekasse for Arbejdere.

3. *De bajerske Statsbaner.*

For at opnaa Ansættelse som Afdelingschef, Direktionsmedlem, Chef for et Overbaneembede samt i de Stillinger, af hvilke de fornævnte Embedsmænd udtages (Overinspektører, Overingeniører, Overmaskiningeniører, Inspektører og Assessorer ved Generaldirektionen, Ekspeditionssekretærer, Ingeniører) kræves som Regel, at vedkommende har taget fuldstændig juridisk Eksamen eller polyteknisk Eksamen, dog er det ikke udelukket, at de Personer, som have bestaaet den højere Ekspedienteksamen (se nedenfor) og have gjort særlig god Tjeneste, kunne avancere til de nævnte Stillinger, for saa vidt de ikke efter deres Beskaffenhed kræve omfattende tekniske Kundskaber.

Juridiske og polytekniske Kandidater af Ingeniørfaget, som antages til den højere Jernbanetjeneste, oplæres først i den praktiske Jernbanetjeneste og ansættes derefter paa Prøve under Overbaneembederne og i Generaldirektionen. Den paagældende antages først, naar han efter en passende Prøvetid har godtgjort, at han virkelig egner sig til Ansættelse i den højere Bestyrelsestjeneste.

Polytekniske Kandidater af Maskinfaget antages kun, naar de efter tre Aars praktisk Virksomhed ved Banernes Maskinværksteder og ved Maskintjenesten have bestaaet en skriftlig Tjenesteprøve, der omfatter en Udarbejdelse vedrørende Maskintjenesten (f. Eks. Udkast til en Tjenestefordeling for en nærmere opgivet Banestrækning, Skøn over et Uheld og lign.) samt en Udarbejdelse vedrørende Jernbanemaskintekniken (f. Eks. Konstruktion af et Lokomotiv, en Vandstation, et Værkstedsanlæg) ledsaget af et Overslag over Omkostningerne. Endvidere maa Kandidaten opstille en Materiale- og Arbejdsberegning for Fremstilling af en Maskindel eller Reparation af en Maskine, opstille særlige Betingelser for et Arbejdes Udførelse ved Akkord og besvare 3 Opgaver vedrørende Værksteds-, Material-, Bestyrelses- og Regnskabsvæsen.

Til den ikke tekniske Mellemtjeneste under Generaldirektionen og Overbaneembederne antages unge Mennesker i en Alder fra 17 til 25 Aar samt Underofficerer indtil 40 Aars Alderen, som have gennemgaaet et vist Antal Klasser i en Real- eller Latinskole, og som ere i Stand til ved egne Midler eller ved Understøttelse af deres Paarørende i tre Aar at kunne tjene uden Løn. Hvis Ansøgeren ikke har taget nogen Afgangseksamen fra Skolen, maa han, inden han antages, aflægge Prøve (skriftlig og mundtlig) i det tyske og franske Sprog, Historie, Geografi og Mathematik. Efter Antagelsen uddannes de paagældende først i Telegrafering og underkastes en Prøve heri, hvorefter de anbringes paa dertil egnede Stationer, hvor de uddannes i den praktiske Jernbanetjeneste. Skønt de ikke have Krav herpaa, antages de fleste efter en kortere eller længere Tids Forløb som Medhjælpere og faa da Løn som saadanne. Efter to Aars praktisk Tjeneste skal Aspiranten underkaste sig den saakaldte Adjunkteksamen. Denne er saavel mundtlig som skriftlig. Den skriftlige Del omfatter Opgaver i Drifts-, Ekspeditions- og Regnskabstjenesten samt i det franske Sprog. Ved den mundtlige Prøve eksamineres i Organisation, Jernbanegeografi, Driftstjeneste, Ekspeditionstjeneste, Tarifkundskab, Kasse- og Regnskabsvæsen, Post- og Telegrafvæsen.

Bestaas Prøven, bliver den vedkommende Adjunkt (Underassistent), naar ledig

Plads haves. Tre Aar efter bestaaet Adjunkteksamen, kan det tillades Adjunkten at indstille sig til Ekspedienteksamen af lavere Grad. Denne er ogsaa baade skriftlig og mundtlig og omfatter de samme Fag som Adjunkteksamen. Prøven gaar dog mere i Detailler, og navnlig gaar den ud paa at fastslaa, om Kandidaten er i Besiddelse af den nødvendige Færdighed og de nødvendige Kundskaber til paa egen Haand at forestaa en Ekspedition.

For at opnaa Ansættelse som Bestyrer af en større Ekspedition, som Fuldmægtig i Generaldirektionen eller ved et Overbaneembede samt eventuelt Ansættelse i højere Stillinger maa vedkommende have bestaaet Ekspedienteksamen af højere Grad. Tilladelse til at underkaste sig denne Eksamen gives først 4 Aar efter, at den vedkommende har taget Ekspedienteksamen af lavere Grad. Den højere Eksamen omfatter Statsret, Organisation, Forholdet til andre Statsmyndigheder, Sikkerhedstjenesten, Banernes Vedligeholdelse og Overbygning, Konstruktion af mekaniske Stationsindretninger og af Materiel, Handelsret, Grundlag for Tarifvæsen, Ekspeditionsbestemmelser, Budget-, Kasse- og Regnskabsvæsen, Jernbanehistorie, Handels- og Færdselsgeografi, Fransk og eventuelt Engelsk og Italiensk.

Til den tekniske Mellemtjeneste antages unge Mennesker i en Alder fra 17 til 25 Aar, som have gennemgaaet den mekaniskteknisk eller bygningstekniske Afdeling af en teknisk Skole og ere i Stand til ved egne Midler eller ved Understøttelse af deres Paarørende i tre Aar at kunne tjene uden Løn. De anbringes enten under Hovedværkstederne eller under Overbaneembederne til praktisk Uddannelse. Efter tre Aars Forløb finder en Prøvelse Sted, særskilt for den maskintekniske og den bygningstekniske Tjeneste. Bestaas Prøven kan vedkommende, naar Plads bliver ledig, vente Ansættelse som Maskintegner, Bygningstegner, Baneformand og lign. For at komme videre maa den paagældende underkaste sig endnu en Prøve, og dette kan først ske 4 Aar efter at den første Prøve er bestaaet. Bestaas denne, kan vedkommende avancere til alle tekniske Stillinger af Mellemklassen.

Til den lavere Tjeneste ved Banerne (Betjenttjenesten) antages sunde Personer, der have ført en pletfri Vandel og ikke ere over 36 Aar gamle (Underofficerer dog til 40 Aars Alderen). De maa derhos have gennemgaaet en Kommuneskole og have bestaaet den for Tjenesten foreskrevne Prøve. Ansøgeren antages først som Hjælpearbejder paa Dagløn. Som saadan maa han arbejde kortere eller længere Tid, inden han prøves og derefter ansættes. For at opnaa en Banevogterplads kræves f. Eks., at vedkommende har været mindst 4 Maaneder beskæftiget som Banearbejder og mindst i to Maaneder er indøvet i Banebevogtnings- og Signaltjeneste, for at blive Portør kræves ligeledes først 4 Maaneders Tjeneste som Banearbejder og derefter 2 Maaneders Indøvelse i Sporskiftertjenesten. En Lokomotivfyrbøder maa mindst 1 Aar have haft Beskæftigelse som Hjælpefyrbøder, en Konduktør have arbejdet 3 Aar som Hjælpekonduktør o. s. fr.

Alle Embedsmænd og Betjente ved de bajerske Statsbaner have Bolig in natura eller Boliggodtgørelse. De lønnes (ekskl. Boliggodtgørelsen) saaledes:

	Laveste Løn.	Højeste Løn.
Generaldirektøren	—	M. 12,000
Afdelingscheferne i Generaldirektionen	M. 7,020	— 8,100
Medlemmer af Generaldirektionen.....	— 4,920	— 7,200
Forstanderne for Overbaneembederne, Chefen for Generaldirektionens Centralkasse.	— 5,280	— 6,360

	Laveste Løn.	Højeste Løn.
Chefer for Kontorer i Generaldirektionen og ved Overbaneembeder, som have Titel af Overinspektør, Overingeniør eller Overmaskiningeniør	M. 4,920	M. 6,000
Stedfortrædere for Direktionsmedlemmer, Chefer for Kontorer i Generaldirektionen og ved Overbaneembeder, som have Titel af Assessorer og Inspektører, Kassererne, Bane- og Maskiningeniørerne under Overbaneembederne	— 4,080	— 5,160
Ekspeditionssekretærer i Generaldirektionen og ved Overbaneembederne, Revisorer, Kassekontrollører, Ingeniørassistenter, Hovedmagasinforvaltere, Stationsforstandere og Godsforvaltere paa Hovedstationer	— 3,360	— 4,080
Officialer (juridiske og polytekniske Kandidater, der ansættes fast som Medhjælpere efter udstaaet Prøvetid, altsaa nærmest Fuldmægtige)	— 2,280	— 3,360
Overlandinspektører	— 3,000	— 3,720
Fuldmægtige, Landinspektører, Forstandere for større Ekspeditioner, Værkmestre	— 2,280	— 3,000
Kontorassistenter, Trafikassistenter, Forstandere for mindre Ekspeditioner, Landmaalere	— 1,680	— 2,760
Underassistenter	— 1,140	— 2,220
Togførere, Forstandere for smaa Stationer, Rangermestre, Pakhusmestre, Værkførere af I. Kl., Lokomotivførere af I. Kl., Telegrafmekanikere af I. Kl., Banemestre	— 1,500	— 2,400
Vognopsynsmænd, Maskin- og Bygningstegnere, Budformænd, Pengetællere, Kassebude	— 1,500	— 2,280
Konduktører, Rangerformænd, Pakhusformænd, Vognopsynsmænd, Forstandere for Holdepladser, Værkførere, Lokomotivførere og Telegrafmekanikere af II. Kl., Montører, Overportører, Kontorbude, Portiers, Opsynsmænd	— 1,230	— 1,710
Fyrbødere, Portører, Natvægtere, Næstformænd ved Banevedligeholdelsestjenesten.	— 960	— 1,440
Stationsbude, Banevogtere, Bremsere	— 780	— 1,080

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

Togpersonalet faar Milepenge, Lokomotivpersonalet baade Milepenge og Besparelsespræmier. En Del af det underordnede Personale har fri Uniform.

Noget over 45 pCt. af Personalet ved de bajerske Statsbaner er paa Dagløn. Om Lønningsforholdene for dette Personale gælder det samme som foran anført om Lønningerne for Arbejdere i Württemberg og Baden.

Alle fast ansatte Embedsmænd ere berettigede til at faa Pension, naar de

afgaa paa Grund af Alder og Svagelighed. Der betales intet til Pensionering. Ved Pensionens Beregning lades den før det 26de Leveaar gjorte Tjeneste ude af Betragtning. Iøvrigt beregnes 30 pCt. for det første Tjenesteaar og 2 pCt. for hvert yderligere Tjenesteaar, indtil Pensionen naar Lønnen, dog med den Begrænsning, at Pensioner paa 2400 M. og derover ikke maa overstige 90 pCt. af Lønnen.

For Arbejdere er oprettet en særlig Arbejder-Pensionskasse, til hvilken Staten yder Tilskud og Arbejderne maa betale Bidrag.

Alle Embedsmænd af Mellemklassen og lavere Grad samt Betjente have fri Lægehjælp. Sygekasser ere kun oprettede for Arbejdere.

IV. Fribefordring.

Der tilstaas ikke Fribefordring paa Banerne i Sydtyskland i samme Omfang som her i Landet.

I Württemberg er Forholdet ordnet saaledes, at der udstedes I. Kl.'s Frikort til samtlige Baner for Udenrigsministeren, de overordnede Embedsmænd i Udenrigsministeriets Afdeling for Trafikvæsen, for Rigsdagens Medlemmer samt for de overordnede Jernbaneembedsmænd.

Andre faste Embedsmænd ved Banerne faa ikke Kort, derimod faa de paa Begæring udstedt II. Kl.'s Fripas til de Rejser, som de ønske at foretage. Det samme gælder for de fast ansatte Betjente, dog at disse kun faa fri Kørsel i III. Klasse.

Arbejdere og ikke fast ansatte faa paa Ansøgning Fribefordring til 2 højst 3 Rejser aarlig.

Familiefripas kendes i Almindelighed ikke, dog kan der efter nærmere Bestemmelse, naar Forholdene tale derfor, enkelte Steder paa Landet tilstaas Familiemedlemmer Fripas til Torvebesøg og Kirkegang.

Enhver fast Embedsmand og Betjent i Post- og Telegrafvæsenet faar udstedt et Fripas aarligt, iøvrigt udstedes ikke Fripas til andre Etaters Embedsmænd og Betjente, til Statsmyndigheder eller i velgørende Øjemed.

I Bajern og Baden ere Forholdene i Hovedsagen ordnede paa samme Maade.

I Bajern skal det dog være under Overvejelse at tilstaa samtlige ved Banerne ansatte 1 Familiefripas om Aaret.

V. Person- og Rejsegodsbefordringen.

Person- og Rejsegodstaksterne ere ens paa Statsbanerne i Württemberg, Baden og Bajern og gennemgaaende højere end de tilsvarende Takster paa de danske Statsbaner. Det er egentlig kun I. og II. Kl.'s Rejsende, som foretage korte Tur- og Returrejser med Lokaltog, der befordres billigere end i Danmark. Alle andre Rejsende betale mere.

Enhedssatserne for Personer ere pr. km.:

	Enkeltrejse		Tur- og Returrejse	
	med Iltog.	med andre Tog.	med Iltog.	med andre Tog.
I Kl.	9,1 Pf.	8,0 Pf.	6,8 Pf.	5,7 Pf.
II —	6,4 —	5,3 —	5,1 —	4,0 —
III —	4,5 —	3,4 —	3,75 —	2,65 —

For Rejsegods udgør Enhedssatsen $0,_{35}$ Pf. pr. 10 kg. og 1 km.

Som det vil ses, anvendes der proportionale Takster, hvad der har til Følge, at Rejser over lange Afstande, hvortil Iltog maa benyttes, ere ret dyre. Naar man, uagtet det anerkendes, at Jernbanens Udgifter ved Personbefordringen ere faldende med Afstanden, i alle tre Lande holder fast ved de proportionale Takster, da er Grunden hertil den, at baade Baden, Württemberg og Bajern have en ganske anselig Gennemgangstrafik, som efter al Sandsynlighed ikke vil stige, fordi de Andele, som indregnes i Billetterne til Gennemrejse, blive nedsatte. Heller ikke har man Dampskibskonkurrence, saa at man af den Grund er tvungen til at moderere Taksterne.

Imidlertid er Publikum ikke særlig tilfreds med Persontaksterne og ønsker en Nedsættelse af dem. Disse Ønsker ere særligt fremkomne i Württemberg, og Regeringen dersteds er af Landdagen bleven opfordret til at tage en Nedsættelse af Persontaksterne under Overvejelse*). Efter stedfunden Undersøgelse af Forholdene har den tilbudt at gøre et Forsøg med at nedsætte Billetpriserne saaledes, at Udstedelsen af Dobbeltbilletter til nedsat Betaling bortfalder, og Enhedssatserne for de 3 Vognklasser nedsættes til 6, 4, og $2,_5$ Pf. pr. km. (eventuelt $2,_3$ Pf. for III Kl.) under Bibeholdelse af det nuværende Tillæg for Kørsel med Iltog $1,_1$ Pf. pr. km. Ved Tarifreformen skulde Udstedelsen af 14 Dages Kort til samtlige Baner ophøre**). Landdagen var imidlertid ikke tilfreds hermed, men opfordrede Regeringen til at gaa ned til 2 Pf. pr. km. for III Kl. med Opgivelse af det særlige Iltogstillæg, eventuelt, hvis dette Tillægs fuldstændige Opgivelse maatte formodes at give for stort et Indtægtstab, da at sætte det til $0,_7$ Pf. pr. km. Mod at 14 Dages Kortene bortfaldt, havde Landdagen derimod intet at erindre.

Regeringen beklagede ikke at kunne imødekomme Landdagens Ønsker. Under $2,_3$ Pf. turde den ikke i Almindelighed sætte Taksterne for III Kl., men muligt kunde der blive Spørgsmaal om en Gang i Tiden for Nærtrafikken at forsøge en 2 Pf. Takst. Iltogstillægget maatte den ønske bibeholdt, men muligt kunde det nedsættes til $0,_7$ Pf. pr. km.

Det er den württembergske Regerings Hensigt at søge at faa Baden og Bajern til at antage de sidstnævnte Takster. Om det lykkes er imidlertid et andet Spørgsmaal. Baade i Baden og Bajern nærede man i Jernbanekredse den Anskuelse, at en Tarifreform som den omtalte vilde være ufordelagtig for Banerne. Man beregnede, at Antallet af Rejsende skulde forøges mindst med 10 Millioner, for at der ikke skulde være direkte Tab ved Foranstaltningen, og man ansaa ikke en Nedsættelse som den paatænkte i Stand til at skabe en væsentlig forøget Trafik.

Endnu skal her bemærkes, at der i Baden udstedes Kilometerhæfter til en Pris af 60 M. for I Kl., 40 M. for II Kl. og 25 M. for III Kl., paa hvilke der kan rejses 1000 km. I Bajern og Württemberg sælges Kuponbøger gyldige til 30 Rejser, som kun betales med 20 Gange Enkeltbilletspris. Til Rejser mellem München og Pasing (et 7 km. fra München beliggende Udflugtssted) sælges III Kl.s Billetter for 15 Pf. (2 Pf. pr. km.), og det paatænkes at udvide denne 2 Pf. Takst ogsaa til anden

*) Hverken i Württemberg, Baden eller Bajern har Lovgivningsmagten nogen Beslutningsret med Hensyn til Jernbanetaksterne. Landdagen kan udtale sine Ønsker, og Regeringen er da forpligtet til at overveje Sagen og meddele, om de fremsatte Ønsker kunne imødekommes og, hvis ikke, motivere, hvorfor sadant ikke kan ske.

**) Ligesom her i Landet udstedes i Württemberg 14 Dages Kort til samtlige Baner. Prisen for Kortene er 45, 30 og 20 M. henholdsvis for I, II og III Kl. Der sælges aarlig for c. 500,000 M. saadanne Kort,

Forstads- og Nærtrafik. Ogsaa i Baden føres enkelte Lokaltog, med hvilke Befordring ydes i III Vognklasse for 2 Pf. pr. km.

Iøvrigt medfører Forholdene i alle tre Lande, at der foruden Militærbilletter til nedsat Betaling maa udstedes særlige Arbejderbilletter til visse Tog. Der haves to Slags, nemlig Arbejderreturbilletter og Arbejderugebilletter. Prisen for dem er 1 Pf. pr. km. De førstnævnte Billetter berettige enten til Kørsel fra Boligen til Arbejdsstedet Dagen efter en Søn- eller Helligdag og til Tilbagerejse til Boligen Dagen før den følgende Søn- eller Helligdag eller til Rejse fra Arbejdsstedet til Boligen Dagen før en Søn- eller Helligdag og til Tilbagerejse til Arbejdsstedet Dagen efter denne Søn- eller Helligdag eller, saafremt flere Helligdage følge umiddelbart efter hinanden, Dagen efter den sidste Helligdag. Arbejderugebilletterne gælde i Reglen i 6 Hverdage enten til en daglig Tur- og Returrejse eller til en daglig Enkeltrejse mellem Bolig og Arbejdssted.

Maanedskort til bestemte Strækninger udstedes i alle tre Lande. I Bajern, og saa vidt vides ogsaa i Württemberg, er Enheden ved Prisberegningen 1 Maaned. Et 12 Maaneders Kort koster altsaa 12 Gange saa meget som et 1 Maanedskort. Da man i sin Tid gennemførte denne Foranstaltning, maatte man gaa ud fra de daværende Priser for Aarskort og fastsætte de nye Priser for Maanedskort under Hensyn til disse.

I Bajern er Persontrafikken forholdsvis mindre end her i Landet. Der befordres ganske vist $2^1/_2$ Gange saa mange Rejsende som i Danmark, men de bajerske Statsbaner have paa den anden Side en 3 Gange saa stor Udstrækning. I Baden og Württemberg er Persontrafikken derimod større, hvad der formentlig har sin naturlige Aarsag i, at begge Lande ere langt tættere befolkede end Danmark. Medens der her i Landet gennemsnitlig bor c. 57 Mennesker pr. □ km., er det tilsvarende Tal for Baden 110, for Württemberg 104. Antallet af Rejsende er omtrent dobbelt saa stort i de nævnte Lande som her hjemme, men da de enkelte Rejser ere kortere, blive Banerne ikke dobbelt saa stærkt udnyttede til Personbefordring som de danske Statsbaner. Det ses da ogsaa, at Antallet af tilbagelagte Personkilometer pr. Banekilometer kun er c. 17 pCt. højere i Württemberg og c. 45 pCt. højere i Baden end her i Landet. Sammenlignet med Bajern, der dog er en Del tættere befolket end Danmark, have de danske Statsbaner en meget hæderlig Persontrafik, nemlig 260,285 Personkilometer pr. Banekilometer mod 226,339 i Bajern.

I Württemberg have ikke mindre end 7 Stationer over 1 Million afgaaede og ankomne Rejsende, 7 Stationer mellem $^1/_2$ og 1 Million og 102 Stationer have over 100,000 Rejsende. Her i Landet have, naar bortses fra Kjøbenhavn, kun Stationerne Charlottenlund og Klampenborg c. 1 Million Rejsende, Stationer som Odense og Aarhus naa ikke op til en halv Million og Antallet af Stationer med over 100,000 Rejsende overstiger ikke 50. For Badens Vedkommende haves kun Opgørelse af Antallet af solgte Billetter. Det fremgaar af denne, at 5 Stationer sælge over 1 Million Billetter om Aaret, nemlig Mannheim, Heidelberg, Freiburg, Karlsruhe og Basel. Til Sammenligning skal anføres, at Antallet af solgte Billetter i Odense i 1897—98 var c. 225,000, paa Aarhus Hovedstation c. 207,000, i Aalborg 118,000. I Bajern haves kun to meget store Personstationer, nemlig München og Nürnberg med et Salg af henholdsvis c. 3 og c. $1^1/_2$ Millioner Billetter om Aaret.

Med Hensyn til Indtægterne for Personbefordringen henvises til de Oplysninger, der ere givne under Afsnit I i nærværende Beretning. Til disse skal kun tilføjes, at Grunden til, at Indtægten pr. Personkilometer er en Del lavere i Württemberg end i Baden og Bajern, uagtet de ordinære Takster i alle tre Lande ere ens, formenes at skyldes Udstedelsen af 14 Dages Kort samt en større Benyttelse af Arbejderbilletter.

Det er klart, at Mængden af de Rejsende i Württemberg og Baden medfører,

at der dersteds maa føres flere Tog over Banerne end her i Landet, dog er Antallet af gennemgaaende Tog ikke saa overvættes stort. Paa Strækningen Mühlacker—Stuttgart—Ulm (141 km.), ad hvilken de gennemgaaende Rejsende mellem Baden og Bajern befordres, og altsaa ogsaa de Rejsende mellem Stuttgart og de to Lande, løber i hver Retning 9 Tog i Døgnet, mellem Mannheim og Basel (270 km.) er Togantallet det samme. Paa enkelte Strækninger, hvor der er stor Lokaltrafik, er Togantallet meget stort. Mellem Stuttgart og Eszlingen (14 km.) er der saaledes i hver Retning Rejsemulighed c. 40 Gange i Døgnet, mellem Stuttgart og Cannstadt (5 km.) endnu oftere. Lignende Forhold findes i Baden. Mellem Oos og Baden-Baden føres c. 40 Tog daglig i hver Retning, og Antallet af Tog mellem Mannheim og Heidelberg er ligeledes meget stort. Paa Sidebaner med mindre Persontrafik er Togantallet derimod ret begrænset, eksempelvis køres der i Württemberg kun 5 Tog daglig i hver Retning mellem Bietigheim og Backnang og 4 Tog, hvoraf kun det ene er Persontog, de tre andre Godstog, mellem Pfullendorf og Altshausen. Lignende Forhold træffes i Baden og Bajern. I alle tre Lande gennemføres der Iltog baade om Dagen og Natten. Det kan selvfølgelig ikke være anderledes, naar de gennemgaaende Forbindelser skulle bevares. Togene gennemføres ikke særlig hurtigt. Vel er Grundhastigheden i Württemberg og Baden for Iltogene sat til 75 km. i Timen og i Bajern endog til 80 km., men Togenes Gennemførelse tager langt mere Tid. Orientekspresstoget, der skulde være et meget hurtigt kørende Tog, bruger saaledes i Baden 113 Minutter om at tilbagelægge den 106 km. lange Strækning fra Appenweier til Mühlacker, og samme Tog bruger 162 Minutter om at køre de 141 km., som udgør Afstanden fra Mühlacker til Ulm. I Bajern gennemføres dette Tog noget hurtigere, idet det løber fra Ulm til München (146 km.) paa 141 Minutter. Til Sammenligning skal anføres, at Morgenekspresstoget Kjøbenhavn—Gjedser kører fra Kjøbenhavn til Masnedsund (122 km.) paa 116 Minutter.

Orientekspresstoget er det hurtigste Tog i Württemberg og tildels i Bajern. De andre Iltog gennemføres ikke fuldt saa hurtigt. Natiltoget fra Bretten til Ulm er saaledes 226 Minutter om at gennemkøre Strækningen, hvis Længde er 158 km. Dagiltoget München—Hof bruger 372 Minutter til at tilbagelægge den 318 km. lange Strækning og kun Nord—Syd Ekspresstoget kører noget hurtigere, idet det gennemløber sidstnævnte Strækning paa 297 Minutter. I Baden gennemføres de saakaldte D Tog paa Strækningen Heidelberg—Offenburg med en Fart af noget over 1 km. i Minuttet, i Regelen 127 km. paa 121 Minutter.

Persontogenes Køretid er ganske betydelig i Württemberg. Togene Stuttgart—Esslingen bruge saaledes 30 à 31 Minutter til den 14 km. lange Strækning, et Persontog mellem Stuttgart og Ulm (94 km.) normeres med en Køretid af 218 Minutter. Paa Sidebaner er Kørslen endnu langsommere. Paa den foran nævnte Strækning Bietigheim—Backnang (26 km.) have saaledes de hurtigste Tog en Køretid af 54 Minutter, de langsomste af 70 Minutter. Tilsvarende Forhold træffes i Baden og Bajern. Den 26 km. lange Strækning Bruchsal—Germersheim tilbagelægges af de Persontog, der standse ved alle Stationer, ikke paa kortere Tid end 60 Minutter, enkelte Tog bruge endog 79 Minutter; et hurtigt Persontog mellem München og Lindau (221 km.) normeres med en Køretid af 386 Minutter; mellem Immenstadt og Oberstdorf (22 km.) er den almindelige Køretid noget over 1 Time, mellem Mering og Weilheim (55 km.) $2^1/_2$ à 3 Timer o. s. fr.

Naar man sammenligner de ovenfor nævnte Køretider med Køretiderne her i Landet, maa det tages i Betragtning, at Stigningsforholdene i Almindelighed ere vanskeligere i Sydtyskland end her. Paa de württembergske Statsbaner haves Stig-

ninger indtil 1 : 50, og stærke Stigninger forekomme ogsaa paa de badensiske og bajerske Statsbaner.

Togbetjeningen er ens i alle tre Lande. Med Iltog følger Togfører, Pakmester og et efter Vognantallets Størrelse afpasset Antal Konduktører. Paa enkelte Sidebaner lader man Togføreren udføre Pakmestertjenesten. I Württemberg forhøjer man under saadanne Forhold Milepengene. Forinden man gjorde dette, besværede Personalet sig stadig over den dobbelte Tjeneste og erklærede ikke at kunne overkomme den. Nu høres aldrig Klager. Den mindste Togbetjening har man i Bajern, hvor Billetkontrollen overalt er henlagt til Stationerne. Enkelte Lokaltog ere her kun ledsagede af en Togbetjent, i Reglen en Konduktør. Baade i Baden og Württemberg foregaar al Billetkontrol i Togene. I Württemberg har man under Overvejelse at gaa over til Banegaardsafspærring, men man ved, at Folkestemningen er imod Foranstaltningen, og at den vil medføre væsentlig forøgede Udgifter.

I alle tre Lande benyttes Westinghouse-Bremsen i personførende Tog. Der skal efter Politibestemmelserne være et vist Antal Skruebremser i Togene, men disse behøve ikke at være betjente og ere det heller ikke. Fraset Togføreren medgives der altsaa Togene kun Togpersonale for at betjene de Rejsende samt af Hensyn til Godsets Ind- og Udlæsning.

Hvad selve Togene angaar, da maa det siges, at de i ingen Henseende staa over Togene paa vore Baner. I Regelen ere Kupeerne meget slet rengjorte og Toiletrummene ofte under al Kritik. Haandklæde, Sæbe og Papir findes ikke paa Toiletterne, og Lugten dersteds er som oftest uudholdelig. En Del Vogne vare selvfølgelig gode, omtrent af samme Beskaffenhed som vore Bogievogne, men det er sikkert, at der paa alle tre Landes Baner anvendtes meget Personvognsmateriel, navnlig i Lokaltogene, der ikke var af første Sort. I Regelen oplystes Vognene med Gas, i Württemberg havde man anstillet Forsøg med elektrisk Belysning og udfundet, at den elektriske Belysning var dyrere end Gasbelysning. Man var derfor vendt tilbage til Gassen. De fleste Vogne opvarmedes med Damp, dog havde man endnu, navnlig i Württemberg, en Del Vogne i Brug, i hvilke der var indsat Kakkelovne til Opvarmning. Personvognsmateriellets Størrelse vil fremgaa af Afsnit I.

I de fleste Tog paa Hovedbanerne føres Vogne af alle tre Klasser, ogsaa i Lokaltogene; kun paa enkelte Sidelinier føre Togene kun II og III Vognklasse. I Lokaltogene mellem München og Pasing føres kun III Vognklasse.

Med Hensyn til Tobaksrygning i Kupeerne ere Forholdene ens i alle tre Lande og ordnede paa følgende Maade. I I Kl. maa der kun ryges Tobak, naar samtlige Rejsende give deres Samtykke dertil. I Kupeer af II og III Kl. er Tobaksrygning tilladt. I Persontog og højere Togarter skal der dog for II Kl.s Rejsende indrettes Damekupeer og Kupeer for Ikkerygere og saa vidt muligt ogsaa for III Kl.s Rejsende. I disse Kupeer maa der ikke ryges.

I alle tre Lande besteg de Rejsende Togene fra lave Perroner, og man erklærede Anvendelsen af høje Perroner for en Umulighed. Dels var det nemlig overmaade mange Steder nødvendigt, at de Rejsende passerede over Sporene, og dels var det umuligt at konstruere en Normalperron paa Grund af Vognenes forskellige Konstruktion.

Slutteligt skal under dette Afsnit endnu anføres, at Togforsinkelser maa antages at forekomme ret ofte i Sydtyskland. I ethvert Fald er Flertallet af de paa den her beskrevne Rejse benyttede Tog — baade Iltog og Lokaltog — ikke blevne gennemførte efter Køreplanen.

VI. Godsbefordringen.

Ligesom Persontaksterne ere de ordinære Godstakster, fraset en ganske ubetydelig Undtagelse, ens i Württemberg, Baden og Bajeren. Iøvrigt benytter man dersteds de samme Takster og den samme Godsklassifikation som paa de preussiske og de fleste andre større tyske Baner.

Nedenstaaende meddeles Tarifskemaet og Enhedssatserne i tysk Mønt pr. 100 kg. og 1 km.:

Ilstykgods.	Almindeligt Fragtstykgods.	Specialtarif for Fragtstykgods.	Almindeligt Vognladningsgods.		Særligt Vognladningsgods. Specialtarif.			
			A_1	B	A_2	I	II	III
		For alle Afstande.						
indtil 50 km. 2,2 Pf. . .	1,1 Pf.	0,8 Pf.	0,67 Pf.	0,60 Pf.	0,50 Pf.	0,45 Pf.	0,35 Pf.	indtil 100 km 0,26*) Pf. over 100 km. 0,22 Pf.
51—201 — 2,0 — . .	1,0 —							
201—300 — 1,8 — . .	0,9 —							
301—400 — 1,6 — . .	0,8 —							
401—500 — 1,4 — . .	0,7 —							
over 500 — 1,2 — . .	0,6 —							
Ekspeditionsgebyr**) pr. 100 kg. 40 Pf.	20 —	20 —	20 —	12 —	12 —	12 —	12 —	12 Pf.

Specialtariffen for Fragtgods kommer især til Anvendelse for visse Landbrugsprodukter af mindre Værdi og Varer fra Metalindustrien; Klasserne A_1 og B gælde for almindeligt Vognladningsgods (Smør, Kolonialvarer, Æg, Mælk, Kød, Flæsk, Petroleum, Tobak og i det hele taget Varer, som her i Landet høre til Kl. 4). Forsendelse efter A_1 finder Sted, naar den i en Vogn indlæssede Vægtmængde udgør 5,000 kg., Takst B bringes til Anvendelse paa Vognladninger à 10,000 kg. Efter Specialtarifferne I, II og III sendes de fleste Varer, som hos os befordres efter Klasserne 5 og 6, for saa vidt de indleveres i Partier paa 10,000 kg. Mel og Gryn, Malt, al Slags Korn henhøre eksempelvis til Specialtarif I, Asfalt, Benkul, Bærme, Frø, Glasvarer, Lervarer, visse Arter Sten, en Del Trævarer m. m. høre til Specialtarif II, Brænde, Gødningsæmner, Kul, raat Jern, Malme, Salt, Sten, Tjære, raat Træ m. m. høre til Specialtarif III. Efter A_2 sendes Varer henhørende til Specialtarifferne I og II, naar de indleveres i Partier paa 5,000 kg. Varer, som høre til Specialtarif III, befordres i Partier paa 5,000 kg. efter Taksterne i Specialtarif II.

For Vognladningsgods er Tariffen en Rumtarif; der stilles ikke mere end én Vogn til Raadighed til Befordring af 5,000 eller 10,000 kg.

Som det vil ses, giver Anvendelsen af det foran beskrevne Tarifsystem og den fastsatte Takstskala meget høje Takster. Den tyske Specialtarif III taaler ingen Sammenligning med vor Takst 6 (5 Øre Ekspeditionsgebyr og begyndende med 0,2

*) For de første 100 km. regnes i Bajern 0,27 Pf. pr. 100 kg. og 1 km. for Gods efter Specialtarif III.

**) For ikke at faa alt for høje Takster for korte Afstande, regnes Ekspeditionsgebyret først fuldt ud ved 100 km. For kortere Afstande bestemmes det ved en stigende Skala.

Øre pr. 100 kg. og 1 km. for de første 100 km., faldende til $0_{,1}$ Øre allerede ved 180 Km.), og det samme gælder helt igennem. De store Transporter af Massegods, som haves i Württemberg, Baden og Bajern, foregaa da heller ikke efter den ordinære Tarif, men efter Undtagelsestariffer, hvoraf der bestaar et ret betydeligt Antal. I Württemberg haves saaledes 17, i Baden 32 og i Bajern 20. Flere af disse Undtagelsestakster ere dannede efter en faldende Skale og navnlig i Tilfælde af, at Undtagelsestaksten ogsaa er gældende for Varens Befordring over korte Afstande. Man har ikke villet risikere, naar det gjaldt om at udvide Fjerntrafikken, at gøre det med et større Indtægtstab paa den Nærtrafik, som man allerede havde. Den laveste Undtagelsestarif anvendes i Baden og gælder for Kalkslam og andet Affald fra Sukkerraffinering. Den er $1_{,8}$ Pf. pr. 100 kg. og 1 km. for de første 50 km. og for større Afstande $1_{,5}$ Pf. Ekspeditionsgebyret er 6 Pf. pr. 100 kg.

Foruden de omtalte Undtagelsestakster, der selvfølgelig gøre Tarifferne ret komplicerede, anvendes paa de sydtyske Baner de sædvanlige Undtagelsesbestemmelser ved Godsbefordringen. Der er saaledes særlige Bestemmelser og Takster for eksplosive Stoffer, letfordærvelige Varer, kostbare Genstande, lette Varer, brugt Emballage, der sendes for halv Stykgodstakst, flydende Varer i Kedelvogne og lange Genstande. Frimærkepakkebefordringen anvendes ikke i Sydtyskland, og der haves heller ikke nogen lignende Forsendelsesmaade.

Godstrafiken paa Banerne er overvældende, sammenlignet med den Trafik, som vi have her i Landet, og det tør vist nok siges, at det er Godstrafikken, som i væsentlig Grad bidrager til, at de sydtydske Baner rentere saa godt sammenlignet med de danske Statsbaner. Naar vi her i Landet have ca. 125,000 Tonkilometer pr. Banekilometer, har man i Württemberg 329,000, i Bajern 439,000 og i Baden endog 534,000. I Baden afsendes fra en enkelt Station, Mannheim, omtrent ligesaa meget Gods, som der afsendes fra samtlige danske Statsbanestationer. Der er i Mannheim oprettet en særlig Godsstation, paa hvilken Tjenesten besørges af ca. 130 Embedsmænd og ca. 700 Betjente. Paa Stationen haves henimod 30 km. Spor, og i Regelen læsses der 1,000 à 1,200 Vogne daglig. At Stationen har en saa overvældende Trafik har sin Grund i, at Rhinen ophører at være sejlbar ved Mannheim, og at en meget stor Del af de Varer, som indføres til Baden, Württemberg og Bajern, og da navnlig Petroleum og Kul overgives til Jernbanetransport i Mannheim. Ogsaa som Udførselssted har Mannheim Betydning, om end ikke i samme Omfang som for Importens Vedkommende. Der indgaar til Stationen daglig ca. 400 Vognladninger, af hvilke en stor Del ere bestemte til Videretransport ad Rhinen.

Mannheim var den største Godsstation, men baade i Württemberg og Bajern findes meget betydelige Godsstationer. I München haves 3 Godsbanegaarde. Afgaaet og ankommet Gods fra disse udgjorde i 1897 henholdsvis 1,263,000 Tons, 500,000 Tons og 674,000 Tons. Til Sammenligning skal anføres, at Kjøbenhavns Hovedstation i 1897—98 havde 517,000 Tons afgaaet og ankommet Gods. Kjøbenhavn F, der er Nr. 3 i Rækken af danske Stationer, havde 208,000 Tons, Aarhus, der er Nr. 2, 304,000 Tons.

Af andre store bajerske Godsstationer kunne nævnes Nürnberg 1,114,000 Tons, Augsburg 683,000 Tons, Würzburg 384,000 Tons, Kulmbach 330,000 Tons, Regensburg 329,000 Tons. I Württemberg havde Stuttgart Hovedbanegaard 665,000 Tons, Heilbronn 567,000 Tons og Ulm 356,000 Tons. De badensiske Stationer Basel og Karlsruhe havde henholdsvis 436,000 og 384,000 Tons.

Af Afsnit I vil det fremgaa, at Indtægten af Godsbefordringen i 1897—98 i Bajern var $81_{,14}$ Mill. Kr., i Baden $32_{,54}$ Mill. Kr., i Württemberg $25_{,83}$ Mill. Kr., medens de danske Statsbaners Indtægt for Gods kun udgjorde $9_{,28}$ Mill. Kr.

Som Følge at den store Godstrafik, man havde paa Banerne i Sydtyskland, var Person- og Godstogstjenesten adskilt paa alle Hovedlinier, paa mange Sidelinier førte man derimod fremdeles blandede Tog. Iøvrigt udtalte man, at man med Hensyn til Adskillelse af Person- og Godstogstjenesten rettede sig efter, hvad der var økonomisk fordelagtigt for Banerne. Man kørte ikke særlige Godstog alene af teoretiske Hensyn. Først naar Trafikken havde naaet et saadant Omfang, at det ogsaa var i Banernes Interesse at skille Person- og Godstogstjenesten, foretog man Delingen.

I Forhold til Trafikkens Størrelse maa Banerne i Sydtyskland synes meget daarligt forsynede med Godsvogne. De württembergske Statsbaner befordre saaledes $7_{,33}$ Mill. Tons Gods og eje kun 7,143 Godsvogne, de badensiske Baner befordre $11_{,25}$ Mill. Tons Gods og nøjes med 11,221 Vogne og de bajerske Statsbaner, som befordre $38_{,53}$ Mill. Tons Gods, have kun en Vognpark paa 20,003 Vogne. Paa de danske Statsbaner haves 5,015 Vogne til $2_{,69}$ Millioner Tons Gods. Ikke destomindre skal Vognmangel være en Sjældenhed, og i Württemberg erklærede man endog aldrig at have Vognmangel. Grunden hertil maa søges i, at Banerne faa et forholdsvis stort Antal fremmede Vogne ind paa deres Omraade, og at de ere i Stand til at udnytte dem til Retursendinger. Det bemærkedes da ogsaa, at man ved alle tre Baner lagde den største Vægt paa at udnytte de fremmede Vogne, som kom ind i Landet.

Vognfordelingen foregik iøvrigt paa en noget anden Maade end her i Landet. I Württemberg havde man 16 Underfordelingsdistrikter, nemlig et ved hver Driftsinspektion og 4 paa større Knudestationer. Under hvert af disse Underfordelingsdistrikter hørte et vist Antal Stationer. I første Linie var det de paagældende Stationers egen Sag at udligne Behov og Forraad af Vogne. Havde Stationerne imidlertid overkomplette Vogne, eller manglede de Vogne, paahvilede det Underfordelingstationen at sørge for fornøden Udligning mellem Stationerne i Distriktet, og endelig traadte Generaldirektionen til for eventuelt at ordne Udligningen mellem Distrikterne.

I Baden og Bajern fulgtes en noget lignende Fremgangsmaade. Ved de badensiske Statsbaner havde man 12 Underfordelingsdistrikter, som daglig til en nærmere bestemt Tid, i Reglen mellem Kl. 3 og 4 om Eftm., modtog Meldinger fra Stationerne om deres Forraad og Behov af Vogne. Efter stedfunden Udligning indenfor Distriktet indsendtes pr. Telegraf i Løbet af Eftermiddagen og senest Kl. 5^{30} Opgivelse til Vognrevisionen om disponible og manglende Vogne, og herfra blev da snarest givet de fornødne Ordrer til Underfordelingsstationerne.

De Godsvogne, der anvendtes paa Banerne, havde i Reglen en Bæreevne af 10 Tons, Vogne med mindre Bæreevne benyttedes ikke, derimod havde man i de senere Aar anskaffet en Del Vogne med $12_{,5}$ og 15 Tons Bæreevne. Paa Banerne anvendtes ogsaa en Del Specialvogne, saaledes var der f. Eks. i de württembergske Baners Vognpark 6 Specialvogne med en Bæreevne af 35 Tons, bestemte til Transport af lange Genstande samt af Lokomotiver.

Baade i Württemberg, Baden og Bajern benyttedes en Del Vogne tilhørende private. Det var navnlig til Forsendelse af Petroleum og Øl, at saadanne Vogne vare leverede. I intet af Landene betalte Jernbanen nogen Afgift til Ejerne.

De sydtydske Baner have indført Søndagshvile med Hensyn til Godsbefordringen, dog have de ikke kunnet gennemføre Foranstaltningen fuldstændig for letfordærvelige Varer.

Baade i Württemberg, Baden og Bajern findes Masser af Tilslutningsspor til private Anlæg, særligt Fabrikker, baade paa fri Bane og paa Stationerne.

I Württemberg opkrævede man oprindelig intet for Hensættelse og Afhentning af Vogne paa saadanne Spor. Man er imidlertid kommen paa det rene med, at der ikke er Grund til at foretage dette Arbejde gratis og beregner nu en Afgift af

50 Pf. pr. Vogn for Rangering til Stationsspor, medens man for Befordring af Vogne fra Afkoblingsstationen til Tilslutningsspor paa den frie Bane beregner 1 M. pr. Vogn for 1 km. og 20 Pf. for hver følgende km. Paa Grund af de særlige Stigningsforhold paa Banerne afhænges Vognene ikke paa fri Bane, men føres med Maskine til Tilslutningssporet.

Man ansaa forøvrigt Afgiften for alt for lav og tænkte paa at forhøje den.

VII. Regnskab.

De württembergske Statsbaners samlede Indtægter udgjorde i 1897—98 43,61 Millioner Kr., de samlede Udgifter 27,85 Millioner Kr.; Overskudet var saaledes 15,76 Millioner Kr. Dette svarer til ca. 3,11 pCt. af den i Banerne anbragte Anlægskapital ca. 503 Millioner Kr. Denne Kapital sammensætter sig af alt, hvad der i Tidens Løb er medgaaet til:

a. Anlæg (herunder Grunderhvervelser, Over- og Underbygning, Stationsindretninger, Værksteder og andre Bygninger).

b. Materiel. Herved maa dog bemærkes, at man i en Række af Aar kun har ført de Udgifter, som man har haft til Materielforøgelser paa Anlægskapitalen, medens man har afholdt alle Erstatninger for opslidt Materiel af de løbende Driftsindtægter.

c. Forbedring og Udvidelse af bestaaende Anlæg. Heller ikke her ere alle Udgifter førte paa Anlægskapitalen, idet man i mange Aar har afholdt Udgifter til Udvidelsesarbejder paa indtil 20,000 Mark for det enkelte Arbejde af Driftsindtægten.

Af Anlægskapitalen, 503 Millioner Kr., ere ca. 437 Millioner Kr. tilvejeskaffede ved Statslaan, og for dette Beløb er der udstedt Statsobligationer. Oprindelig udstedte man 5 pCt. Obligationer, senere $4^1/_2$ og 4 pCt.'s, men de ere alle nu konverterede til $3^1/_2$ pCt.'s. Af de 437 Millioner Kr. ere ca. 36 Milioner amortiserede.

Iøvrigt skal her bemærkes, at da den württembergske Stat maa kræve et Overskud af Jernbanedriften, og dette af Hensyn til den øvrige Statshusholdning maa være temmelig ensartet Aar for Aar, er det for kort Tid siden ved Lov bestemt, at der skal dannes et Reservefond paa indtil 5 Millioner Mark. Dette Reservefond tilvejebringes ved, at den Del af Banernes aarlige Overskud, som overstiger Gennemsnitsoverskuddet for de forud for Regnskabsaaret sidst forløbne 10 Aar, henlægges. Mindre end 16,3 Millioner Mark maa Banerne imidlertid ikke aflevere til Statskassen, og det er for at sikre Indbetalingen af dette Beløb, at Reservefondet dannes. Hvad der et enkelt Aar mangler i nævnte Beløb, tages af Fondet. Naar dette har naaet en Størrelse af 5 Millioner Mark, skal Regeringen forhandle med Landdagen om Anvendelse til overordentlige Bevillinger vedrørende Jernbanedriften af de Beløb, som ellers skulde tilfalde Fondet.

De badensiske Statsbaner have i 1897—98 haft en Indtægt af 55,12 Millioner Kr., medens Udgiften udgjorde 34,41 Millioner Kr. Overskuddet var saaledes 20,71 Millioner Kr., svarende til 4,76 pCt. af den bogførte Anlægskapital ca. 435 Millioner Kr.

Anlægskapitalen (i tysk Mønt 489,26 Millioner Mark) beregnes saaledes:

	M.	Pf.
1. Grunderhvervelse	39,140,261.	69
2. Jord- Sten- og Skraaningsarbejder	84,148,686.	04
3. Banernes Indhegning	1,094,076.	42
4. Vejovergange m. m.	26,543.924.	91
5. Broer og Stenkister	25,783,371.	19
6. Tunneler	44,128,860.	30
7. Overbygning	88,320,962.	53
8. Signaler	4,434,067.	73
9. Banegaarde	69,574,826.	72
10. Værkstedsanlæg	6,912,315.	33
11. Særlige Anlæg som Flodforlægninger m. m.	13,440,221.	19
12. Materiel	77,042,222.	49
13. Bestyrelsesomkostninger	16,433,596.	25
14. Diverse	7,224,195.	52
15. Bygningsrenter	26,787,379.	69
16. Kurstab	18,137,357.	43
Ialt...	549,146,325.	43

Fragaar:

	M.	Pf.	
1. Kursgevinst	4,818,485.	81	
2. Tilskud fra det tydske Rige og fra Kommuner ..	48,588,652.	30	
3. Beløb afholdte af de løbende Driftsindtægter	6,473,189.	32	
			59,880,327. 43
Rest...			489,265.998 M.

Heller ikke i Baden fører man Udgifterne ved saadanne Anskaffelser, der nærmest maa betragtes som Fornyelser, paa Anlægskapitalen, dog tager man det næppe saa nøje. Sagen er nemlig den, at den badensiske Stat har sit særlige Jernbaneregnskab, som holdes uden for Statsregnskabet. Paa Finansloven bevilges $1^1/_2$ Millioner Mark om Aaret i Jernbaneøjemed, og det paahviler da Jernbanedriften selv at forrente og at amortisere Jernbanegælden og selv at afholde Udgifterne ved Udvidelser (Nyanlæg) og Forbedringer.

Ved Udgangen af Aaret 1897 udgjorde Jernbanegælden ca. 298 Millioner Kr. (nøjagtigt 335,172,884 Mark.)

De bajerske Statsbaners samlede Indtægter udgjorde i 1897 126,91 Millioner Kr., de samlede Udgifter 79,8 Millioner Kr. og Overskuddet saaledes 47,11 Millioner Kr. Da Anlægskapitalen er 1,087 Millioner Kr., have Banerne i nævnte Aar forrentet deres Anlægskapital med 4,33 pCt.

Anlægskapitalen, der i tysk Mønt udgør 1,222,641,001 Mark, er beregnet paa følgende Maade:

	M.
1. Over- og Underbygning	757,504,454.
2. Bygninger, Banegaardsindretninger, Telegraf m. m.	180,694,414.
3. Materiel	167,784,258.
4. Tilsyn og Bestyrelse	48,545,468.
At overføre...	1,154,528,594.

	M.
Overført...	1,154,528,594.
5. Anlægsomkostninger ved de af Staten erhvervede Strækninger, hvis Anlægskapital forrentes og amortiseres for Jernbanedriftens Regning.....	34,028,571.
6. Anlægsomkostninger for de Strækninger, der ere købte af den sachsen-meiningske Stat.....	5,626,796.
7. De af Jernbanedriften afholdte Omkostninger ved større Udvidelser og Forbedringer af Banerne samt til Forøgelser af Materiellet ...	39,957,704.
Ialt...	1,234,141,665.
Herfra fragaar: Tilskud, der ikke skulle tilbagebetales, f. Eks. Omkostninger ved Grunderhvervelse, som de interesserede Kommuner og andre have haft ved Bygning af Lokalbaner m. m.....	11,500,664.
Rest...	1,222,641,001.

Af den foran under Punkt 7 opførte Post synes det at fremgaa, at man af de løbende Driftsindtægter afholder i alt Fald nogle Udgifter, hvortil Midlerne hos os bevilges paa Finanslovens § 27.

B. ENGLAND.

B. ENGLAND.

Oplysninger om engelske Jernbaneforhold.

Hvad der nedenfor meddeles grunder sig paa Iagttagelser og Undersøgelser af det af Kommissionen angaaende Statsbanedriftens Ordning nedsatte særlige Udvalg, hvis Opgave det var at studere Jernbaneforholdene ved de engelske Baner. Udvalget bestod af Landstingsmand, Etatsraad *G. Hansen,* Landstingsmand. Ingeniør *V. Lunn* og Folketingsmand, cand. jur. *G. Philipsen.* Afdelingsingeniør ved Statsbaneanlægene *S. M. Andersen* har assisteret ved Undersøgelserne.

De engelske Baner ere Privatbaner, hvis Anlæg hjemles ved Parlamentsakt, der meddeler vedkommende Baneselskab Ret til at søge den fornødne Anlægskapital tilvejebragt, dels ved Aktier, dels ved Prioritetslaan, og Ret til at gennemføre Baneanlæget i Overensstemmelse med det givne Projekt, foretage de fornødne Ekspropriationer m. v.

Den øverste Instans i Baneselskabet bestaar af det saakaldte »Board of Directors«, en Bestyrelse, der vælges af Aktionærerne, og som selv vælger sin Formand (chairman) og Næstformand (deputy chairman). Bestyrelsens Medlemmer ere lønnede med Salær, de afgaa efter Tur, men kunne genvælges; ved Nyvalg foreslaar »Board of Directors« i Reglen de nye Medlemmer. Antallet af Medlemmer i Bestyrelsen er forskelligt efter Selskabets Størrelse (ved Great Eastern Railway 11, ved London Brighton & South Coast Railway 9 og ved London & North Western Railway 25); deres Valgbarhed er i Reglen betinget af, at Vedkommende ejer Aktier i Selskabet til et vist Beløb f. Ex.: ved Great Eastern R'y 36,000 Kr., ved London & N. W. 18,000 Kr. »Boards of Directors« gribe kraftigt ind i Banernes Styrelse og befatte sig navnlig med alle Spørgsmaal angaaende Banernes Anlæg og Drift, som ere af økonomisk Natur eller berøre Selskabets økonomiske Interesser. De ansætte alle overordnede Funktionærer, men blande sig som Regel ikke i Personalsager vedrørende det øvrige Personale. Samlede Bestyrelsesmøder finde hyppigt Sted, mindst 1 Gang om Maaneden, og for yderligere at kunne befatte sig med Styrelsens Detailler er der af »Board of Directors« dannet et Antal Særudvalg, der ligeledes jævnlig samles og mere detailleret beskæftige sig med de forskellige Grene af Administrationen, ligesom de fra Tid til anden inspicere de under dem sorterende Dele af Banen, ledsagede af vedkommende højere Driftsfunktionærer. Antallet af saadanne Særudvalg (Special Committees) varierer ved de forskellige Selskaber; nedenstaaende Fortegnelse vil oplyse Forholdet for 2 Londonske Selskabers Vedkommende:

Udvalgets Navn.	Administrationsfelt.	Antal Medlemmer. Great Eastern R'y.	London & N. W. R'y.
Land and Construction and Rates and Taxes	Grundejendom, Betaling af kommunale Skatter etc.	3	
Locomotive	Maskinafdelingen	5	8
Permanent Way	Baneafdeling	4	8
Finance and Capital Ekspenditure	Kapitalregnskab	3	9
Special Committee	Forretningsudvalg	7	11
Passenger Traffic	Persontrafik	7	11
Goods Traffic	Godstrafik		8
Debts and Goods Claims	Krediteringen af Godsfragter		9
Hotel	Banegaardshoteller og Restaurationsvogne	3	5
Stores	Materialanskaffelser & -beholdninger	5	10
Audit	Revision		5
Law and Medical	Retslige og sanitære Spørgsmaal		9
Chairmen	Udvalg bestaaende af Formændene i de forskellige Komiteer		6
Southern	Distriktskomité		10
Northern	do.		12
Pension Fund	Pensionsvæsenet	3	
Continental	Trafiken til og fra Fastlandet	7	
Schools	Skoler		4
Accounts	Bogføringen	3	

Hertil kommer et større eller mindre Antal Udvalg bestaaende af Repræsentanter for vedkommende Selskab og dets Naboselskaber, hvis Hverv det er at behandle alle Spørgsmaal vedrørende Selskabernes indbyrdes Forhold.

Udvalgene vælge selv deres Formand, de holde Møde mindst én Gang om Maaneden; hvad de vedtage af vigtigere Sager forelægges den samlede Bestyrelse til Stadfæstelse. Formand og Næstformand for den samlede Bestyrelse ere ex officio Medlemmer af samtlige Udvalg, som de ikke ere direkte optagne i.

Den egentlige Drift af Banerne ledes af en Direktion bestaaende af et tildels efter Selskabets Størrelse afpasset Antal overordnede Funktionærer (the Officers of the Company), der hver især staa i Spidsen for sin Gren af Administrationen og til en vis Grad selvstændig lede det dem betroede Forvaltningsomraade under Kontrol af og i Overensstemmelse med den øverste af dem (The General Manager) og under Ansvar overfor »Board of Directors«.

Der skelnes som Regel skarpt mellem Drifts- og Regnskabsafdelingen, som ere etablerede fuldstændigt uafhængigt af hinanden. For Regnskabsafdelingens Vedkommende er den 1ste Officer »the Secretary«. Han vaager særligt over Selskabets Kapitalinteresser, undertegner alle Checks, Aktie-Certificater o. lign., samt bistaar »Board of Directors« ved at føre Tilsyn med de Kontorer i Regnskabs-

afdelingen, der ikke ere ham direkte underlagte. Han deltager i »Board of Directors« Møder, og da han er Indehaver af Selskabets Segl, er han formelt sét dets øverste Funktionær.

1) Til Regnskabsafdelingen hører:

a) et Bogholderkontor, i Spidsen for hvilket der staar en Hovedbogholder (Chief Accountant). Her føres Selskabets Hovedbogholderi, idet de forskellige Trafikdepartementers Regnskabsopgørelser sendes hertil og bogføres; her udarbejdes de ugentlige finansielle Oversigter, der forelægges Directors »Finance Committee«, samt de halvaarlige Beretninger, der forelægges Aktionærerne ved de halvaarlige Generalforsamlinger. Da disse Beretninger indeholde den eneste officielle Statistik, som udarbejdes ved engelske Jernbaneselskaber, er Kontoret tillige statistisk Kontor.

b) et Revisionskontor (Audit Department), som styres af en særlig Chef. Her finder Revisionen Sted, for Persontrafikens Vedkommende ved Optælling af de indsamlede Billetter og Sammenholden med Stationernes Indberetninger om Antallet af de solgte, for Godstrafikens Vedkommende ved at sammenholde de i de maanedlige Indberetninger fra de enkelte Stationer opgjorte Fragtbeløb respektive for afsendt og modtaget Gods fra andre Stationer. Revisionen af Fragtberegningerne for de enkelte Forsendelser sker ved, at Modtagelsesstationen reviderer den af Afsendelsesstationen beregnede Fragt og ved direkte Henvendelse til sidstnævnte søger forefundne Fejl berigtigede. Revisionen af Forsendelser til og fra andre Selskabers Linjer sker gennem »Clearing House«*), hvortil Selskabet sender de af dets egne Stationer udarbejdede Opgørelser, og hvor de enkelte Selskabers Andel i Fragtbeløbene udregnes.

I Revisionskontorerne kontrolleres desuden Abonnementskortene, inden de gennem Stationerne udleveres til Publikum, endvidere foretages her Stemplingen af nye Billetter.

Under Chefen for Revisionskontoret sorterer i Reglen et vist Antal »Inspectors«, der rejse rundt paa Banelinjerne og revidere de forskellige Stationers Bogholderi, Fragtberegninger m. v.

c) Kassererkontoret, i Spidsen for hvilket der staar en Hovedkasserer (Chief Cashier), under hvem der atter sorterer forskellige Distriktskasserere, hver fungerende for sin Del af Selskabets Banenet. Penge indsendes daglig fra alle Stationer til deres respektive Distriktskasserer; denne sætter dem ind i de Banker i London eller i de større Provinsbyer, med hvilke Selskabet staar i Forbindelse, og sender Opgørelse ind til Hovedkassereren, hvor de bogføres. I Hovedkassererkontoret udfærdiges alle Checks, der som ovenfor nævnt forelægges »the Secretary« til Underskrift.

d) et Noteringskontor, hvor der føres Noteringsprotoller over samtlige Selskabets Aktionærer. Denne Notering er paabudt ved Lov.

e) et Kontor, hvori der føres Bog over de kommunale Skatter (Rates & Taxes), som Selskabet maa udrede, og hvorfra eventuelle Besværinger over for høj Ansættelse udgaa.

---

*) En særlig Institution, hvis Opgave det er at opgøre indbyrdes Mellemværende mellem de forskellige Jernbaneselskaber (se pag. 72 nederst).

II) I Trafikafdelingen er den 1ste Officer »the General Manager«. Han deltager i »Board of Directors« Møder og bistaar som særlig »Jernbanekyndig« Direktørerne ved at vaage over Selskabets Trafikinteresser; han befatter sig derfor med alle Spørgsmaal, som kunne have Betydning herfor. Af ham skulle alle Forslag til Nybygninger, Udvidelser, Forøgelser af Materiel ect. behandles, forinden Direktørerne approbere dem; han møder for Selskabet, naar dette indstævnes for Parlaments udvalgene. »The General Manager« fører Overtilsyn med den Maade, hvorpaa Administrationen af de forskellige Forvaltningsgrene gennemføres, og han indstiller de overordnede Funktionærer, der ansættes af »Board of Directors«. Han maa selvfølgelig være fortrolig med alle Jernbanetrafikens Detailler og er derfor som Regel en Jernbanefunktionær, der ved sin Dygtighed er avanceret op; dog haves ogsaa Eksempler paa, at Officerer, Jurister, Ingeniører ect. ere gaaede ind og blevne General Managers.

Af andre overordnede Funktionærer (Chief Officers) kan nævnes:

1) »Chief Goods Manager« (Godsdirektør), der har den øverste Ledelse af Godstrafiken paa Selskabets Linjer, og som derfor beskæftiger sig med alle Spørgsmaal vedrørende Godsets Befordring. Han deltager i »Board of Directors« Møder, og ansætter de under ham stillede lavere Funktionærer, enten umiddelbart eller efter Indstilling af sine nærmeste Underordnede. Foruden sit Ekspeditionskontor har han under sig Kontorer, der beskæftige sig med Personalsager, med Spørgsmaal vedrørende Klassifikation af Godsforsendelser, med Bogholderi over Lønningsudgifter o. s. v. Endvidere har han »Inspectors«, der rejse rundt paa Banelinjerne og efterse, at Alt gaar som det skal, og som rapportere direkte til ham.

2) »Superintendent of the line« (Driftsdirektør), som er ansvarlig for, at Driften af Banerne, saavel for Passagerernes som for Godsets Vedkommende, gaar som den skal. Han deltager i »Board of Directors« Møder, stiller Forslag til General Manager om nødvendige Forandringer i Toggangen og Togtjenesten, udarbejder Tjenesteregler (Rules and Regulations), fører Tilsynet med Blokposttjenesten, ansætter Tog og Stationspersonalet enten direkte eller efter Indstilling af sine nærmeste Underordnede, behandler indkomne Besværinger og Fordringer fra Publikum, forsaavidt de vedrøre hans Afdeling, og fører gennem et særligt Bogholderikontor Regnskab over Lønningsudgifter m. v. Han har under sig Assistenter og Inspektører, som berejse Banerne og se efter, at Alt gaar som det skal, og som rapportere direkte til ham.

3) »Chief Engineer«, der forestaar Baneafdelingen, altsaa Vedligeholdelsen af Banelegemet, Bygninger m. v., og projekterer og gennemfører Udvidelser ect. Han ansætter det til hans Afdeling hørende Personale og fører detailleret Regnskab over Lønnings- og Vedligeholdelsesudgifter samt over de Materialier, der udtages fra Oplagene.

4) »Locomotive Superintendent«, der forestaar Maskinafdelingen, ogsaa Reparations- og Nybygningsværkstederne, og som i Lighed med »Chief Engineer« ansætter sit Personale, fører Regnskaberne vedrørende Lønnings- og Tjenesteudgifter samt Materialier, udtagne fra Oplagene.

5) »Solicitor«, der yder Selskabet den fornødne juridiske Assistance og varetager alle retslige Forretninger.

6) »Estate & Land Agent«, der forestaar Købet af Grund til Udvidelser og nye Anlæg og tillige bestyrer de Ejendomme, som Selskabet maatte have.

7) »Continental Traffic Manager«, der leder Forbindelsen mellem Selskabets Linjer og de Fastlandsrouter, hvormed de maatte staa i Forbindelse. Han ansætter selv de under ham sorterende Funktionærer.

8) »Marine Superintendent«, der for de Selskabers Vedkommende, som selv eje Dampere, leder disses Drift som Søfartschef, ansætter Personalet paa Skibene, fører Regnskaberne for disse o. s. v.

9) »Signal Superintendent«, der fører Tilsyn med alle Signalapparater m. v., projekterer og bygger nye Signalanlæg og fører de til hans Afdeling hørende Regnskaber.

10) »Telegraph Superintendent« fører paa samme Maade Tilsynet med alt til Banernes elektriske Telegraf- og Telefonsystem henhørende.

11) »Storekeeper« (Regnskabsfører) for Selskabets Materialbeholdning; besørger Indkøbet af alle de Materialier, som, efter at »Board of Directors« Tilladelse er erhvervet, skulle anskaffes til Banen.

Foruden de her anførte »Chief Officers«, der svarer til den Stab, der findes ved et af de middelstore Londoner-Selskaber, kan der ved de meget store Selskaber være ansat endnu flere »Chief Officers«, f. Eks. for Vognmateriellet, for Selskabernes store Hestebestand, for Banegaardshotellerne m. v., o. s. v. Paa den anden Side ville enkelte af de ovenfor nævnte Bestillinger ved smaa Selskaber kunne være forenede i én Person; ved London Brighton & S. C. Ry er én Mand f. Eks. baade »Locomotive- og Marine Superintendent.« Paa andre Baner kunne Telegraph- og Signal Superintendent være forenede i én Person.

Ved større Selskaber er Baneomraadet for flere af de ovenfor nævnte Administrationsgrenes Vedkommende atter inddelt i Distrikter, i hvilke Ledelsen er lagt i Hænderne paa »District Officers«. Nogen gennemført Distriktsinddeling forekommer dog ikke, idet Antallet af »District Officers« i de forskellige Forvaltningsgrene kan være meget forskelligt. De Administrationsfelter, i hvilke Distriktsinddelingen særligt gennemføres, ere Chief Goods Managers, Superintendent of the lines, Chief Engineers og Locomotive Superintendents, samt som alt nævnt under I) Chief Cashiers. Disse »District Officers« staa selvfølgelig under deres respektive Afdelingschef, men have dog overfor alle Trafikspørgsmaal en betydelig Selvstændighed og kunne, under Ansvar overfor deres Chef, paa egen Haand træffe en Mængde Afgørelser. Kun i Sager vedrørende Personalet er den afgørende Myndighed som Regel forbeholdt »the Chief Officer«, men dette udelukker selvfølgelig ikke, at »District Officer« kan have Indflydelse gennem Indstillinger o. lign.

»The District Officers« have deres egne Kontorer og deres egne »Inspectors« o. lign., som assistere dem i at føre det fornødne Tilsyn. »District Goods Manager« og »District Superintendent of the line« kunne i Distrikter af mindre Betydning være forenede i én Person, der da selvfølgelig staar under saavel Gods- som Driftsdirektør; i vigtigere Distrikter ere Stillingerne altid adskilte.

Under »District Officers« sortere for Trafikafdelingernes Vedkommende Stations forstanderne (Stationmasters), for Baneafdelingens Inspektører (Permanent Way & Work Inspectors), under hvem der er ansat Formænd (Gangers), der i Reglen lede en Kolonne paa 3 à 4 Banearbejdere. »District Locomotive Superintendents« have ligeledes under sig »Inspectors«, der atter som nærmeste Underordnede have Lokomotivmestre

Paa mindre Stationer varetager Stationsforstanderen baade Ledelsen af Gods- og Persontrafik og er derfor underordnet saavel »District Goods Manager« som »District Superintendent«. Ved de større Stationer er Ledelsen i Reglen delt saaledes, at Godstrafiken sorterer under en særlig Godsekspeditør (Goods Agent), medens Stationsforstanderen har Ansvaret for Persontrafiken. Tilsynet med Signal- og Sikkerhedstjenesten paa Stationen føres i alle Tilfælde af Stationsforstanderen, paa store Stationer igennem Inspectors (Platform-I).

Naar Bestyrelsens Særudvalg (Special Committees) holde Møde, er det Reglen, at »the Secretary« og »the General Manager« altid ere tilstede, men desuden deltage i Mødet de respektive »Chief Officers«, hvis Administrationsfelt Mødets Forhandlingsgenstand vedrører, samt under visse Forhold deres første »Assistant«.

Desuden holdes der blandt »the Officers« indbyrdes Møder (Officers Conferences) som Regel en Gang om Maaneden, i hvilke saavel »Chief-Officers« med deres Assistants, som »District Officers« deltage. Ved disse »Conferences« indtager »General Manager« Forsædet, og der forhandles om alle Sager vedrørende Driften, f. Eks.: Forslag til Forandringer i Instruktioner, Køreplansager, Søndags- og Overarbejde; Togforsinkelser og Aarsagerne dertil, Sager vedrørende Uheld og Uregelmæssigheder under Driften, Udgiftsforøgelser o. s. v. Der føres Protokol over Forhandlingerne, som trykkes og meddeles saavel »the Officers« som »Board of Directors« og dettes »Special Committees«.

Særlige Conferencer angaaende Spørgsmaal vedrørende Godstrafiken afholdes under Godsdirektørens Forsæde af de deri interesserede »Officers«. Forhandlingerne trykkes og tilstilles »Board of Directors« og »the Officers«.

Endelig konfererer de forskellige Afdelingers »District Officers« indbyrdes saa ofte, der maatte være Anledning dertil.

Disse Sammenkomster have stor Betydning, idet de give Lejlighed til gensidig Udveksling af Erfaringer og i det Hele bidrage til at tilvejebringe den Enhed i Administrationen, som ellers ved den stærkt gennemførte Deling let kunde savnes.

Enhver Chief- og District-Officer har sit Ekspeditionskontor, i Spidsen for hvilket der staar en »Chief Clerk«. Denne er ved at være avanceret op gennem Kontoret i Reglen fuldstændig fortrolig med Sagernes Behandling og er derfor i Stand til paa egen Haand at afgøre mange mindre vigtige Sager, hvad der selvfølgelig bidrager til at fritage vedkommende »Officer« for meget tidsspildende Arbejde. Naar »the Officer« er fraværende, er det derfor ogsaa Regel, at der ikke konstitueres en af hans Kolleger, men at hans Forretninger — for saa vidt han ikke har »Assistant« — varetages af nævnte »Chief Clerk«.

Det vil af den her givne Fremstilling ses, at Organisationen af en engelsk Jernbanes Styrelse bunder i en stærkt gennemført Decentralisation. Det ledende Princip synes at være, at saasnart en enkelt Del af Forvaltningen antager et tilstrækkeligt stort Omfang, giver man den en særlig Chef med tilhørende Stab og lader ham under saagodtsom eget Ansvar sørge for at opnaa det for det hele bedst mulige Resultat. Ret ejendommelig og ikke ganske let at komme til Klarhed over er den Stilling, som de 2 Første Officerer »Secretary« og »General Manager« indtage overfor de henholdsvis til Regnskabs- og til Trafikafdelingen hørende »Chief Officers«. Nærmest kommer man maaske til Sandheden, naar man benytter et af en engelsk Jernbanemand udkastet Billede og sammenligner »the Chief Officers« med de enkelte Ministre i en konstitutionel Stat; »General Manager« (henholdsvis »The Secretary«) bliver da Konsejlspræsidenten uden (med) Portefeuille og »Board of Directors« den bevilgende Myndighed (Rigsdagen). Selv om Billedet ikke er fuldt korrekt, giver det dog en tilnærmelsesvis Fore-

stilling om et Forhold, som det ikke er muligt for udenforstaaende at komme tilbunds i, selv om der gives nok saa lange Forklaringer.

For de engelske Baner med deres som Regel meget intensive Trafik passer Organisationen sikkert godt, hvilket ogsaa synes at fremgaa af, at den findes i alt væsentligt gennemført ved alle engelske Baner. Der kan heller næppe være Tvivl om, at den stærke Decentralisation letter en hurtig Afgørelse af mange almindelige Sager og for saa vidt, navnlig ved Baner med intensiv Trafik, er fordelagtig. En Sammenligning mellem Administrationsudgifterne paa engelske Baner og de tilsvarende Udgifter f. Eks. paa de danske Statsbaner lader sig ikke godt anstille, dels fordi det ikke har været muligt at faa detaillerede Oplysninger om de højere engelske Funktionærers Gager, dels fordi der savnes et korrekt Sammenligningsgrundlag, idet der ikke for engelske Baner haves nogen Opgørelse for kørte Person- og Tonskilometer. Ved at benytte de foreliggende Oplysninger om kørte Togmil har man dog været i Stand til at drage en til en vis Grad vejledende Sammenligning mellem 3 engelske Baneselskaber og de danske Statsbaner. Resultatet vil fremgaa af nedenstaaende Tabel:

Vedrørende Aaret 1897.	Great Eastern R'y.	London-Brigston & S. C. R'y.	London & North Western R'y.	Danske Statsbaner.
Banelængde reduceret til enkelt Spor	1754 miles	800 miles	3850 miles	1140 miles
Anlægskapital Mill. Kr.	880	452	2125	c. 210
— pr. mile Spor Kr.	502,000	565,000	552,000	169,000
Kørte Togmiles	20,180,000	10,100,000	45,500,000	5,600,000
Befordrede Passagerer pr. mile Spor	c. 58,200	c. 66,200	c. 20,500	c. 12,800
— Antal Tons pr. mile —	c. 5,700	c. 4,800	c. 10,600	c. 2,470
Kørte Togmile pr. mile	11,450	c. 12,600	11,800	c. 4,900
Indtægt pr. Togmile Kr.	4,46	5,34	5,05	4,05
Udgift pr. — —	2,55	2,95	2,83	3,26
Udgift pr. — til:				
a) Centralforvaltning (Generaldirektoratet) Kr.	0,085	0,07*)	0,08	0,085
b) Trafikafdeling**) —	0,74	0,74	1,08	1,02
c) Baneafdeling —	0,365	0,465	0,47	0,685
d) Maskinafdeling —	0,85	0,975	0,855	1,00
e) Diverse (Søfart, Skatter etc.) —	0,51	0,70	0,345	0,47
Indtægt af Personbefordring —	47,000,000	37,200,000	97,000,000	11,700,000
Indtægt af Godsbefordring —	35,000,000	13,000,000	127,000,000	10,300,000
Samlet Indtægt —	90,500,000	54,000,000	229,000,000	22,680,000
Samlet Udgift —	51,500,000	29,800,000	129,000,000	18,250,000
Overskud —	39,000,000	24,200,000	100,000,000	4,430,000
Forrentning af Anlægskapitalen i %	4,4	5,4	4,7	2,1
Antal Funktionærer**)	30,200	13,000	78,200	8,250
Antal Togmiles pr. Funktionær	670	775	580	680

*) Ved L. B. & S. C. R'y er General Managers Gage ikke medregnet i denne Post.

**) Paa Grund af, at de engelske Baneselskaber selv besørge Godsets Afhentning hos og Tilbringen til Kunder, der bo i Byer, indbefatte Trafikafdelingens Udgifter de med denne Godstransport forbundne Omkostninger, ligesom der under det opgivne Antal Funktionærer bl. a. er medregnet det med nævnte Godskørsel beskæftigede ikke ubetydelige Personale.

Administrationen af nye Baneanlæg kan ved engelske Baner være ordnet paa en af følgende 3 Maader. Enten kan Anlægget være underlagt Selskabets »Chief Engineer«, der da udarbejder Projekterne og senere administrerer Udførelsen, idet hans Personale forøges saavidt fornødent, eller der kan være ansat en særlig Overingeniør for nye Anlæg, der med sin Stab leder Projektering og Udførelse under Overtilsyn af Selskabets »Chief Engineer« (dette er f. Eks. Tilfældet ved London & N. W. R'y) — eller Selskabet kan henvende sig til en privat Ingeniør og overdrage ham Projektering og Udførelse mod et Honorar (i Reglen $2^1/_2$ pCt. til 5 pCt. af Overslagssummen), i saa Tilfælde sørger nævnte private Ingeniør selv for sin Assistance.

Gangen i nye Anlæg er i Korthed følgende: Projektet indbringes i Parlamentet og behandles i et Udvalg, der foranlediger Projekt og Beskrivelse fremlagt til offentligt Gennemsyn i lokale offentlige Kontorer (Øvrighedskontorer, Postkontorer, Skoler o. l.). Mulige Indsigelser mod Projektet overvejes af Udvalget, der afgør, hvorvidt de skulle tages tilfølge. Naar Parlamentet har vedtaget Loven om Anlægget og bemyndiget Selskabet til at rejse den fornødne Kapital, finder Ekspropriationen Sted. Prisen for afstaaet Ejendom fastsættes ved Overenskomst mellem Selskabet og Ejeren eller, hvis saadan ikke kan opnaas, ved Voldgift, idet hver Part vælger en Voldgiftsmand, der atter, forinden Sagen foretages, vælge en Opmand. Vælge de ikke selv Opmand, udnævnes han af »Board of Trade« (Ministeriet). Nægter en Voldgiftsmand at tage Affære, afgør den anden Sagen alene, og ville ingen af Voldgiftsmændene fremme Forretningen, træffer den af »Board of Trade« udnævnte Opmand Afgørelsen. Omkostningerne ved Voldgiften bæres af Selskabet, undtagen naar Voldgiften giver samme eller lavere Pris, end Selskabet har tilbudt, i hvilket Tilfælde Omkostningerne deles mellem Parterne.

Ekspropriationen skal finde Sted inden 3 Aar efter Lovens Fremkomst og maa ikke gennemføres, førend den til Udbetaling af Erstatningerne tilstrækkelige Kapital er deponeret af Selskabet.

Naar Baneanlægget er færdigt, indberetter Selskabet dette til »Board of Trade«, der lader Anlægget inspicere af Sagkyndige og, hvis alt er i Orden, giver Tilladelse til Banens Aabning for Driften.

Ledelsen af den daglige Drift.

A. Færdselstjenesten.

Paa de engelske Baner finder der som Regel en fuldstændig Adskillelse Sted mellem Person- og Godsbefordring, saaledes at der med Persontogene kun befordres Passagerer, Rejsegods, Pakkepost, Luksuskøretøjer o. l., medens alt andet Gods gaar med særlige Godstog. Paa samtlige engelske Baner hidrørte i Aaret 1897 kun 0,12 % af kørte Togmil fra blandede Tog. Ved større Stationer ere Person- og Godsarrangementet derfor hyppigt fuldstændigt adskilte; i London er det f. Eks. almindeligt, at Godsstationen ligger et andet Sted i Byen end Personstationen. Ledelsen af Trafiken bliver som Følge heraf en dobbelt, idet Passagertrafiken og Togenes Gang, ogsaa Godstogenes, sortere under »Superintendent of the line« og dennes Underordnede, medens Trafiken paa Godsstationerne og Rekvisitionen af Godstogene bliver »the Chief Goods Managers« og hans Underordnedes Sag. Med Hensyn til Godstogene er der i Almindelighed truffet den Ordning, at der i Tjenestekøreplanen er optaget et betydeligt Antal Godstog, som imidlertid kun løbe, naar der er Brug for dem; bliver Trafiken paa Tider saa betydelig, at den ikke kan overkommes af de planlagte

Tog, som haves til Disposition, anordnes der de fornødne Ekstratog, enten ved Forhandling mellem »Chief Goods Manager« og »Superintendent of the line« eller mellem de tilsvarende Distrikts Officerer eller i paatrængende Tilfælde af Stationsforstanderen. Ogsaa for Ekstrapersontogs Vedkommende gælder det, at det for en Del vil bero paa de øjeblikkelige Forhold, om det anordnes af »Superintendent,« »District Superintendent« eller Stationsforstanderen. I Tilfælde, hvor sidstnævnte tager Affære, indberetter han Sagen til »District Superintendent«.

Ved de større Stationer oprangeres Persontogene i Reglen paa særskilte Rangerbanegaarde udenfor Stationen, hvor tillige de fornødne Anlæg findes til Rengøring og Eftersyn af Vognene samt disses Forsyning med Gas m. v. Som Følge heraf indskrænkes Tjenesten paa Personbanegaarden i det væsentlige til Ekspedition af Togene og den dertil hørende Sikkerhedstjeneste. Læsningen af Gods i Toget m. v. sker under Togpersonalets (the Guards) Ledelse ved Hjælp af Stationsdragere (Porters); Togpersonalet har Ansvaret for, at alt er i Orden i Toget (Vacuumledninger, Koblinger, Lukning af Kupedøre o. s. v.), og særlige »Platforms Inspectors« føre Tilsyn med, at Togene afgaa til rette Tid, og give Signalposterne behørig Underretning. Da der paa de større Personbanegaarde, som meget hyppigt ere anlagte som »Kopstationer«, foruden Person- og Indløbsspor kun findes mindre Spor til Opstilling af ventende Maskiner og enkelte Reservevogne, blive ankommende Tog, for saa vidt de ikke straks skulde gøre Tjeneste igjen, sendte til Rangerbanegaarden, hvor alle egentlige Depotspor findes.

Paa de store Godsstationer finder saavel Af- som Paalæsning af Vogne samt disses Rangering Sted. Mekaniske Hjælpemidler benyttes i meget stor Udstrækning, dels i Form af Kraner, dels som »Capstans« (Spil, der kunne sættes i Bevægelse ved et Tryk med Foden, og som ved Hjælp af Tov med Kædestrop, der lægges om Vognenes Akselkasser, gøre det muligt at forhale Vognene) og endelig som Elevatorer, baade mindre til Gods og Personer og større til Løftning af hele Jernbanevogne. Varehusene ere i Reglen i flere Etager, saaledes at i den Etage, der ligger i Højde med Sporene, sker Af- og Paalæsning, medens de andre Etager benyttes som Pakhuse. Foruden de her omtalte Godsbanegaarde, der nærmest ere beregnede paa Stykgodstrafiken, findes andre Anlæg med Læsseveje, beregnede for Vognladningsgods, og endelig separat liggende store Rangerbanegaarde, hvor Ordningen af Godsvognene sker strækningsvis og stationsvis.

Ved de mindre Stationer, f. Eks. mindre Landstationer, er Person- og Godstrafiken samlet under »Stationmasters« Ledelse. Indretningen af Stationen er ikke væsentlig forskellig fra den, der kendes fra vore Landstationer; der findes en Bygning med Ventesal og Billetkontor, et Varehus med Spor til og en Læssevej for Af- og Paalæsning af Vognladningsgods. Telegraftjenesten er i Reglen henlagt til Stationens Signalpost, som ved Telefon er i Forbindelse med Stationsforstanderens Kontor. Stationsforstanderen har selvfølgelig den fornødne Assistance, dels i »Porters«, der assistere ved Ekspeditionen af Togene, dels i »Clerks« der hjælpe til at passe Kontoret, sælge Billetter etc.

Et almindeligt Princip paa de engelske Baner er at holde saavel Person- som Godstog indenfor en saadan Størrelse, at de kunne trækkes af 1 Maskine. Større Trafik besørges derfor ved flere Tog i Stedet for ved lange Tog. Gennemførelsen af denne Regel lettes for det første ved, at alle vigtige Banelinjer ere dobbeltsporede, for det andet ved, at Godstogene befordres med gennemgaaende større Kørehastighed, end man i Almindelighed anvender paa Fastlandet, saaledes at Overhalingernes Antal reduceres betydeligt. Naar saadanne skulle finde Sted, ske de ved Benyttelsen af lange Overhalingsspor, indlagte paa passende Steder af Banen og forsynede med en

Signalpost i hver Ende, der paa egen Haand arrangerer det fornødne i Overensstemmelse med en Gang givne almindelige Regler; herved opnaas selvfølgelig en stor Frihed med Hensyn til Fastsættelsen af Køreplanen for Ekstratog. Som en almindelig Regel nævnes, at Express Tog skulle fremmes forud for almindelige Persontog, og at Rangfølgen efter disse er: Express Godstog (med Fisk, Kød, Frugt o. l.), Kvægtog, alm. Godstog, Kultog og Ballasttog.

Køreplanerne for Togene foreligge dels i en Tjenestekøreplan, som uddeles til alle ansatte, der have Brug for den, og som indeholder Tiderne for saavel Person- som Godstog, dels i en Persontogskøreplan, der sælges til Publikum. Grafiske Køreplaner udarbejdes ikke, men benyttes dog ved Udarbejdelsen af nye Planer, idet man paa store, en Gang for alle inddelte Borde trækker kulørte Traade, der fæstnes med Knappenaale. I øvrigt revideres Køreplanerne som Regel hvert For- og Efteraar ved Samarbejde mellem Funktionærer fra Banens forskellige Distrikter; mindre Forandringer, der kunde vise sig ønskelige, indføres dog ogsaa i Mellemtiden efter nærmere Beslutning af »Officers Conferences«.

B. Sporskiftesikrings- og Banevedligeholdelsestjenesten.

Sporskifte-Centralbetjening og Sporskiftesikring bruges i stor Udstrækning paa engelske Baner udenfor Gods- og Depotbanegaarde, ved hvilke i Reglen kun Indløbssporskifterne ere sikrede. Systemerne ere forskellige, men svare i Principet til det paa flere danske Stationer indførte »Schnabel & Hennings« System. Ejendommeligt er det dog vistnok, at man paa saadanne enkelte Steder, hvor en bevogtet Niveauoverkørsel fandtes i Nærheden af en Station, indesluttede Vindebommene for samme i Sikringen, saaledes at Gennem- eller Indkørselssignal ikke kunde gives, undtagen Bommene vare lukkede. Tjenesten besørges af »Signalmen« o: Arbejdere, der ere uddannede ved Signaltjenesten, indtil de efterhaanden ere blevne fuldstændigt fortrolige med Systemets Virkemaade og Konstruktionens Enkeltheder. Hvor flere »Signalmen« arbejde i en Box, har en af dem Overledelsen og er overfor Stationsforstanderen ect. ansvarlig for, at Alt gaar som det skal. Signalmanden har en Tjenestekøreplan til Vejledning, modtager Melding om og afmelder Tog, stiller Sporskifter og Signaler, noterer Tiden, naar Togene passere, og arrangerer — som ovenfor omtalt — hvis han disponerer over Overhalingsspor, saadanne Overhalinger, som efter de vedtagne Bestemmelser vise sig nødvendige. Angaaende Fejl i Apparaterne o. l. har han at henvende sig til »Signal Superintendent« og hans Folk.

En ganske særlig Signaltjeneste udkræves paa engelske Baner, naar Taage indtræffer — hvad som bekendt ikke er sjældent. ‚Der anvendes da Knaldsignaler i stor Udstrækning, men da Toggangen er saa stærk, er det ikke altid muligt for de Mænd, der udlægge Knaldsignaler, at naa at komme i Rapport til Hovedsignalet, og paa vigtigere Poster er der derfor truffet Foranstaltninger til, at Knaldsignalmanden ad automatisk Vej underrettes om Hovedsignalets Stilling; stundom er der indrettet Gruber mellem Sporene, ligesom Fyrgrave, hvor han kan opholde sig uden Fare, medens Togene passere. Ved London & N. W. Ry. anvendes et særligt Apparat af Vægtstænger, hvorved Signalmanden paa Afstand kan anbringe og borttage Knaldsignaler

Banevedligeholdelsen sker ved Kolonner, i Reglen bestaaende af 3 Mand og en Formand (Ganger). En saadan Kolonne besørger gennemsnitligt Vedligeholdelse og Eftersyn af 2 Miles dobbelt Spor, altsaa c. 1 Mile Spor pr. Mand. I Taage indstilles al Ballastkørsel og større Løftninger m. v. af Spor, og Kolonnemændene overgaa da til at gøre Tjeneste som Knaldsignalmænd.

Af den Side 7 meddelte Tabel vil det bemærkes, at Banevedligeholdelsesudgifterne paa de engelske Baner stille sig forholdsvis billigt; dette skyldes formentlig væsentlig den Omstændighed, at de engelske Baner have forholdsvis smaa Udgifter til Bevogtning af Banelinien, idet Niveau Overkørsler næsten overalt ere erstattede med Viadukter over eller under Banen. En anden Aarsag tør maaske søges i den engelske Sporoverbygning; ved denne anbringes Skinnerne som bekendt ikke umiddelbart ovenpaa Svellerne, men fastholdes i støbte Stole, der ved Spiger og svære Holtskruer ere fastboltede til Svellerne, som i Reglen ere af Træ (5" × 10" × 8½ à 9'); Jernsveller have været prøvede, men have ikke vist sig hensigtsmæssige. Svellerne komme ved denne Konstruktion til at ligge dybere i Ballasten, og hele Sporet faar en betydelig større Vægt. Begge Forhold bidrage formentlig til at give Sporet større Stabilititet og derigennem formindske Arbejdet ved at holde det i Orden, men selvfølgelig er en saadan Overbygning med Skinnestole i Anskaffelse dyrere end den hos os anvendte. De engelske Hovedbaners Skinner ere ogsaa som Regel sværere end vore (85 à 95 lbs. pr. yard mod 63 à 75 lbs.).

C. Telegraftjenesten.

Paa dobbeltsporede Linjer anvendes Blok-Telegrafer til Sikring af Togenes Gang indrettede efter de samme Principer, som ligge til Grund for de paa danske Baner benyttede Blok-Telegrafer. Formaalet er som bekendt ad telegrafisk Vej, til Dels automatisk, at sikre sig, at der ikke kan gives et Tog Signal til at køre ind paa en af de Sektioner, hvori Banen er delt, saa længe der findes et Tog i samme Sektion paa samme Spor. Ved enkeltsporede Baner anvendes meget et særligt System, det saakaldte »Train Tablet System«, der gaar ud paa, at der i Stedet for »Fribaneordrer« gives Lokomotivføreren en Tablet, som, idet den trækkes ud af sit Stativ, aflaaser det tilsvarende Stativ ved Sektionens anden Ende, saaledes at man ikke her kan trække nogen Tablet ud og tillade Tog at passere Sektionen i modsat Retning, førend den paa den første Station til Lokomotivføreren givne Tablet er modtaget og sat ind i Stativet. Man sikrer sig herved mekanisk imod, at der nogensinde kan komme modsat løbende Tog ind paa samme Sektion af Banelinien.

D. Maskintjenesten.

Den store Trafik paa de engelske Baner nødvendiggør, at disse maa kunne raade over et meget betydeligt Materiel. En Sammenligning mellem de Pag. 59 nævnte Baner giver følgende Resultat:

Vedrørende Aaret 1897	Great Eastern Ry	London Brighton & S. C. Ry	London & North Western Ry	Danske Statsbaner
Antal Lokomotiver	993	461	2851	358
— Personvogne.....	3247	2262	5450	978
— Ilgods, Pakvogne, etc.	1254	708	2996	286
— Godsvogne	19941	8148	62345	5015
— forskjellige Vogne.....	369	545	4503	61

Dette store Materiel er, forsaavidt det ikke løber paa Linjerne, fordelt i forskellige Depoter, af hvilke de største i Reglen ligge ved de til de store Stationer hørende Rangerbanegaarde. Rengøring, Smøring, Eftersyn m. m. sker her ved særligt Personale, der arbejder under Ledelse af Formænd, henholdsvis Lokomotivmestre, som alle staa under Opsyn af de tidligere nævnte Inspectors.

Lokomotiverne ved de enkelte Depoter arbejde i en bestemt Omgang, som fastsættes af »District-Locomotive-Superintendent«. Lokomotiverne forekomme selvfølgeligt i forskellige Typer, eftersom de skulle anvendes i Iltog, Persontog, Godstog m. m. Paa Grund af de ret stærke Stigninger, som findes paa de fleste engelske Baner, have de ofte en betydelig Vægt. Iltogsmaskiner med et Par Drivhjul (gerne med 7' eng. Diameter) anvendes meget, ved saadanne Maskiner kan Hjultrykket naa en betydelig Størrelse, det er f. Eks. ved Great Easterns Ry.s nyeste Type 9,5 Ts. Compoundmaskiner synes at blive anvendt i større Udstrækning navnlig ved London & N. W. Ry. Paa Great Eastern Banen havde man begyndt at køre med Lokomotiver indrettede til Fyring med flydende Brændsel.

Personvognene ere overvejende byggede efter Kupésystemet og adskille sig, hvad Indretningen angaar, ikke væsentlig fra vore Vogne, kun ere III Kl. Kupeer gennemgaaende bedre udstyrede, navnlig ved at have polstrede Sæder. Personantallet er ligesom hos os 6 i I, 8 i II og 10 i III Klasse, dog byggede man ved Great Eastern Banen for Tiden Vogne indrettede til 2 Passagerer mere pr. Kupé. I Iltogene synes Gennemgangsvognene at være ved at bane sig Vej, der saas saaledes Harmonikatog paa Kings Cross Station (Great Northern Ry.) og Pulmannske Vogne i Iltogene paa London Brighton Ry. ect. Bogievogne bruges meget. Vognene belystes i Reglen ved Gas, de Pulmannske Vogne dog ved Elektricitet; Centralopvarmning af Kupeerne er efter Sigende først i de senere Aar bleven almindelig. I Persontog bruges for det meste automatisk Bremse, enten Westinghouse eller et Vacuumsystem; Lokomotiverne ere desuden gerne forsynede med en særskilt Dampbremse.

Personvognene ere som Regel samlede i bestemte Togstammer, af hvilke de ikke udskilles, undtagen de skulle repareres el. lgn.; en Ordning, som passer godt med de almindeligt brugte snævre Kæde-Koblinger, der gør det ret besværligt at til- eller frakoble Vogne. For ikke altid at skulle slæbe rundt med hele Togstammen, bruger man ved Forstadstog og lign., hvor Trafiken paa visse Tider af Døgnet kan være forholdsvis ringe, at have en Skruekobling paa et enkelt Sted i Togstammen, saaledes at man bekvemt kan fraskille f. Eks. en Trediedel af Toget.

Godsvognene bygges som Regel med en Bæreevne af 7 à 10 Ts., de have i Almindelighed ikke over 18 à 20' Længde med $7\frac{1}{2}$' til 9' Hjulstand for bekvemt at kunne drejes paa de smaa Drejeskiver, der i stort Antal findes rundt omkring paa Godsbanegaardene. Aabne Vogne bruges i meget stor Udstrækning.

E. Værkstedstjenesten.

Denne omfatter i første Række Reparation og Nybygning af Selskabets Materiel, men ved enkelte større Selskaber f. Eks. London & N. W. Ry. er Virksomheden udstrakt til Fabrikation af Skinner, Brooverbygninger m. v., ligesom der til Værkstederne kan være knyttet egne Jern- og Staalværker. Desuden er det almindeligt, at Værkstederne drive en omfattende Virksomhed som Leverandører til andre Selskaber eller til Private. Antallet af Arbejdere beskæftigede i Værkstederne er ofte meget betydeligt, ved Great Eastern Ry's Værksteder i Stratford arbejder der c. 4,500, ved London & N. W. Ry's i Crewe c. 7 à 8000. Akkordarbejde efter bestemte Priskuranter

anvendes i meget stor Udstrækning, den normale Arbejdstid var i Stratford 54 Timer om Ugen, idet Lørdag Eftermiddag holdes fri. Værdien af Værkstedsanlægene blev i Stratford opgivet til c. $6^1/_2$ à 7 Million Kroner, ekskl. Grunden, for Lokomotiv og Personvognsværkstederne; disse optog et Areal af c. 44 Td. Land, hvoraf henimod 9 Tdr. Land vare under Tag. Reparationsudgifterne pr. Lokomotivmile udgjorde i Aaret 1898 for Great Eastern Ry. 20,5 Øre, for London Brighton & L. C. Ry. 19,4 Øre, for London & North Ry. 17,5 Øre, for de danske Statsbaner 20,0 Øre.

F. Samarbejdet mellem de forskellige Ledere af den daglige Drift og mellem disse og Centralmyndighederne.

Som alt nævnt kan det betragtes som en Regel i engelsk Jernbaneadministration, at enhver »Officer« har Ansvaret for, hvad der anordnes gennem hans »Department«, uden Regres til andre Myndigheder. Skriftlige Rapporter om Tjenestens daglige Gang ere derfor indskrænkede til det mindst mulige og bruges udenfor de Omraader, hvor Selskabets økonomiske Interesser gøre dem nødvendige, nærmest kun, naar særlige Forhold maatte indtræffe. Alle ligestillede Myndigheder kunne forhandle og korrespondere indbyrdes, naar de maatte finde Anledning dertil, saa Korrespondance op- og nedefter gennem Centralmyndighederne anvendes overmaade lidt.

Personalet.

A. Uddannelse m. m.

Det er almindelig Regel ved engelske Baner, at Personalet rekruteres ved Antagelsen af Drenge i en Alder af 14 à 16 Aar. Forinden Drengene antages, maa de i de fleste Tilfælde, foruden Lægeeftersyn, underkaste sig en Prøve i de 4 Regningsarter, samt i de almindelige Skolekundskaber; de blive derefter ansatte enten som Bude i Kontorer, som Stationsdrenge, eller som Drenge i Telegrafkontorer, Signalboxes etc. I disse Stillinger blive Drengene gjorte bekendte lige fra Grunden med deres specielle Felt af Jernbanetjenesten og avancere, efterhaanden som de blive udlærte, til junior Clerks i Kontorer eller Telegrafkontorer, til Signalmen, Porters o. s. v. Særlige Prøver forlanges ikke undtagen for Telegrafpersonalet. Fra de nævnte Stillinger kunne de flinkeste efterhaanden avancere højere op, og der haves endog Eksempler paa General Managers, som ere begyndte som Jernbanedrenge. I Lokomotivtjenesten er Forholdet noget anderledes, idet Begyndelsesstadiet her er Pudser, hvortil der — da Stillingen væsentlig er forbundet med Natarbejde — efter Loven ikke maa anvendes Personer under 18 Aar. Efter nogle Aars Tjeneste som Pudser kan den paagældende avancere til Reservefyrbøder og derefter til Fyrbøder, Reservelokomotivfører, Lokomotivfører o. s. v., men ved alle disse Forfremmelser maa han underkaste sig en Dygtighedsprøve, foruden at han af og til maa bestaa Synsprøve m. v. Ansatte ved en Jernbane afskediger man nødigt, undtagen naar Forseelser gør det nødvendigt; de blandt Personalet, som ikke fuldt ud fyldestgøre de Fordringer, som kunne stilles til dem, lader man blive staaende, hvor de ere, uden Avancement. Iøvrigt er det en Regel ved alle de engelske Selskaber, at Besættelsen af højere Poster saavidt muligt sker ved Valg blandt Selskabets egen Stab. Paa en almindelig Uddannelse af Personalet lægges meget ringe Vægt, man søger kun at bibringe Funktionærerne den størst mulige Dygtighed i den bestemte Branche af Jernbanetjenesten, som de ere opvoksede i, og bryder sig ikke om at skaffe dem Kendskab til Tjenestens

øvrige Grene. Forflyttelser undgaas derfor saavidt muligt. Som alt tidligere nævnt behandles Personalsager for hver Afdelings Vedkommende af den paagældende »Chief Officer«, og denne har det derfor i sin Magt at anvende enhver af de ham underlagte Funktionærer paa den Maade, som han mener maatte passe bedst for Vedkommende.

Personalet inddeles i »Salaried Staff«, der omfatter de højere Funktionærer (i Reglen med Lønning fra 100 Lst. aarlig og opefter), som faa deres Lønning udbetalt maanedsvis, og »Wages Staff,« der omfatter de øvrige, og som lønnes med Ugeløn. Alle Funktionærer, selv de højeste, kunne opsiges med et vist Varsel, for Salaried Staff fra 1—3 Maaneder, for Wages Staff i Reglen 1 Uge. Mindre Forseelser straffes, da Pengebøder ikke maa anvendes, med Suspension i en vis Tid, under hvilken Lønningen inddrages.

Den almindelige Instruks for Personalet indeholdes i de af Selskabet udgivne »Rules and Regulations,« som omfatte Reglerne for Personalets almindelige Forhold i Tjenesten og overfor Publikum, for Signaltjeneste, Togekspedition, Maskintjeneste o. s. v. Disse almindelige Regler suppleres yderligere ved særlige Bestemmelser indeholdte i det saakaldte »Appendix to working time tables«, samt i forskellige andre specielt givne Instrukser. De overordnede Funktionærer fra District Officers og opefter have som Regel ingen skreven Instruks.

B. Lønningsforhold.

Gennemgaaende har Personalet faste Lønninger; Biindtægter i Form af Milepenge, Timepenge, Besparelsespræmier ect. bruges ikke og Natpenge kun i ringe Udstrækning, derimod faa alle de lavere stillede Funktionærer gratis Uniform. Huslejegodtgørelse gives kun til Stationsforstandere, og Funktionærboliger haves — idetmindste i Egnen omkring London — kun i ringe Antal. Ugelønnen beregnes efter seks Dage, saaledes at Søndagsarbejde betales ekstra med indtil $1^1/_2$ Gange den normale Dagløn, dog maa ved nogle Selskaber Drenge og en Del af de lavest lønnede Funktionærer arbejde hver anden Søndag i den normerede Ugeløn. I Almindelighed arbejder Personalet, forsaavidt Søndagstrafiken betinger det, 13 Dage af 14. Den almindelige Arbejdstid er 10 Timer om Dagen; ved særlig anstrengende Tjeneste f. Eks. i Londonske Signalboxes dog ikke over 8 à 9. Arbejdstiden i Kontorerne var gerne fra 9—1 og $1^1/_2$—5, altsaa $7^1/_2$ Time.

Lønningernes Størrelse er inden for samme Klasse ikke lidt variabel, og faste Lønningsskalaer for de forskellige Dele af Personalet havdes ikke, eller vare i ethvert Tilfælde ikke til at faa. Nedenstaaende Fortegnelse, der støtter sig paa mundtlige Oplysninger indhentede hos forskellige Selskaber, tør derfor ikke gøre Fordring paa større Nøjagtighed; Aarslønnen er beregnet ved at multiplicere Ugelønnen med 52.

Drenge	235 à	470	Kr. aarlig.
Pudsere	285 à	850	— —
Skrivere paa Landstationer (Clerks)	665 à	950	— —
Stationskarle (Porters)	710 à	950	— —
Banearbejdere	850 à	950	— —
Signalmænd	850 à	1,660	— —
Vognrensere	c.	950	
Ledvogtere	950 à	1,000	— —
Kuske	950 à	1,000	— —

Politimænd (Selskabets Detectives)	950	à	1,090	Kr. aarlig.
Billetsamlere	950	à	1,090	— —
Togbetjente	950	à	1,420	— —
Skrivere paa større (By) Stationer	950	à	1,900	— —
Godsdragere	1,000	à	1,180	— —
Rangerformænd	1,000	à	1,330	— —
Fyrbødere	1,020	à	1,350	— —
Dragerformænd	1,040	à	1,180	— —
Godsportører	1,040	à	1,280	— —
Baneformænd	c. 1,180			
Vognopsynsmænd	c. 1,280			
Platforminspectors	1,420	à	1,900	— —
Lokomotivførere	1,500	à	2,160	— —
Rejsende Inspectors (incl. 500 Kr. aarligt for Rejseudgifter)	2,280			
Stationsforstandere (foruden fri Bolig)	1,260	à	4,500	— —
Districts Officers	6,300	à	16,200	— —
Chief Officers	9,000	à	54,000	— —

og enkelte endog langt mere.

Det vil af ovenstaaende Fortegnelse fremgaa, at de engelske Lønninger for det underordnede Personale gennemgaaende ere lavere end hos os, ligesom det af det følgende vil sés, at ogsaa Pensionsforholdene ere ringere.

C. Pensionsvæsen.

De engelske Banefunktionærer maa som Regel selv bidrage til deres Pension, idet Selskabets Virksomhed indskrænker sig til at yde Bistand ved Pensionsfondens Administration og dække eventuelle Underskud; i nogle Tilfælde yder Selskabet dog af sine Driftsindtægter et Tilskud i Forhold til de indkomne Bidrag. Der kan være oprettet særlige Fonds, henholdsvis for »the Salaried Staff« og for »Wages Staff«; Funktionærerne ere forpligtede til at være Medlem af Pensionsfonden.

Ved »Great Eastern Railway« er der under Navn af »Superannuation Fund« oprettet en Pensionskasse for »Salaried Staff«, hvortil Medlemmer bidrage $2^1/_2$ % af deres Løn. Selskabets Chairman, Deputy Chairman m. fl. Directors og de øverste »Chief Officers« udgøre Fondets Bestyrelse. Efter 10 Aars Tjeneste udbetales i aarlig Pension $^1/_5$ af Gennemsnitslønnen for de sidste 7 Aar, efter 35 Aars $^2/_3$. Ved 60 Aars Alderen er ethvert Medlem berettiget til at trække sig tilbage med Pension. Selskabet betaler eventuelle Underskud. For »Wages Staff« er der paa lignende Maade etableret en »Pension Fund« med 4 Pensionsklasser. Bidragene i de 4 Klasser ere henholdsvis 5 d., 4 d., 3 d. og 2 d. pr. Uge, og Pensionen efter 30 Aars Bidrag og efter fyldte 65 Aar: 25, 20, 15 og 10 Lst. om Aaret. For Indtrædelse som Medlem i Alder af over 25 Aar, for for tidlig Udtrædelse af Tjenesten m. v. er der givet faste korrigerende Bestemmelser. Ved London & N. W. Ry. er der oprettet lignende Pensionsfond, hvis Ydelse imidlertid er forholdsvis større paa Grund af, at dette Selskab giver et Tilskud til Fonden svarende til de respektive Medlemmers Bidrag.

Ved Lov af 6te August 1897 ere Selskaberne forpligtede til at holde deres Funktionærer ulykkesforsikrede, saaledes at en Tilskadekommen oppebærer Erstatning, forsaavidt han er uarbejdsdygtig i mindst 2 Uger, og forsaavidt han ikke selv ved utilbørlig Uforsigtighed har foranlediget Skaden. Erstatningen, der skal ydes, er for

Død: fra 180 Kr. til et Beløb svarende til Vedkommendes Fortjeneste i de sidste 3 Aar, dog ikke over 5,400 Kr.; Beløbets Størrelse fastsættes under Hensyn til, om der ingen Arvinger findes, eller om de, der maatte forekomme, have været delvis eller helt afhængige af den Afdødes Fortjeneste. For Invaliditet ydes en ugentlig Erstatning under Uarbejdsdygtigheden svarende til Halvdelen af den Tilskadekomnes gennemsnitlige Ugeløn i de foregaaende 12 Maaneder; Erstatningen maa dog ikke overstige 18 Kr. ugentlig, og der betales ingenting for de første 2 Uger efter Ulykkestilfældet. Naar Erstatning har været udbetalt i mindst 6 Maaneder, kan dens Fortsættelse afløses ved en Udbetaling engang for alle, for hvilken der kan købes en Livrente. Uoverensstemmelser angaaende Erstatningers Størrelse afgøres af en Voldgiftsmand, valgt af Parterne, eller, hvis disse ikke kunne blive enige, af Retten.

Disse Forpligtelser have Selskaberne Lov til selv at overtage, og f. Eks. ved »Great Eastern Ry.« er der oprettet et særligt »Accident Fund«, som mod et Medlemsbidrag af 1 Penny om Ugen byder Arbejderne noget bedre Betingelser, navnlig for fuldstændig Invaliditet. Selskabet tilskyder et Beløb = Halvdelen af Medlemsbidragene og afholder selvfølgelig desuden alle de Erstatningsudgifter, der skulle betales i Henhold til ovennævnte Lov. Det er frivilligt, om Funktionærerne ville være Medlemmer eller ej, men Medlemmer kunne ikke udmelde sig, saalænge de ere i Selskabets Tjeneste.

Person- og Rejsegodsbefordringen.

Da de engelske Jernbanelinier ere fordelte paa et større Antal Selskabers Hænder, og der paa Grund af Jernbanenættets fyldige Udvikling som oftest findes 2 eller flere Forbindelseslinjer mellem Punkter af større Betydning, spiller den indbyrdes Konkurrence mellem de forskellige Selskaber en stor Rolle. Dette gælder selvfølgelig ogsaa Billettaksterne, og disse ere derfor langtfra udarbejdede efter nogen fast Skala. Det oplystes dog, at hvor Konkurrencehensyn ikke gjorde sig gældende, var det almindeligt, at Taksterne paa III Kl. beregnedes efter 1 d. = $7_{,6}$ Øre pr. mile ($4_{,75}$ Øre pr. kilometer), paa 1ste Kl. $15_{,9}$ Øre pr. mile ($9_{,9}$ Øre pr. kilometer); for II Kl. Vedkommende var Forholdet mere variabelt, ved London & N. W. Ry. var man i de sidste Par Aar gaaet ned til en Takst af III Kl. + 10 % altsaa $8_{,4}$ Øre pr. mile ($5_{,2}$ Øre pr. kilometer) og havde derved opnaaet, at Benyttelsen af II Kl. var steget betydeligt i Forhold til, hvad den havde været tidligere, medens Differencen var c. 25 %. Returbilletterne kostede for III Kl i Reglen det dobbelte af en enkelt Billet; for I og II Kl. varierede Forholdet ved de forskellige Selskaber fra halvanden Gang til det dobbelte.

Selskaberne svare 5 % i Skat til Staten af alle Billetter, der sælges til en Takst af over 1 d. pr. mile.

Foruden ovennævnte Billetter sælges der Sæsonkort til Kørsel paa bestemte Strækninger og »workmens tickets« til Benyttelse for Arbejdere. Disse sidste udstedes fra Forstadsstationen, koste for Tur og Retur 2 à 3 d. og gælde til bestemte Tog, der løbe ind før Kl. 8 Morgen, ligesom Tilbagerejsen i Reglen skal foretages med et eller andet Tog efter et bestemt Klokkeslet om Eftermiddagen.

Rejsegods medføres paa engelske Baner i Reglen uden at være indskrevet, idet den Rejsende selv bringer eller lader bringe sit Rejsegods hen til Pakvognen paa Afgangsstationen og afhenter det paa Modtagelsesstationen. Godset, der sædvanligt er mærket med Ejerens Navn og Adresse, bliver yderligere paaklistret en trykt Seddel med Bestemmelsesstationens Navn, hvilke Sedler ved Jernbanens Foranstaltning ere fremlagte i en i Vestibulen eller paa Hovedperronen anbragt Reol. Rejsegods, der ikke

straks afhentes efter at være udsat paa Perronen paa den Station, hvortil det er mærket, bringes til det paa Stationen værende Depot for fundne Sager. Ved Omstigningsstationer maa den Rejsende, hvis ikke Pakvognen føres over, helst selv sé efter, at hans Bagage kommer i det rigtige Tog. Som Regel vejes Rejsegods ikke, men de fleste Selskaber have dog faste Regler for, hvilken Vægt en Passager frit kan medføre. Ved London & N. W. Ry. maa der medføres 120 lbs., 100 lbs. og 60 lbs. pr. Passagér henholdsvis paa I, II og III Kl. Overvægtsfragt er: indenfor 50 miles $^1/_4$ d. pr. lbs., mellem 50 og 150 miles $^1/_2$ d., mellem 150 og 300 miles $^3/_4$ d. og over 300 miles 1 d. pr. lbs. Mindre Beløb end 6 d. opkræves ikke. Handelsrejsende, Artister o. lgn. kunne medføre noget større Frivægt og betale kun halv Overvægtsfragt mod andre Rejsende, men Banerne paatage sig kun Ansvar for saadant Gods, naar der udtrykkeligt er ført Bevis for, at det er beskadiget eller bortkommet ved Forsømmelse fra Banens Side.

Det er forbudt at medtage tungere Rejsegodsstykker i Kupeerne, men Forbudet synes ikke altid at blive strængt overholdt.

Cykler befordres paa særlig Billet, der løses i Billetkontoret. De maa være mærkede med Ejerens Navn og paaklistres Seddel med Bestemmelsesstationens Navn. Paa Ankomsstationen udleveres Cyklen af »the Guard« mod Aflevering af Cyklebilletten. Man har med Held forsøgt at udnytte Pladsen i Pakvognene bedre ved at ophænge Cyklerne paa en bestemt Maade i særligt indrettede Kroge o. lgn.

Betalingen for Befordring af en Cykle er ved London & N. W. Ry. 6 d. indtil 12 miles, 9 d. indtil 25 miles stigende 3 d. for hver 25 miles indtil 100 miles og derefter 6 d. for hver følgende 50 miles.

Ved enkelte af de engelske Baneselskaber f. Eks. Great Northern Ry. og London & N. W. Ry. er man i den senere Tid begyndt i de større Byer at paatage sig Afhentning i Hjemmet og Tilbringning af Rejsegods mod en Betaling af 6 d. pr. Kolli; dette Gods indskrives da, og der leveres den Rejsende en Garantiseddel.

Af den pag. 59 meddelte Oversigt vil det ses, hvor overvældende intensiv Trafiken paa engelske Baner kan være sammenlignet med danske Forhold. Denne stærke Trafik kræver et stort Antal Tog; navnlig til og fra London er Togantallet paa alle Linjer overordentligt stort, og der har paa Grund af Byens betydelige Udstrækning udviklet sig en Forstadstrafik af enorme Dimensioner. For de fleste Selskabers Vedkommende finder der en fuldstændig Deling Sted mellem Nær- og Fjerntrafik, idet man i stor Udstrækning udsender Iltog, som ere beregnede for de Rejsende, der skulle længere bort, og som ikke holde ved Forstadsstationerne, ja endogsaa kunne køre forbi selv større Byer i Omegnen uden at standse. Iøvrigt lettes Besørgelsen af Trafiken ved det store Antal Banelinjer, der udgaar fra London, og det endnu større Antal Stationer, der findes i Byen, samt ved at disse Stationer gennemgaaende ere forsynede med forholdsvis mange Perronsider, hvorved man bliver istand til at afsende og modtage Tog med meget korte Mellemrum. En yderligere Fordel for en hurtig Ekspedition er det, at Togene gennemgaaende løbe med en betydelig Kørehastighed, og at Opholdene paa Mellemstationer ere indskrænkede til det mindst mulige, dels ved at Publikum selv sørger for at komme ud af og ind i Kupeerne, dels ved at Togets Standsning og Igangsætning sker ikke saa lidt hurtigere, end vi ere vante til.

Da Forstadstrafiken som alt nævnt spiller en meget stor Rolle paa de londonske Banelinjer, og da dens væsentligste Opgave er at føre Publikum ind til London om Morgenen og ud derfra om Eftermiddagen, bliver den naturlige Følge, at Køreplanerne have de fleste Tog om Morgenen indtil Kl. 10 à 11 og om Eftermiddagen fra Kl. ca. 4 til 7. Om Natten mellem Kl. 12 og 5 gaar og kommer der kun meget

faa Persontog fra og til London, hvorimod der længere ude i Landet findes mange Nattog, idet de talrige Iltog, der forlade London om Aftenen og komme ind om Morgenen, i Løbet af Natten gennemkrydse England i alle mulige Retninger. Der er paa de engelske Baner stor Forskel paa den Køreplan, der gælder om Hverdagene, og den, der følges paa Søn- og Helligdage; paa disse sidste indskrænkes Togantallet meget betydeligt, indtil $^1/_3$ à $^1/_4$, dels af Hensyn til Englændernes strengere Anskuelse om Søndagen som Hviledag, dels fordi Søndagens Helligholdelse foranlediger en langt ringere Trafik end paa Hverdage. Der udsendes ikke Godstog fra Lørdag Nat til Søndag Nat.

Kørehastigheden for engelske Tog blev som Middeltal opgivet at være 40 à 50 miles pr. Time (65 à 80 klm.) for Person- og Iltog.

Togbetjeningen udføres i England af de tidligere omtalte »Guards«; ved mindre Tog — i Reglen indtil 13 Vogne — er det tilstrækkeligt, at 1 »Guard« ledsager Toget, han opholder sig da i Pakvognen, som er forsynet med Bremse, betjener denne og har i øvrigt Opsynet med alt selve Toget vedrørende, Rejsegodset m. v. derunder indbefattet. Ved større Tog er der 2 »Guards«, og dette syntes at være det almindelige ved Tog til og fra London; i saa Fald er den ene den ledende (Head-Guard), og den anden staar under hans Kommando.

Billetkontrollen foregaar i England paa 2 Maader. Ved Forstadsbaner og mindre Mellemstationer anvendes gerne Perronafspærring, saaledes at den Rejsendes Billet klippes ved Indgangen til Perronen paa Afgangsstationen og afleveres ved Udgangen af Perronen paa Ankomststationen. Ved Fjerntog foregaar Kontrollen oftest paa den Maade, at de Rejsendes Billetter efterses af »the Guard« umiddelbart forinden Togets Afgang; naar Toget nærmer sig til sit Bestemmelsessted, eller ved den sidste Station før samme, finder der atter et Eftersyn Sted, og de Billetter, hvis Gyldighed udløber, indsamles, saaledes at den Rejsende, naar Ankomststationen er naaet, uhindret kan forlade Stationen. Medens denne Kontrol er let at udføre i Gennemgangsvogne, hvor den kan ske under Kørselen, medfører den nogen Tidsspilde i Tog med Kupévogne, idet det her er nødvendigt, at Toget standses, medens Eftersynet finder Sted.

En almindelig Regel for Fribefordring af Personalet ved engelske Baner er, at enhver Funktionær en Gang om Aaret erholder Fribilletter for sig og Familje til en Ferierejse, men desuden kan han, naar som helst han ønsker det, faa Tur- og Returbilletter til sig selv, Kone og uforsørgede Børn for Halvdelen af, hvad en enkelt Billet koster, altsaa gennemsnitlig til $^1/_4$ af Prisen (Børnebilletter det halve). Angaaende dette Forhold eksisterer der gensidig Overenskomst mellem de fleste engelske Selskaber, og Billetterne kunne derfor ogsaa udstedes til Rejser udover disse Kompagniers Linjer. Billetterne udleveres ved Billetkontorerne mod Legitimation af vedkommende Funktionærs Overordnede, fra »District Officer« og opefter, og udstedes til den Vognklasse, som vedkommende Funktionær efter sin Stilling er berettiget til at benytte paa Tjenesterejser. Foruden disse Billetter gives der Funktionærer, som f. Eks. ere ansatte i London, men bo i en af Forstæderne, Fripas til daglige Rejser frem og tilbage.

Den paa engelske Stationer almindeligt anvendte Perronhøjde er 3 Fod eng. = 2′ 11″ dsk. = 0,914 mtr. over Skinnetop. Den svarer omtrent til den Højde, hvori det øverste Trinbrædt paa engelske Vogne anbringes, og ligger 6 à 8″ under Vognbunden. Perronerne kunne i England anbringes noget anderledes i Forhold til Vognene, end det vil være muligt hos os, paa Grund af, at Profilet for det frie Rum paa de engelske Baner har en noget anden Form og navnlig er baade smallere og lavere end det paa de kontinentale Baner gældende.

Godsbefordringen.

Ved Lov af 10de August 1888 er det i England bestemt, at ethvert Jernbaneselskab skal udarbejde en Klassifikation af Gods med dertil svarende Maksimaltakster, hvilken Klassifikation skal approberes af »Board of Trade« og derefter forelægges Parlamentet til Vedtagelse. For London & North Western Ry. er der til Eks. fastsat følgende Godsklasser og Takster:

Klassifikation af Godset.	Kroner pr. Ton, pr. Kilometer: Indtil 32 Kilom.	Fra 32 til 80 Kilom.	Fra 80 til 160 Kilom.	Fra 160 Kilom. og opefter.
Kl. A: Kul, Malme, raa Sten og lign. . .	0,045	0,04	0,024	0,019
— B: Brosten, Mursten, raa Metaller og lign.	0,059	0,047	0,038	0,024
— C: Brodragere, Cement, Kornvarer, Sveller og lign.	0,085	0,071	0,057	0,033
— 1: Bomuld, Jern, billige Glasvarer, Øl & Olie, Sukker ect.	0,104	0,087	0,066	0,047
— 2: Andre Metaller, hugne Sten, finere Urtekram ect.	0,125	0,109	0,085	0,071
— 3: Frugt, Glasvarer, grove Manufakturvarer, Smør ect.	0,146	0,125	0,098	0,085
— 4: Fisk, Kød, finere Manufakturvarer ect.	0,17	0,149	0,118	0,104
— 5: Cigarer, Cykler, Drivhusfrugt, Møbler, finere Instrumenter ect.	0,203	0,175	0,154	0,118
Letfordærvelige Varer, som forsendes med Persontog.				
Sødt Smør, bløde Oste, Fløde, Fisk, Drivhusfrugt, Vildt ect.	0,57	0,43	0,23	0,09
Anden Frugt, Fisk, Is ect.	0,38	0,28	0,12	0,11

	For Afstande indtil 32 Kilom.	For Afstande mellem 32 og 80 Kilom.	For Afstande mellem 80 og 120 Kilom.	For Afstande mellem 120 og 160 Kilom.	For Afstande mellem 160 og 240 Kilom.	For Afstande fra 240 Kilom. og opefter.
Mælk pr. 100 Kg.	0,83 Kr.	1,00 Kr.	1,17 Kr.	1,50 Kr.	1,67 Kr.	2,00 Kr.

Ved Taksterne for Kl. A. er Selskabet ikke forpligtet til at levere Jernbanevogne, og forsaavidt Banens egne Vogne benyttes, kan der yderligere beregnes en Vognleje pr. Ton af 0,34 Kr. for Afstande indtil 32 Kilom. og 0,45 Kr., 0,68 Kr., 0,76 Kr., 0,98 Kr. henholdsvis for Afstande mellem 32 og 80, 80 og 120, 120 og 240

Kilom. og for Afstande over 240 Kilom. For tomt Returgods maa der opkræves en Fragt pr. 100 Kg. af 0,45 Kr., 0,60 Kr., 1,20 Kr., 1,65 Kr. henholdsvis for Afstande indtil 40 Kilom., mellem 40 og 80, 80 og 160, 160 og 240 Kilom. og stigende 0,45 Kr. for hver 80 Kilom. større Afstand; tomme Sække og Fiskekasser skulle dog befordres for en billigere Fragt.

Til alle disse Fragtbeløb maa der yderligere lægges bestemte Beløb for Stationsudgifter, Læsning, Aflæsning, Presenningleje ect.

Disse Takster fastsætte altsaa de højeste Grænser for, hvad Selskabet maa tage i Fragt, men da den indbyrdes Konkurrence mellem de forskellige Selskaber spiller en endnu større Rolle ved Godsbefordringen end som tidligere nævnt ved Persontrafiken, faa de givne Maksimaltakster i Virkeligheden ikke overvættes stor Betydning og anvendes nærmest kun paa saadanne Strækninger, hvor det paagældende Selskab er absolut Herre over Situationen. I alle andre Tilfælde opfattes Godsbefordringen som en ren Forretning, hvor det gælder for Selskabet om at opnaa de størst mulige Fordele; bestemte Takstregler anvendes derfor ikke meget, men Taksterne fastsættes for hver enkelt Route under passende Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder, og der er intet til Hinder for, at Fragten fra en Station til en anden kan være mindre end Fragten fra samme Station til en nærmere liggende. For store Forsendelser og til gode Kunder er det almindeligt at give Rabat, ofte indtil Halvdelen af de tarifmæssige Fragter. Iøvrigt paahviler det Selskaberne i Henhold til fornævnte Lov paa enhver Station, hvorfra Godsforsendelser finder Sted, at fremlægge Bøger, der indeholde Klassifikationen af Gods og de Fragter, der beregnes for Forsendelser fra Stationen.

Det er almindeligt i Englands større Byer, at Baneselskaberne ved Stykgodsforsendelser (Klasse 1—5 og ikke vejende over 3 Tons) ikke alene besørge Jernbanetransporten, men ogsaa Transporten til og fra Kunderne, for saa vidt disse bo indenfor et nærmere fastsat Omraade. Omkostningerne ved denne Transport pr. Akse er indbefattet i Fragten, og det er et meget betydeligt Apparat, Selskaberne maa stille paa Benene, for at opfylde disse Forpligtelser. Paa »Bishopsgate« Godsstation i London har Great Eastern Ry. saaledes opstaldet c. 800 Heste, som saa godt som alene anvendes til Kørsel af Stykgods. For at lette Afhentningen af Stykgods har Baneselskabet etableret et stort Antal Indleveringskontorer rundt omkring i Distrikterne, i disse Kontorer modtages Gods og Besked om Afhentning. Kunder, der selv ønske at transportere Stykgods til og fra Banegaardene, anmelde dette for Selskabet og faa saa en passende Reduktion i Fragterne, men Selskaberne opbevare ikke ankommet Gods mere end en vis Tid — i Reglen 3 Dage — derefter beregnes en Pakhusleje af 45 à 180 Øre pr. Uge pr. Tons. Med Hensyn til Vognladningsgods og tomt Returgods er Forholdet det sædvanlige, at Baneselskabet som Regel kun paatager sig Jernbanetransporten. Læssede Vogne kunne i Almindelighed henstaa frit i 48 Timer efter Ankomsten; for hver Dag, Vognen opholdes længere, betales Pladsleje, ved Great Eastern Ry. 3 sh. pr. Vogn. Omlæsningsafgifter f. Eks. fra Bane til Skib eller mellem Baner af forskellig Sporvidde ere ofte indbefattede i Fragterne, navnlig naar Losseindretninger, Havne m. v. tilhøre Banerne. Fordelingen af opkrævede Fragter for Transporter over flere Selskabers Linjer sker gennem »Railway Clearing House«, en Institution, der opretholdes af samtlige Jernbaneselskaber i Forening, og som ved særlige Tilsynsmænd paa de forskellige Tilslutningsstationer fører Regnskab over de Vogne, der gaa fra et Selskabs Linjer over paa et andet, foruden at de forskellige Stationer fremsende Opgørelser over de Forsendelser m. v., som strække sig ud over Selskabets egne Linjer.

Som alt tidligere berørt ere Gods- og Persontrafik saa godt som fuldstændigt adskilte; der forsendes vel Frimærkepakker, en Del letfordærvelige Varer o. lign. med

Persontog, men i Almindelighed foregaar langt den største Transport af saadanne Varer i særlige Ekspres-Godstog. I London er det sædvanligt, at Hovedparten af Godstogene fra London afgaa om Aftenen, medens Togene til London ankomme tidlig om Morgenen. Af- og Paalæsning sker saaledes i Løbet af Dagen, idet Færdselsvognene med Stykgods ect. forlade Godsstationen tidligt om Morgenen, for at udbringe det ankomne Gods og vende tilbage tidligt paa Eftermiddagen, efter at have indsamlet det Gods, der skal afsendes. Samtidigt med Aflæsningen bliver Godset sorteret henholdsvis efter Kørselsdistrikter eller efter Banestrækninger og Stationer, idet Varehusgulve og Perroner ere inddelte i Afdelinger svarende til samme. Banesporene ere gerne førte ind i Varehusene, og for at udnytte Pladsen mest muligt anvendes Transversalspor med tilhørende Drejeskiver i stor Udstrækning. En ny Godsstation for London Brighton & S. C. Ry. ved »Willov Walk« i London byggedes med savtakkede Perroner, der for Pladsens Skyld vare lagte ind i Varehusets underste Etage. Om den store Brug, der gøres af Kraner, Elevatorer og Capstans, er tidligere talt.

Ekspedition af Godset sker paa den Maade, at Afsenderen udfærdiger en Følgeseddel »consignment note«, som indeholder en Beskrivelse af Godsets Beskaffenhed og dets Mærke samt Adressen, hvorefter det skal sendes. En saadan »consignment note« behøver ikke at udfærdiges i en bestemt Form eller for hvert enkelt Stykke Gods, men kan gælde for flere, selv om disse skulle sendes til forskellige Stationer. Saasnart Godset kommer, gøres der Uddrag af disse »consignment notes« til Vejledning for det Personale, der skal læsse Godset i Jernbanevognene, og derefter udfærdiger Afsenderstationen paa Grundlag af Følgesedlerne Fragtsedler (invoices), der indeholde Adresse, Mærke, Vægt, Fragtbeløb ect., og disse Fragtsedler tilstilles derefter Modtagerstationen enten gennem Togets Guard eller med et hurtigere Train eller pr. Post. Efter Modtagelsen af Fragtsedlen udfærdiger Stationen et særligt Afleveringsbevis til hver Modtager, for saa vidt Godset ikke skal afleveres pr. Færdselsvogn, i hvilket Tilfælde Modtageren kvitterer paa den Følgeseddel, der udstedes til Kusken over alt det Gods, han kører ud med. Den oprindelige »consignment note« bliver paa Afsenderstationen. Ved Vognladningsgods heftes der uden paa Vognen en Seddel med Angivelse af Bestemmelsessted, Modtager, Dato og Vogn-Nr. ect. Sedlerne gives forskellig Farve, eftersom Vognene ere bestemte til Selskabets egne Linjer eller skulle føres ind paa Nabolinjer.

Fragten betales ved Modtagelsen, medmindre Afsender eller Modtager have Konto i Selskabets Bøger, i hvilket Tilfælde der indrømmes Kredit i kortere eller længere Tid efter Aftale. For Fragt, der ikke betales, hefter Godset, og dette kan i saa Fald sælges af Selskabet; hvis det er letfordærvelige Varer straks, ellers efter 3 Ugers Forløb.

Kunder, der anse sig for fourettede af Selskabet med Hensyn til opkrævet Fragt, kunne klage til »Board of Trade«, der da undersøger Klagen og søger at hidføre en Forstaaelse. »Board of Trade« aflægger Rapport til Parlamentet om disse Klager og de Resultater, der ere opnaaede, tilligemed eventuelle Bemærkninger, hvortil Sagerne maatte have givet Anledning. Enhver Forhøjelse af Jernbanetakster senere end 1892 kan, hvis der klages over den, underkastes Afgørelse af en i Henhold til fornævnte Lov af 10de August 1888 nedsat Regeringskommission.

Baneselskabet er efter den engelske Lovgivning ansvarligt for det Gods, der overleveres det til Besørgelse, og man erstatter al Skade, der tilføjes Godset, undtagen forsaavidt den hidrører fra Naturbegivenheder eller Krig. Klager over beskadiget Gods skulle forebringes Jernbaneselskabet inden 3 Dage efter Godsets Modtagelse, og alle saadanne Klager saavelsom Reklamationer over bortkommet Gods undersøges af »District Goods Manager«. I Tilfælde af, at Transporten har strakt sig over flere Selskabers Linjer, afgør en af de forskellige Selskabers »Goods Managers« udvalgt, til »Clearing House« knyttet Kommission i Mangel af mindelig Overenskomst Fordelingen.

Befordring af Post paahviler Jernbaneselskaberne som en Forpligtelse, endogsaa med særskilte Posttog, hvis Postvæsenet forlanger det; Betalingen fastsættes ved Overenskomst mellem Generalpostdirektøren og Selskabet; mulige Differencer kunne henvises til Afgørelse af den fornævnte Regeringskommission. Jernbaneselskabet kan forlange Kontrakten revideret hvert 3die Aar. Great Eastern Ry. modtager for Tiden c. 550,000 Kr. om Aaret.

Pakkepostbefordring betales paa den Maade, at Postvæsenet refunderer Jernbaneselskaberne $^{11}/_{20}$ af den Bruttoindtægt,som Forsendelsen giver. Beløbet indbetales af Postvæsenet til »Clearing House«, der foretager Fordelingen mellem Selskaberne i Forhold til de Indtægter, de have havt af egen, lokal Pakkebefordring.

Paa Grund af det betydelige Vognmateriel, de engelske Baner raade over, haves der næsten altid Vogne til Raadighed for Stationerne, naar de skulle bruge saadanne, og en særlig Vognfordeling synes derfor ikke at spille nogen Rolle. Trænger en Station til flere Vogne end den har, tager den dem der, hvor den kan faa dem og behøver sjeldent at gaa ret langt. Hertil kommer, at det er en Regel, at Godstog, som ikke have fuld Størrelse, skulle suppleres med tomme Vogne og fordele disse, hvor der haves Trang til dem. Iøvrigt vaager »Chief Goods Managers« rejsende »Inspectors« over, at for stærk Ophobning af tomme Vogne paa enkelte Stationer undgaas. Ved London & N. W. Ry, hvor Godstrafikken spiller en overmaade stor Rolle, har man dog et særligt Vognfordelingskontor »Rolling Stock Department«, der forestaas af en »Rolling Stock Superintendent«, til hvem Stationerne indsende daglige Rekvisitioner paa det Vognmateriel, de behøve.

Private Vogne anvendes i stor Udstrækning paa engelske Baner, navnlig til Transport af Mineralier. De skulle bygges efter Normaltegninger og Regler udstedte af »Clearing House«, og maa ikke løbe paa nogen Banelinie, førend de ere besigtigede af vedkommende Selskabs »Locomotive Superintendent« og forsynede med Stempel som Bevis paa, at de opfylde de gængse Betingelser. Det er ikke nødvendigt at lade dem bygge eller forny i en Banes Værksted. Privatvognene anvendes i Reglen kun i vedkommende Ejers egen Trafik; da de sjeldent kunne finde Anvendelse til Returfragter, men som oftest føres tomme tilbage, har Banen ikke stor Fordel af dem, og der er derfor en Tendens hos de større Selskaber til at undgaa Privatvognene ved at sætte Lejeafgiften af Selskabets egne Vogne meget langt ned.

Tilslutningsspor (Sidings) spille en stor Rolle ved engelske Baner; navnlig i Minedistrikterne finde de rig Anvendelse, og Forholdet er da gerne saaledes, at Sporet indgaar som en fuldstændig Sidebane, og at Minen bliver Station for alle Forsendelser fra samme. Tilslutningsspor kunne i Henhold til Lov af 8de Maj 1845 lægges af enhver Lodsejer paa hans egen Bekostning og kunne forlanges sluttede til bestaaende Jernbane, for saa vidt en saadan Tilslutning kan udføres uden Fare for Offentligheden og uden Gêne for Banens Trafik, og mod at Lodsejeren bærer Omkostningerne ved Tilslutningens Tilvejebringelse og Vedligeholdelse. Mange Sidespor anlægges af Baneselskabet, enten mod at Lodsejeren svarer en vis Afgift f. Eks. 5 pCt. Rente og 5 pCt. til Vedligeholdelse, eller mod at han garanterer en vis Trafik. Sidespor kunne ikke forlanges fjernede af Banen, undtagen de ere uforenelige med Banens Sikkerhed, og da kun imod Erstatning paa anden Maade.

Regnskab.

Hvert Halvaar offentliggør »Board of Directors« Baneselskabets Regnskab og forelægger dette for en Generalforsamling af Selskabets Aktionærer. Dette Regnskab omfatter først en Redegørelse for Selskabets Kapitalstatus med Angivelse af, hvilke Beløb der ere

hjemlede ved Parlamentsakt, og hvor meget der haves i Aktier og i Prioritetslaan, dernæst en Oversigt over Kapitalkontoens Indtægter og Udgifter med nærmere Oplysninger om disse sidste og endelig Driftsregnskabets Indtægter og Udgifter for det forløbne Aar. Under dette sidste meddeles nærmere Oplysninger om Udgifterne til Baneafdelingen, Trækkekraften, Vognmateriellets Vedligeholdelse, Trafikafdelingen og Centralforvaltningen. Endelig meddeles der nogle statistiske Oplysninger om Materiellets Størrelse, om kørte Togmil ect.

Driftsbudget lægges ikke, der udarbejdes kun et Budget for de Udgifter, der foreslaas atholdte paa Kapitalkonto, o: Udgifter til nye Anlæg og til Udvidelse af Materiel; Afskrivning paa Anlægskapitalen foretages ikke, idet man gaar ud fra, at et velvedligeholdt Baneanlæg stadigt i Tidens Løb faar forøget Værdi, da den Del, som uden at være Genstand for jævn Fornyelse efterhaanden kan blive forældet, nemlig Bygningerne o. lgn., kun repræsenterer en forholdsvis ringe Del af Anlægskapitalen.

I Aaret 1897 androg Anlægskapitalen for samtlige engelske, skotske og irske Baner c. 20,000 Millioner Kroner eller c. 355,000 Kr. pr. Kilometer enkelt Spor. Disse Baner befordrede nævnte Aar i alt 1030 Millioner Passagerer og 375 Millioner Tons Gods. De samlede Indtægter beløb sig til 1710 Millioner Kroner, Udgifterne til 970 Millioner og det samlede Overskud blev saaledes 740 Millioner Kr. eller 3,7 pCt. af Kapitalen. Til Bestridelse af Trafiken havdes et Materiel af 19,500 Lokomotiver, 44,000 Personvogne, 17,300 Post- og Bagagevogne m. v. og 647,000 Godsvogne, ialt kørtes der 367,876,000 Togmiles (c. 592 Millioner Togkilometer).

C. SVERRIG og NORGE.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

C. SVERRIG OG NORGE.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

Beretning om Undersøgelse af Jernbaneforholdene i Sverrig og Norge.

Nedenstaaende meddeles Resultatet af det af Kommissionen angaaende Statsbanedriftens Ordning nedsatte særlige Udvalg, hvis Opgave det var at undersøge Jernbaneforholdene i Sverrig og Norge. Udvalget bestod af Landstingsmand, Statsrevisor Madsen-Mygdal og Folketingsmand Kl. Berntsen. Driftsdirektør ved de sydfynske Jernbaner Kier har assisteret ved Undersøgelserne.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

Sverrig.

I. Statsbanernes Bestyrelsesforhold.

a. Jernbanens statsretlige Stilling.

Kongemagten og Ministeriets Forhold til Jernbanestyrelsen er fastsat ved Grundloven, medfølgende Bilag 1*), som bestemmer, at Kongen styrer Riget efter de Anvisninger, som fastsættes ved Grundloven, men i nærmere bestemte Tilfælde har Kongen at indhente Raad og Oplysninger af Statsraadet, som bestaar af 10 Mænd, hvoraf den ene er Statsminister og 7 skulle være foredragende Chefer, hver for sit Departement.

Alle Regeringssager Jernbanen vedrørende foredrages af Civil-Ministeren for Kongen i Statsraadet og afgøres der, men forinden skulle de fornødne Oplysninger indhentes hos vedkommende Administration, altsaa in casu Jenbanestyrelsen.

Grundlovens Bestemmelser ere fastsatte den 6te Juni 1809, altsaa længe før Jernbanernes Tid, og Jernbaneforholdene udviklede sig efterhaanden i Sverrig som i Danmark, navnlig ved, at Udviklingen var lagt i Hænderne paa Administrationen, der i Sverrig var Jernbanestyrelsen, og ikke som i Danmark Ministeriet.

I Aaret 1893 blev nedsat en Kommission for at undersøge Jernbanernes Organisation og den Maade, hvorpaa dens Virksomhed udøvedes i de væsentligste Spørgs-

*) Dette og de i det følgende nævnte Bilag ere ikke aftrykte.

maal. Af denne Komité blev der den 24de Oktober 1895 afgivet en Betænkning, paa Grundlag af hvilken fastsattes Regler for Jernbanestyrelsens Virkeraade, og i hosfølgende Bilag 2 pag. 136- 146 findes nærmere Oplysning om Jernbaneadministrationens Silling i Statsforvaltningen.

Som Bilag Nr. 3 vedlægges Styrelsens Udtalelser over Komiteens Betænkning.

b. Styrelsens Myndighedsomraade.

Jernbanestyrelsens Myndighedsomraade blev efter Betænkningens Afgivelse nærmere fastsat ved en kongelig Anordning af 15de Oktober 1897, der følger hoslagt som Bilag 4, og hvori, Instruksens §§ 1—8, findes nærmere Bestemmelse om Styrelsens Myndighedsomraade.

Efter Instruksens § 1 er underlagt Styrelsen Driften og Vedligeholdelsen, med hvad dertil hører, af alle bestaaende Statsbaner samt Bygning af nye Statsbaner og Anskaffelse af nyt Materiel.

Tilsynet med Bygning og Vedligeholdelse af Privatbaner er derimod underlagt Vej- og Vandbygningsvæsenet.

Kontrollen er lidet effektiv, og Spørgmaalet om dens Omorganisation staar paa Dagsordenen.

Foruden denne Kontrol føre Statsbanerne Tilsyn med de private Baner, hovedsagentlig for at beskytte Statens Materiel og Banelinier mod Beskadigelser ved Samtrafik. Styrelsen fastsætter derhos Reglerne for de private Baners Sikkerhedstjeneste.

Styrelsen skal, naar Anledning dertil gives, til Kongen afgive Forslag til Udstedelse og Forandring af Befordringsreglement paa Statsbanerne, af Takster for Transporter af Gods samt om Personalets Lønnings- og Pensionsforhold m. v.

Styrelsen skal derhos aarlig til Kongen før Udgangen af September Maaned afgive Beretning om Driften for det foregaaende Aar, samt inden Udgangen af November Maaned Forslag for det følgende Aar til Udgifter for Udvidelse af de bestaaende Baner og disses Materiel samt Bygningen af nye Baner.

Inden Februar Maaneds Udgang skal Styrelsen derhos til Civil-Ministeren afgive summarisk Redegørelse over det økonomiske Resultat for det foregaaende Aar, som medfølgende Bilag 5 viser, og endelig udarbejde og offentliggøre en almindelig svensk Jernbanestatistik, se vedlagte Bilag 6 og 7.

Følgende Spørgsmaal underkastes derhos Rigsdagens Afgørelse:

1. Fastsættelse af Jernbanens Nettoindkomst. Siden 1878 bestemmer Rigsdagen kun, hvilket Overskud der skal udbringes af Jernbanen, medens Jernbanens Udgiftsbudget ikke er underlagt Rigsdagens Afgørelse. Denne Ordning er indført efter Rigsdagens eget Initiativ, se Side 139 og 140 i Kommissionens Betænkning, Bilag 2.

2. Bevilling til Nybygninger og Anlæg ved de trafikerede Baner samt til Anskaffelse af nyt rullende Materiel.

3. Bygning af nye Statsbanelinier samt Indkøb af Privatbaner med hvad dertil hører.

4. Grundsatser for Personalets Ansættelseslønninger i den Udstrækning, som Lønningsreglementet viser.

5. Bevillinger til Statsbanernes Pensionsindretninger og ekstraordinære Pensioner.

Derimod er samtlige Takstspørgsmaal Rigsdagen uvedkommende.

Paa eget Ansvar kan Styrelsen foretage Nedsættelser i Persontaksterne og tilstaar derhos Fragtmoderationer for Gods, afslutter Overenskomster med andre Jernbaneforvaltninger om Samtrafik og gensidig Vognbenyttelse m. v. og efter almindelige af Kongen fastsatte Regler Overenskomster med andre Baner om fælles Benyttelse af Stationer, fastsætter Køreplaner, for Posttogenes Vedkommende dog efter Konference med Poststyrelsen.

c. Organisationsforhold.

Jernbanestyrelsen bestaar af en Generaldirektør som Styrelsens Chef og 4 Overdirektører som Medlemmer af Styrelsen og Chefer hver for sin Afdeling, nemlig en for Administrationen, en for Baneafdelingen, en for Maskinafdelingen og en for Trafikafdelingen.

Styrelsen er derhos midlertidig forøget med Overingeniøren for nye Anlæg, hvilket omtales nærmere under Punkt f.

Generaldirektøren staar i første Instans Kongen til Ansvar for Jernbanernes Forvaltning og bør tilse, at Personalet opfylder dets Pligter.

Generaldirektøren alene har den (besluttende) afgørende Magt i alle de Sager, i hvis Behandling han deltager, jfr. Instruksens § 10; men fatter Generaldirektøren Beslutning, som strider mod den foredragende eller andre Deltageres Mening, kan vedkommende til Protokollen lade sin Mening tilføje, og denne afvigende Mening skal da medfølge Indstillingen til Kongen, jfr. Instruksens § 18.

Forretningsgangen i Styrelsen er nærmere fastsat i §§ 20—22.

In pleno skulle følgende Sager behandles:

1. Skrivelser til og fra Kongen.
2. Spørgsmaal om Fastsættelse af eller Forandringer i Styrelsens eller Distriktsforvaltningernes Arbejdsordning, Instrukser for underordnet Personale samt almindelige Regler for Personalets Oprykning i højere Lønningsklasser.
3. Forslag til Takster og Trafikreglementer ved Statens Jernbaner.
4. Personalets Lønning, Antagelse og Afskedigelse, for saa vidt de ere undergivne Styrelsens Afgørelse.
5. Forslag til Nybygninger samt større Udvidelser ved de trafikerede Jernbaner, ligesom Anskaffelse af rullende Materiel og de vigtigste Forbrugsartikler, saasom Kul m. v.
6. Anlæg af nye Baner for Statens Regning.
7. Forslag til Beregning af Statsbanernes Overskud samt den aarlige Driftsberetning.
8. Væsentlige Forandringer i Togplaner.
9. Fastsættelse af eller Forandring i de private Baners Tjenestereglementer.
10. Vigtigere Overenskomster med fremmede Baner om Samtrafik m. v. og iøvrigt saadanne Sager, som Generaldirektøren maatte finde Anledning til at undergive fælles Behandling.

Sager, som ifølge foranstaaende ikke behandles in pleno, skulle afgøres i Nærværelse af den foredragende. Angaar Sagen flere Afdelinger, skulle disse være repræsenterede.

Uden Forelæggelse for Generaldirektøren kan vedkommende Overdirektør indhente Forklaringer og Oplysninger i de Sager, hvor han finder Anledning til det. Endvidere kan Overdirektøren i Tilslutning til Styrelsens Beslutninger og de gældende Reglementer m. v. give særlige Detailbestemmelser for Distriktsforvaltningerne, og endelig kan Overdirektøren tage selvstændig Beslutning, naar Sagen ifølge sin Beskaffenhed ikke skal forelægges Styrelsen.

Den nærmere Ordning indenfor Styrelsen er fastsat ved §§ 23—26 i Instruksen.

d. Arbejdets Fordeling.

Fordelingen af Arbejdet mellem de forskellige Afdelinger er fastsat ved Instruksens §§ 27—31 og for Kontorernes Vedkommende ved §§ 32—47.

Under Overdirektøren for den administrative Afdeling sorterer:

1. Det administrative Bureau, hvis Forretninger nærmest svare til de danske Statsbaners Sekretariatskontors.

2. Bogholderkontoret, der aflægger det aarlige Regnskab samt opstiller Maanedsopgørelse og iøvrigt bogfører samtlige Indtægter og Udgifter. Som Bilag Nr. 8 vedlægges Konteringslister.

3. Revisionskontoret, der kun har Udgiftsrevision og Kontrol med særlige Indtægter, der ikke indkomme ved Trafik eller Telegrafering.

   Udgiftsrevisionen reviderer Maaned for Maaned Distrikternes Regnskaber og fremsætter sine Anmærkninger dertil. Disse fremsendes til Overdirektøren for den administrative Afdeling, som videresender dem til vedkommendes Erklæring, hvorefter Afgørelse senere træffes af Styrelsen.

   Udbetalinger, der anvises af Styrelsen, gennemgaas først i Revisionskontoret, forinden vedkommende Overdirektør giver sin Attest.

   Jernbanens samtlige Udgiftsregnskaber gennemgaas desuden af Statens almindelige store Revisionskontor (Kgl. Kammarkontor) og af Rigsdagens Revision, hvilken dog kun er summarisk.

4. Kassekontoret, der foruden Distriktskassernes Indbetalinger ogsaa modtager alle øvrige Indbetalinger, som ske til Styrelsen, f. Eks. i Anledning af Samtrafik med private Baner.

   Kontoret foretager endvidere Udbetalinger efter Styrelsens Anvisning, hvilken underskrives af Generaldirektøren og Overdirektøren for den administrative Afdeling, og til Grund for hvilken der foreligger Regninger, Lønningslister etc., som af paagældende Overdirektør ere forsynede med Paaskrift om Godkendelsen.

5. Statistisk Kontor, der sammendrager Rapporter og Regnskaber samt udarbejder de nødvendige statistiske Redegørelser heraf til Driftsberetningen etc.

   Med Hensyn til Arbejdsmaaden i dette Kontor bemærkes, at det for en stor Del sker efter Akkord, saaledes at Styrelsen har fastsat en vis Pris for et bestemt Arbejde.

6. Milekontoret, der fører Regnskab over de Milelængder, som tilbagelægges af det rullende Materiel, samt udveksler Opgørelser med fremmede Baner i Anledning af gensidig Vognbenyttelse og beregner Personalets Milepenge etc.

Under Overdirektøren for Baneafdelingen sorterer:

1. Banebureauet, der besørger Korrespondancer vedrørende Baneafdelingen, udarbejder Tegninger og Beregninger angaaende Banelinien.

2. Telegrafdirektøren, der fører Tilsyn med Opsætning og Vedligeholdelse af de elektriske Anlæg og Ledninger samt de dertil hørende Værksteder.

3. Arkitekten, der udarbejder Forslag til Nybygninger og Forandring af ældre Bygninger samt fører Tilsyn med Beholdning af Tegninger etc.

Under Overdirektøren for Maskinafdelingen henhører:

1. Maskinbureauet, der besørger Korrespondancer vedrørende Maskin- og Værkstedsforvaltningen, udarbejder Tegninger og Beregninger angaaende det rullende Materiels Konstruktion, fører Kontrol med Tilvirkning af nyt Materiel og Tilsyn med private Baners Materiel.

2. Forraadsbureauet, der ekspederer Sager vedrørende Materialvæsenet, fordeler Inventar samt de af Styrelsen indkøbte Materialier og fører Kontrol hermed.

Under Overdirektøren for Trafikafdelingen sorterer:

1. Trafikkontoret, hvorunder henhører Køreplaner, gensidig Vognbenyttelse m. v., Fribefordring samt Fragtrefusioner.

2. Takstkontoret, under hvilket sorterer Takstsager, Nedsættelser i Befordringsafgifter samt Udfærdigelse af Trafikreglementer.

3. Kontrolkontoret, der svarer til de danske Statsbaners Indtægtsrevision og er delt i 3 Afdelinger nemlig en for Statsbanernes egen Trafik, en for Personsamtrafik og en for Godssamtrafik.

4. Billet- og Blanketkontoret, der besørger Billet- og Tryksagsanskaffelser samt Fordelingen heraf.

e. Distriktsdeling.

Det svenske Banenet, som for Tiden omfatter 3676 Kilometer, er delt i 4 Distrikter, der have Sæde i Malmø, Göteborg, Stockholm og Østersund, jfr. Bilag 9.

De forvaltes af en Distriktsforvaltning, nemlig en Distriktschef, som tillige er Chef for den administrative Afdeling og Trafikafdelingen, desuden af en Banedirektør og en Maskindirektør, se iøvrigt Instruksens §§ 63—83.

Der afholdes som Regel Møde 1 Gang ugentlig af Distriktsforvaltningen, hvor de vigtigere Sager jfr. § 69 behandles, og Distriktschefen har, ligesom Generaldirektøren i Styrelsen, den afgørende Myndighed, medens Direktørerne ved afvigende Meninger kan lade dette tilføje i Protokollen.

Under Distrikterne sortere:

12 Trafikinspektører,	4 Telegrafinspektører,
4 Distriktskasserere,	8 Maskiningeniører,
22 Baneingeniører,	4 Maskininspektører,

samt det fornødne Antal underordnede Personale.

Dette Personale staar direkte under de forskellige Direktører og arbejder altsaa ikke kollegialt, men nærmest som de danske Sektioner.

f. Nyanlægs Styrelse.

Som anført foran under Punkt c. er Anlæg af nye Baner for Tiden skilt ud som en særlig Afdeling. Oprindelig var Anlægget uafhængig af Styrelsen, men da Bygningen af nye Baner for en Del Aar siden mindskedes, blev dette underlagt Baneafdelingen.

For Tiden bygges 4 store nye Statsbaner, og ved kongelig Resolution af 22de December 1898 blev fastsat, at der skulde etableres en særlig Afdeling, og denne Afdeling overtoges midlertidig af Overdirektøren for Baneafdelingen som Overingeniør, medens en Bureaudirektør konstitueredes i hans Sted. Det er bestemt, at denne Ordning skal gælde for nogle Aar og kan, naar Bygningen af nye Statsbaner aftager, ophæves. Angaaende Overingeniørens Virksomhed henvises til Bilag 10.

Afdelingen har særlig Kasse- og Regnskabsvæsen for hver enkelt Bane, hvis Bygning ledes af en Ingeniør, som staar under Overingeniøren, der udøver den kontrollerende Myndighed med Arbejdet.

Iøvrigt sker Bygningen ved Statens egne Ingeniører, og Arbejdets Udførelse overdrages direkte mindre Arbejdsformænd for smaa og korte Strækninger, og særlig for Jordarbejde, Sporarbejde, Grusning o. s. v.

Disse Arbejdsformænd erholde det fornødne Materiel af Staten.

II. Ledelsen af den daglige Drift.

a. Driftstjenesten.

Overdirektøren for Trafikafdelingen er som tidligere omtalt Leder af Driftstjenesten og lader paa Kontorerne udarbejde de offentliggjorte Fartplaner, vigtigere Ekstratogsplaner og Takster, giver Fragtmoderationer etc., samt foretager, saavidt fornødent, Samarbejdet mellem Distrikterne.

Distriktscheferne lede hver for sit Distrikts Vedkommende den daglige Driftstjeneste gennem de i Distriktet ansatte Trafikinspektører, hvis Sektioner nærmere vil fremgaa af medfølgende Bilag 11.

Trafikinspektørerne have faktisk overtaget de væsentligste Forretninger med Hensyn til Ledelsen af den daglige Drift, da Trafikdirektørerne paa Grund af de store Distrikter ere fuldt beskæftigede med Ledelsen af Distrikternes administrative Forhold.

Trafikinspektørernes Virksomhed svarer iøvrigt paa det nærmeste til lignende Stilling her i Danmark, dog bemærkes, at de have Ret til paa eget Ansvar uden Forelæggelse i Revisionskontoret at anvise Sektionernes Regninger paa Distriktskassen samt udstrakt Ret til Inventaranskaffelser m. v.

Sektionerne anordne gennem ansatte Togledere de daglig fornødne Ekstratog samt regulere Toggangen og foretage Krydsningsforlægninger, hvilket ved de danske Statsbaner er lagt paa Togpersonalet og Stationerne. Særlig i Nordlandene, hvor Sektionerne ere lange, ere Krydsningsforlægninger enkelte Steder lagte over paa særlige Stationer, som altsaa erstatte Toglederen.

Den svenske Fremgangsmaade er betydelig simplere end her i Landet og fremgaar nærmere af medfølgende Bilag 12, Side 48 til 53, som tillige indeholder Sikkerhedsbestemmelser m. v.

Vedrørende Stationsforstanderes og Stationskarles Forhold henvises til vedlagte 2 Instrukser Bilag 13 og 14.

Særlig maa bemærkes, at der til indre Stationstjeneste i Sverrig bruges, ikke blot paa mindre, men ogsaa paa større Stationers Godsekspeditioner, en Del Stationskarle, ligesom der ogsaa i Driften i stor Udstrækning anvendes Ekstramandskab.

I Stockholm ligesom alle andre Steder i Sverrig modtages Rejsegods ved Skranken og ekspederes af Jernbanens egne Folk, og ikke som i Kjøbenhavn af et Dragerkorps.

b. Banevedligeholdelses- og Sporskiftesikringstjenesten.

Ledelsen af det daglige Tilsyn med Tjenesten sker ved Baneingeniører, se Bilag 4, Instruksens § 79, under hvilke sortere Banemestre og Banevogtere.

Banemester-Distrikterne svare omtrent til de gamle sjællandske og have en Længde af ca. 30 Kilometer, ligeledes anvendes i stor Maalestok Ekstramandskab til Kolonnerne paa lignende Maade som tidligere i Sjælland.

Instruksen for Banemestre og Banebevogtning vedlægges som Bilag 15 og 16.

Der blev for nogle Aar siden rejst Indvendinger imod, at Udgifterne vare for store til Vedligeholdelse og Eftersyn af Banelegemet, se iøvrigt Kommissionens Betænkning Side 46—52 (Bilag 2).

I teknisk Henseende er intet særligt at bemærke ved Sporet. Centralsikring af Sporskifterne paa Stationerne har man begyndt at indføre, og dette sker ved at trække og aflaase Sporskifterne fra enkelte Steder, men Sikringen er ikke bragt fuldt til Udførelse i den Udstrækning som her i Landet.

Instruks for en saadan sikret Station vedlægges som Bilag 17.

Som Bilag 18 følger Instruks angaaende Telegrafering fra Tog paa Banen.

c. Maskintjenesten.

Chef for Maskinafdelingen i hvert Distrikt er Maskindirektøren, hvem det paahviler at have i Orden den til Trafikkens Besørgelse nødvendige Drivkraft samt det dertil hørende Personale og at sørge for det rullende Materiels Vedligeholdelse. Maanedlig fremsendes en Tjenesterapport, som vedlagte Bilag 19 udviser.

Maskindirektørens nærmeste underordnede og Stedfortræder er Maskiningeniøren paa Hovedstationen. Paa Sektionernes Hovedsteder føres under Maskindirektøren Ledelsen af en Maskininspektør.

Paa Styrelsens Vegne fordeler Overdirektøren for Maskinafdelingen, efter Distriktsforvaltningernes Fremstilling af Behovet af Drivkraft, de tilstedeværende Lokomotiver i de forskellige Distrikter.

For i størst mulig Udstrækning at udnytte Drivkraften er indført Byttesystemet, hvorved en Gruppe af f. Eks. 10 Hold Lokomotivpersonale gør Tjeneste paa en Gruppe af 5 à 7 Lokomotiver, saa at hvert Lokomotivs Ture i en Periode er betydeligt flere end hver Førers.

Dette Byttesystem er indført for over 10 Aar siden og har givet et godt Resultat, idet det har vist sig, at den forøgede Benyttelse ikke har foraarsaget større Forbrugs- eller Driftsomkostninger pr. Lokomotivkilometer.

Følgende Bilag vedlægges:

Nr. 20, Instruks for Lokomotivførere og Fyrbødere.

Nr. 21, Cirkulære om Normalsatser for Kulforbrug.

Nr. 22, Diagram over Kulprøve.
Nr. 23, Journal om Eftersyn af Lokomotiver.
Nr. 24—27, Angaaende Leverancer af Kul og Olie.

d. Værkstedstjenesten.

Maskindirektøren leder Værkstedstjenesten i hvert Distrikt, assisteret af Maskiningeniører og Værkstedsmestre, hvis Antal er bestemt af Rigsdagen, samt Underingeniører i et Antal, som hvert Aar fastsættes af Kongen.

Maskindirektøren bestemmer Lønnen og antager samt afskediger Arbejdere.

Angaaende Udvidelser og Forandringer af Værkstederne, Anskaffelse af Værktøjsmaskiner etc. tager Styrelsen Bestemmelser indenfor Grænserne og paa Grundlag af de Bevillinger, som aarlig gives af Rigsdagen eller optages paa Budgettet.

Omfanget af Arbejdet i Værstederne reguleres af Overdirektøren saaledes, at dersom et Distrikts Materiel trænger til mere Reparation, end hvad Distriktets egne Værksteder kunne udføre, overdrages dette Arbejde til et andet Distrikt, som ej er fuldt optaget.

Ingen Konstruktionsforandringer maa foretages uden at være bifaldte eller anbefalede af Overdirektøren.

Vognene ere ikke som Lokomotiverne fordelte distriktsvis, men anvendes uden Adskillelse paa de forskellige Distrikter.

Tilfældige Vognreparationer samt Rengøring og Desinfektion af Vogne besørges af det til Maskinafdelingen hørende Personale, som staar under Vognmestre eller Vognformænd. En Instruks herom vedlægges som Bilag 28.

Endvidere følger:
Bilag Nr. 29, Bestemmelser om Lokomotivkedlers Eftersyn.
— - 30, Reglement for Revision af Vogne og Aksler.
— - 31—37, Angaaende diverse Materialier.

III. Personalet.

Fortegnelse over de svenske Statsbaners Personale for 1899 vedlægges som Bilag Nr. 38; tillige følger, Bilag Nr. 39, Opgave over Antallet af ansatte, henholdsvis under Styrelsen og Distrikterne i 1898 samt Sammenstilling af Lønnings-Udgifterne, Bilag Nr. 40.

a. Uddannelse m. v.

Forskellige højere Embedsmænd skulle have juridisk Eksamen og særlig teknisk Uddannelse efter de Afdelinger, hvortil de henhøre, medens der af andre Ansatte forlanges Afgangseksamen fra lærde Skoler eller tilsvarende Kundskaber, jfr. iøvrigt de nærmere Bestemmelser herom i Bilag 4, Instruksens §§ 50, 51 og 87 samt medfølgende Bilag Nr. 41.

b. Lønningsforhold.

Lønningerne ere bestemte ved det af Rigsdagen vedtagne og af Kongen givne Lønningsreglement af 15de Oktober 1897, som findes i Bilag Nr. 4. Tillige vedlægges

Bilag Nr. 42, det Rigsdagen forelagte Forslag af 29de Januar 1897 til Lønningsreglement.

Kongen udnævner de i Instruksens §§ 49 og 85 nævnte Embedsmænd.

Særlig skal fremhæves, at Personalet er delt i 2 Grupper foruden det løst antagne Personale.

I 1ste Gruppe er Lønningen delt i 2 Parter, hvoraf $^3/_4$—$^2/_3$ er fast Løn, medens $^1/_4$—$^1/_3$ er saakaldte Tjenstpenge, der bortfalde i nærmere bestemte Tilfælde under Sygdom og Permission, se Reglementets § 7.

I anden Gruppe deles Personalet efter Klasser, se Reglementets §§ 4 og 5, jfr. vedlagte Bilag Nr. 43—47.

Nedenstaaende angives nogle Lønninger for forskellige Embedsmænd og Betjente.

	Begyndelses-Løn.	Højeste Løn.
Styrelsen:	Kr.	Kr.
Generaldirektøren	12000	12000
Overdirektører	6400	7400
Bureaudirektører	4500	5500
Distrikterne:		
Distriktschefer	4500	5500
Banedirektører	4500	5500
Maskindirektører	4500	5500
Trafikinspektører	3000	4000
Baneingeniører	3000	4000
Maskingeniører	3000	4000
Lokomotivførere	960	1800
Fyrbødere	720	1080
Togførere og Konduktører	840	1500
Stationskarle	480	720
Banevogtere	480	660

Milepenge udbetales, jfr. § 3 Bilag 44, til Tog- og Maskinpersonalet efter den Vejlængde, de have tilbagelagt.

Angaaende Tjenstfrihed henvises til Instruksens §§ 55 og 90 samt medfølgende Bilag Nr. 48—50.

c. Boliger.

Foruden Løn har en Del af Personalet, jfr. Lønningsreglementets § 9, 20 pCt. Tillæg til Bolig og Brændsel.

Man er imidlertid nu, særlig hvad det underordnede Personale angaar, alt mere gaaet over til i Stedet for at give Personalet dette in natura, og opfører derfor, særlig i de større Byer, Bygninger bestemte til dette Øjemed.

Det underordnede Personale bor saaledes i Stockholm og flere andre Steder samlede i større Bygninger og erholde der 2 Værelser med Køkken i det ene af Værelserne, hvilket er almindeligt i Sverig, og nogle Rum.

Husene opføres for Pensionskassens Regning, og Staten betaler en passende Rente af $4^1/_2$ à 5 pCt. til Pensionskassen, alt efter Renten paa den Tid, naar Kontrakten afsluttes, hvilket er paa 25 Aar ad Gangen, hvorefter der forventes afsluttet nye Kontrakter.

Ordningen med Opførelse af særlige Boliger for det underordnede Personale

har vist sig særdeles tilfredsstillende, idet Personalet er fornøjet dermed, og Jernbanen har dette samlet paa enkelte Steder.

Cirkulære om Bolig vedlægges som Bilag Nr. 51.

d. Pensionsvæsen.

Enhver fast ansat Embedsmand er forpligtet til at være Medlem af en Pensionskasse samt af en Enke- og Børneforsørgelseskasse.

Reglementerne herfor fremsendes som Bilag Nr. 52—54.

Af Lønningerne betales visse nærmere bestemte Præmier efter Alder. I førstnævnte Kasse fra 3,2 til 4,8 pCt. af Lønnen og erholdes derfor i Pension fra 20 til 80 pCt. af Lønnen efter Tjensttiden. I sidstnævnte Kasse fra 3,0 til 6,7 pCt. af Lønnen og udbetales herfor 25 pCt. i Pension, efter afgaaede Ansatte dog kun 15 pCt.

Som Bilag Nr. 55 følger Regnskab fra begge Kasser.

e. Sygekassevæsen.

Der findes ingen egentlig Sygekasse, men en Del af Personalet erholder fri Læge og Medicin for Statens Regning, jfr. iøvrigt de nærmere Bestemmelser, der findes i Bilag 44 § 5 og vedlagte Bilag Nr. 56 og 57.

Denne Maade at ordne Sygekasseforholdene paa turde mulig være ret praktisk i Stedet for at lade den enkelte afdrage som ved Pensionsordningen.

IV. Person- og Rejsegodsbefordringen.

a. Billettakster.

Taksterne for Befordring af Rejsende findes i Tarif I., medfølgende Bilag Nr. 58, hvorefter Taksterne ere betydelig højere end de danske Statsbaners, nemlig:

For Befordring med

	Snälltog eller Persontog.	Blandet Tog.	
I. Klasse	8,5	7	Øre pr. Klm.
II. do.	6	5,25	— - —
III. do.	4	3,5	— - —

Mindstebetaling henholdsvis 50, 30 og 20 Øre.

Der har imidlertid rejst sig en Bevægelse i Sverig for at fremkalde lavere Takster, idet der særlig henvises til Danmarks usædvanlig billige Takster.

Betegnende er, i Modsætning til hvad der er Tilfældet her i Landet, at de svenske Statsbaner i stor Maalestok have direkte Billetter i Forbindelse med Privatbanerne, jfr. vedlagte Tarif, Bilag Nr. 59.

Det fortjener Overvejelse, om det ikke vilde være i Befolkningens Interesse, at noget lignende fandt Sted her i Landet i større Maalestok end nu er Tilfældet.

Takster for Befordring af Rigets Forsvarsvæsen og af Fanger vedlægges som Bilag 60 og 61.

b. Rejsegodstakster.

Rejsende have i Sverig Fribefordring af 25 Kg. Rejsegods. For Overvægt betales 10 Øre for hver paabegyndte 10 Kg. og Vejlængde af 50 Kilometer.

Mindstebetaling 25 Øre, jfr. i øvrigt Tarif II. i Bilag Nr. 58.

c. Trafik.

De svenske Statsbaners Trafik fremgaar af Driftsberetningen for 1897, Bilag 7, hvorefter Antallet af Rejsende har udgiort 8,521,784 med en Indtægt af 12,946,918 Kr. 61 Øre samt for Rejsegodsbefordringen 251,619 Kr. 86 Øre.

d. Køreplaner og Toghastigheder

fremgaa af medfølgende Bilag Nr. 62, »Sverigs Kommunikationer«.

Togenes Art er omtrent som her i Landet, nemlig gennemgaaende, hurtigkørende Iltog, Persontog og blandede Tog. Rene Godstog bruges kun, naar Nødvendighed kræver saadant. Person- og Godstrafikken er ikke delt ved særlige Person- og særlige Godstog, hvortil mulig ogsaa hører stærkere Trafik, end der findes i Sverig.

Kørehastigheden naar paa sine Steder indtil 90 Kilometer i Timen, men mindskes efter Stigningsforholdene.

De gennemgaaende Tog ere udstyrede med særdeles bekvemt indrettede Sovevogne, der turde gælde som Mønstervogne og høre til Europas bedst udstyrede Vogne, men da Indretningen af disse tør forudsættes tilstrækkelig bekendt, skal man ikke her komme ind paa nærmere Beskrivelse af dette Materiel.

Samtidig bemærkes det, at der mellem Stockholm og Trelleborg løber Restaurationsvogne.

e. Togpersonale.

Almindelig i Sverig er Gennemgangsvognen, og Billettering sker i Togene, der ere forsynede med automatisk Bremse og som Regel kun betjenes at 2 Mand, idet man stoler paa Automat-Bremsen og ikke holder særlig Betjening ved Haandbremserne.

f. Materiellets Størrelse.

Ved Udgangen af Aaret 1897 fandtes af Materiel:

415 Lokomotiver m. Tendere,
78 Tenderlokomotiver,
938 Personvogne (inkl. 21 Fangevogne),
3 Restaurationsvogne,
98 Person-, Post- og Pakvogne,
216 Pakvogne,
11946 Godsvogne.

g. Fribefordring.

Vedrørende Fribefordring henvises til vedlagte Reglement, Bilag Nr. 63, og Afskrift af Kongeligt Brev af 8de September 1882, Bilag Nr. 64.

h. Perroner.

Perronerne ere overalt paa Statsbanerne lave.

V. Godsbefordringen.

a. Godstakster.

De svenske Takster findes i Bilag Nr. 58, Tarif III—VII samt i vedlagte Bilag Nr. 65.

Disse have næppe synderlig Interesse her i Landet, hvor man ogsaa paa Godsforsendelsernes Omraade er naaet langt ned i Henseende til billige Takster.

Langt større Betydning har derimod medfølgende Bilag Nr. 66 og 67, der omhandle Samtrafikken med Privatbanerne, som i Sverig have en langt større Betydning og Udstrækning end her i Landet.

Som oftest maa Privatbanerne have noget højere Takster end Statsbanerne for at kunne bestaa, og Overenskomster mellem Privat- og Statsbaner ere derfor afsluttede paa Grundlag af de bestaaende Takster, men en Sammenlægning af Taksterne vil give altfor høje Fragter, naar Gods skal passere flere Baner. Der er derfor store Reduktioner i de enkelte Baners Takstandele efter visse Regler, der imidlertld ere indrettede saaledes, at den Bane, som har længst Transport, og altsaa størst Indtægt, giver mest Nedsættelse.

Anderledes er Forholdet her i Landet, hvor Statsbanerne, naar de afslutte Overenskomst med Privatbaner om gennemgaaende Godsindskrivning, kun give Afkald paa Halvdelen af den konstante Del af Taksten, og Nedsættelsen i Statsbanernes Andel er derfor uafhængig af Transportlængden.

Med den Udvikling, som Privatbanerne nu faa her i Landet, og under de Betingelser, hvorpaa de bygges, nemlig som halve Statsbaner, skulde det synes at være rigtigt at stræbe hen til, at Godsforsenderen ikke mærkede, om Varen forsendtes over Statsbaner eller Privatbaner. Med andre Ord, saa vidt muligt at stræbe hen til, at Taksten for hele Transportlængden beregnedes, som om hele Transportlængden var Statsbane.

b. Trafik.

Trafikken paa de svenske Statsbaner fremgaar af Driftsberetningen for 1897. Bilag 7; den transporterede Godsmængde har udgjort 5,608,470 Tons (inkl. Dyr) med en Indtægt af 21,735,874 Kr. 06 Øre.

c. Vognfordeling.

Sektionerne lede Vognfordelingen, som sker ved, at Stationerne pr. Telegraf en bestemt Tid paa Dagen opgive Vognbeholdning og det disponible Antal Vogne, samt hvad behøves til Besørgelse af Trafikken. Manglende Vogne rekvireres hos Nabo-Sektionerne, men faas sjældent, da der i Sverig ligesom i alle andre Lande er Vognmangel, skønt der er lejet et ikke ubetydeligt Antal tyske Vogne.

Fra Stationerne indsendes ogsaa daglig skriftlig Vognrapport, se medfølgende Bilag Nr. 68. Ved Sektionerne føres Journal over Vognfordelingen, se vedlagte Bilag Nr. 69.

d. Gensidig Vognbenyttelse.

Overenskomst mellem Statsbanerne og svenske Privatbaner om gensidig Vognbenyttelse vedlægges som Bilag Nr. 70, og skal man henvise hertil.

e. Privatbanernes Tilslutninger m. v.

Tilslutningen til Privatbanerne og Overenskomster med disse om Tilslutningsstationer og fælles Brug af Stationer har været ordnet paa højst forskellig Maade. Særlig i Banernes Børneaar støttede Statsbanerne Privatbanerne, men efterhaanden som disses Forhold have forbedret sig pekuniært, har den Anskuelse vundet Overtaget, at Privatbanerne maa hjælpe sig selv. I øvrigt henvises til medfølgende Kongelige Brev af 31te Oktober 1896, Bilag Nr. 71.

f. Godsforsendelsen.

Vedrørende Godsforsendelsen vedlægges nogle Blanketter, Bilag Nr. 72—74, som vise Formen for Fragtbreve og Ekspeditionspapirer.

Det bemærkes, at Afsenderen faar den ene Fragtbrevkupon som Kvittering, den anden beholder Afsendelsesstationen til Ekspedition, Modtageren faar Fragtbrev og en særlig Notits samt Udleveringsseddel. Godset ekspederes paa Fragtsedler, men der udfærdiges særlige Fortegnelser over Godset i hver Vogn, og disse Fortegnelser følge Vognen.

For øvrigt have de svenske Ekspeditionspapirer m. v. neppe større Betydning, efterat man her i Landet er kommen ind paa de internationale Regler.

VI. Regnskab.

a. Indtægt.

Statsbanedriftens Indtægter udgjorde i 1898 37,823,807 Kr. 46 Øre, jfr. Bilag 5.

Disse Indtægter, som væsentligst ere Afgifter for Befordring af Rejsende og Gods m. v., indgaa gennem Stationerne, som indsende de indkomne Beløb 3 Gange ugentlig til Distriktsdirektørernes Kassererkontorer, disse købe saa en Anvisning for Beløbet og indsende denne Anvisning til Styrelsens Kassererkontor.

Maanedlig udfærdiges Trafikrapporter som medfølgende Bilag Nr. 75 af Styrelsens Kontrolkontor.

Paa Distriktets Bogholder- (Kammar) Kontor udfærdiges maanedlig Opgørelse over Indtægter og Udgifter, og disse sammendrages i Styrelsens Bogholderkontor til en fælles maanedlig Opgørelse, der skal fremsendes til Regeringen $1^1/_2$ Maaned efter.

Som Bilag Nr. 76 medfølger et Eksemplar af en saadan Opgørelse.

Styrelsens Bogholder- og Kasse-Kontorer staa altsaa kun i Berøring med Distrikterne, ikke med Sektionerne eller Stationerne.

Distriktskassereren sorterer direkte under Distriktschefen, og Kassererens Forsendelser attesteres af Distriktschefen.

Overdirektøren for den administrative Afdeling og vedkommende Distriktschef kontrollere Distriktskassen, men ikke Stationerne, der kontrolleres af særlige Rejsekontrollører, som stadig ere paa Eftersyn.

Stationerne indsende som foran omtalt indkomne Beløb til Distriktskasserne 3 Gange ugentlig og beholde kun tilbage den en Gang for alle Stationerne tildelte Sum til Byttepenge.

Paa Kassererkontoret føres disse indsendte Summer til Indtægt. Regninger etc. udbetales af Kassererkontoret med Midler, som Styrelsen oversender efter Rekvisition. Indtægtsoppebørsler anvendes aldrig hertil.

Paa Distriktets Kassekontor føres foruden Oppebørsler fra Stationerne øvrige Indbetalinger til Indtægt, hvorhos Kontorerne foretage Udbetaling for Distrikternes Regning; dette sker paa Grundlag af Regninger etc., der ere attesterede af Distriktschefen, Banedirektøren, Maskindirektøren og i visse Tilfælde Trafikinspektøren.

Disse Regninger etc. anvises og udbetales uden at have passeret noget Revisionskontor.

Samtidig med Indsendelse af Penge etc. aflægger Stationerne imidlertid ikke som hos os Regnskab.

Stationernes daglige Regnskab har man ogsaa haft i Sverig, men har forladt dette for ca. 8 Aar siden. Stationerne aflægge nu kun Maanedsregnskab, og med denne Ordning er man i Sverig særdeles tilfreds. Nogle Rapporter vedlægges som Bilag Nr. 77—79.

Sammen med Maanedsopgørelsen indsendes alle Bilag fra Stationerne direkte ind til Styrelsens Kontrolkontor, som saa affatter en Opgørelse over alle Indtægter, og denne sammenholdes med Bogholderkontorets Opgørelse.

Al Indtægtsrevision er saaledes samlet i Styrelsen og er Distrikterne uvedkommende. I Kontrolkontoret sker Revisionen af de maanedlig indsendte Regnskaber, hvilket for Fragtsedlernes Vedkommende dog kun foretages sporadisk, snart for en, snart for en anden Strækning.

Disse Kontorer revidere ikke blot Statsbanernes Indtægter, men ogsaa Samtrafikken med Privatbanerne, der derfor betale en Afgift, som fastsættes en Gang aarlig og beregnes i Forhold til de paa Banerne faldende Indtægtsandele.

b. Udgift.

Statsbanedriftens Udgifter udgjorde i 1898, jfr. Bilag 5, 23,315,862 Kr. 99 Øre eller $61._{64}$ pCt. af Driftsindtægten.

Aarlig forelægges og approberes af Kongen specificeret Budget, se Bilag 80. Til Rigsdagen gaar kun en kalkulatorisk Opgørelse over Overskudet.

c. Overskud.

Driftsoverskudet udgjorde for 1898, jfr. Bilag 5, c. $14^1/_2$ Mill. Kroner eller $4._{37}$ pCt. af Anlægskapitalen.

d. Anlægskapital m. v.

Den i Statsbanerne anbragte Kapitalformue er stigende efter Tilvæksten af Baner og Forøgelse af Materiel m. v. Ved Udgangen af Aaret 1898 udgjorde den henimod 348 Millioner Kroner, se Bilag 5.

Paa Driftsbudgettet afskrives aarlig en Sum, svarende til Værdien af det Materiel, der udskydes, og denne Sum udgør for Tiden c. $^1/_2$ Milllion Kroner, hvorved tilstræbes at holde den i Banerne anbragte Kapital svarende til den virkelig anvendte Kapital og ikke bringe denne til at stige ubegrænset, og som her i Landet uden Afskrivning.

Til Slutning skal omtales, at det endnu er vel tidligt at bedømme Resultaterne af den nye svenske Organisation, da der næppe er hengaaet $1^1/_2$ Aar siden dens Ikrafttræden.

Den Kongelige svenske Jernbanebestyrelse formener dog at kunne udtale,

at der ved den nye Organisation er tilvejebragt et bedre Sammenarbejde mellem de forskellige Afdelinger,

at befrygtede Forviklinger imellem Styrelsen og Distrikterne samt imellem disses Medlemmer indbyrdes ere udeblevne, men

at der ikke kan paavises noget økonomisk fordelagtigt Resultat af Organisationen.

Dette sidste hidrører rimelivis for en Del fra den uhyre Trafiktilvækst i de senere Aar, som har nødvendiggjort Ansættelse af forøget Personale i Distrikterne, og hvorved Distrikternes Arbejde er blevet saa forøget, at der er vundet fuld Bekræftelse paa den i Kommissionsbetænkningen udtalte Frygt for, at Distrikternes Antal var for ringe.

Norge.

I. Bestyrelsesforhold m. v.

a. Banernes Udstrækning, Anlæg m. v.

De norske Statsbaner udgøre nu for Tiden, jfr. vedlagte Driftsberetning Bilag 1 *), 1803 Kilometer Bane eller omtrent samme Længde som de danske Statsbaner; men inde mellem Statsbanerne ligger den private Hovedbane fra Christiania til Eidsvold, som er den første Jernbane i Norge og anlagt for private, til Dels engelske Penge med Statsunderstøttelse.

I Henhold til denne Banes Koncession, § 16, se medfølgende Bilag 2, har Staten først Ret til at indløse Banen Aar 1954, og det skønt Staten nu ejer c. 80 pCt. af alle Aktierne. Denne Bane drives som Privatbane, og hidtil er det til Ulempe for Statsbanerne ikke lykkedes at komme til Enighed med Aktionærerne om Overtagelse af Banen.

En anden væsentlig Ulempe i Norge er, at en stor Del Baner, nemlig fra Hamar til Trondhjem og de vestlige Baner over Drammen ere byggede smalsporede med 3 Fod 6 Tommer, engelsk, Sporvidde.

Disse Baner, som ere overbebyrdede med Trafik, staa nu for Ombygning til normalsporede; særlig ere Drammens-Banerne saa stærkt trafikerede, at Togene ofte maa fremføres af 3 Lokomotiver.

Da Hovedbanen og Statsbanen fra Eidsvold til Hamar ere normalsporede, er det en Ulempe, at Banen fra Hamar til Trondhjem er smalsporet, hvorved ikke blot Rejsende maa stige om, men ogsaa Godset omlæsses paa Overgangsstationen.

For Tiden bygges i Norge en Del nye Baner og særlig den bekostelige Bane til Bergen.

Samtlige Privatbaner ere kun 149 Kilometer.

Til de norske Statsbaner ydes der ligesom her i Landet Tilskud fra Kommunerne uden Ejendomsret for disse ved kontante Bidrag og Overtagelse af alle Udgifter ved Grunderhvervelse og Gærdehold, deri indbefattet Grus til Anlæget, og al Jordskade og Ulempe, der følge af Banernes Anlæg og Drift. For disse Tilskud gaves tidligere Aktier, hvilket medfører, at der maa føres særligt Regnskab for hver enkelt Bane. Dette sker imidlertid ikke mere, idet Tilskudene til nyere Baner maa ydes uden derfor at erholde Aktier.

*) Dette og de i det følgende nævnte Bilag ere ikke aftrykte.

b. Regering og Rigsdag.

Stortinget i Norge har langt mere Indflydelse paa Jernbanevæsenet end Rigsdagen i Sverig, idet saavel Lønninger som Budget, nye Anlæg og meget mere maa vedtages af Stortinget.

Af Ministrene fører Statsraaden for offentlige Arbejder Tilsynet med Jernbanerne, og der haves et Departement til Assistance, omtrent paa lignende Maade som her i Landet Kontoret for offentlige Arbejder; men der har rejst sig en Bevægelse for at stille Jernbanestyrelsen direkte under Ministeren og uafhængig af Departementet.

c. Styrelsen.

Den nuværende Organisation er bestemt ved Kongelig Resolution af 25de November 1882 og 1ste Juli 1884. Om samme henvises til medfølgende Bilag 3, Side 28 til 31 og Side 58, idet her kortelig skal omtales dens Ordning:

1. Styrelsen bestaar af en Generaldirektør som Chef, en Direktør for Baneafdelingen, en Direktør for Trafikafdelingen samt en Direktør for Maskinafdelingen (Bureauafdelingen er underlagt Generaldirektøren med en Kontorchef i Spidsen), og tiltrædes for alle Sager, der henhøre under den samlede Styrelse, af to af Stortinget valgte Medlemmer.
2. Styrelsen har efter de i Instruksen indeholdte Bestemmelser at forestaa Driften og Vedligeholdelsen af Statens Jernbaner med Tilbehør, saavelsom de forefaldende Udvidelser og Forbedringer ved Banerne, ligesom den har at forberede og udføre nye Jernbaneanlæg, som maatte blive at iværksætte, alt i Henhold til gældende Budgetter.
3. Styrelsen skal aflægge Regnskab og fremsende Budgetforslag til Departementet saavel for Drift som for nye Anlæg.

   Styrelsen har at forelægge vedkommende Departement alle Spørgsmaal angaaende Besættelse af Stillinger i Statsbanetjenesten, som ikke ere forbeholdte Styrelsen selv til Afgørelse, saa vel som alle Spørgsmaal vedkommende Forandringer i Personalets Lønnings- eller Pensionsforhold, de almindelige Regler for Fragtberegning, Forandringer i eller Tillæg til Driftsreglementet og overhovedet ethvert Anliggende, som Styrelsen ifølge foranstaaende ikke kan anses berettiget til selv at afgøre.

   Reglement og Instrukser for Tjenesten udfærdiges af Styrelsen.
4. Afdelingernes Direktører skulle foredrage i Møderne, hver for sin Afdeling, de foreliggende Sager, som derefter skulle undergives Forhandling, forinden Afgørelse bliver truffet af Generaldirektøren, som har den besluttende Myndighed.

   Finder den Foredragende eller andet Medlem af Styrelsen ikke at kunne tiltræde den Beslutning, som agtes fattet, har han at lade sit afgivne Votum tilføre Forhandlingsprotokollen som Reservation.

   Nødvendiggør Omstændighederne, at der uden Ophold maa træffes Bestemmelse af Generaldirektøren eller nogen af Afdelingernes Direktører paa Styrelsens Vegne i Sager, der ellers skulde have været behandlede i Styrelsen, bliver saadan Beslutning uden Ophold at indføre i dennes Forhandlingsprotokol og referere i næste Møde.

   Paa Styrelsens Vegne afgør Generaldirektøren med vedkommende Direktør saadanne løbende Sager, som efter sin Beskaffenhed eller Betydning ikke anses at paakræve Behandling i samlet Styrelse.

Foranstaltninger, der kræves som direkte Følge af Styrelsens Beslutninger, eller som forøvrigt flyder af gældende Bestemmelser, har hver Afdelingsdirektør for sin Afdelings Vedkommende at lade iværksætte paa eget Ansvar.

5. Mellem Styrelsens Afdelinger fordeles Forretningerne saaledes:

Under Baneafdelingen henhører Liniens Bevogtningstjeneste udenfor Stationerne, Vedligeholdelse af Linien med Telegraf, af Banernes Bygninger og øvrige faste Ejendele samt Forberedelsen og Udførelsen af forefaldende nye Jernbaneanlæg.

Under Maskinafdelingen henhører Lokomotiv- og Værkstedstjenesten, Bestyrelsen af Forbrugsbeholdninger og Vedligeholdelse samt Anskaffelse af Værkstedsmaskiner og rullende Materiel, saavel til Supplering af ældre Baners Behov som for nye Baners Udstyr.

Under Trafikafdelingen henhører den Befordringen af Personer, Gods og Telegrammer vedkommende Tjeneste paa Tog og Stationer samt paa Jernbanernes Dampskibe eller andre i Forbindelse med samme administrerede Kommunikationsmidler, Togordning, Takster samt Modtagelsen af og Redegørelsen for de gennem Stationerne indkommende Indtægter.

Under Bureauafdelingen henhører Kassevæsenet (derunder regelmæssige Eftersyn af saavel Hovedkassererens som Distriktskassérernes Kassebeholdninger), Bogholderiet, Regnskabsrevisionen og Bearbejdelsen af det statistiske Materiale; i samme forberedes de Administrationen i dens Helhed vedkommende Sager, føres Fortegnelse over Personalet, behandles Lønningsspørgsmaal og Sager vedkommende Pensions- og Understøttelseskasserne, opgøres Budgetforslag, udarbejdes Regnskabsoversigter, Driftsberetninger m. v.

Som det vil fremgaa af foranstaaende, sortere Takstspørgsmaal under Trafikafdelingen, ligesom i Sverig, af Hensyn til, at man formener, at Administrationsafdelingen i og for sig er den mægtigste og derfor ikke bør beskæftiges hermed.

Angaaende Forretningsgangen i Styrelsen henvises til Bilag 3, Side 54—58.

Der holdes som Regel Møde én Gang ugentlig.

II. Distriktsdeling.

For Linietjenestens Vedkommende deles Banerne i 7 Distrikter, se Bilag 1 Side IV—VI; Længden af Distrikterne er henholdsvis 413, 361, 451, 314, 76, 108 og 78 Kilometer; deres Antal er paa Grund af de særlige Forhold, nemlig adskilte og forskelligartede Baner, noget større, end man ellers vilde have gjort dem.

Under Direktørerne for Bane-, Maskin- og Trafikafdelingerne forestaas, ifølge Bilag 3, Side 31, Tjenesten i Distrikterne henholdsvis af Distriktsingeniørerne, Maskiningeniørerne og Driftsbestyrerne, hvilke sidste ogsaa skulle forestaa den Bureauafdelingen vedkommende Tjeneste i Distrikterne.

I de Trafikdistrikter, hvor Baneingeniør og Maskiningeniør ikke er ansat, skulle Driftsbestyrerne tillige forestaa den til Bane- og Maskinafdelingerne henhørende Tjeneste.

For hvert Distrikt skal Styrelsen overdrage en af de foran nævnte Funktionærer at være Distriktsforstander for i denne Egenskab at sørge for den fornødne Samvirken mellem Afdelingerne og repræsentere Trafikdistriktet i Forhold, hvor der ikke handles om enkelt Afdeling.

Af øvrige Funktionærer findes i Distrikterne under de forskellige Afdelinger Distriktskasserere, Sektionsingeniører, Bogholdere og Assistenter samt det fornødne mere underordnede Personale.

Driftsbestyrerne skulle, jfr. Bilag 3, Side 33, forestaa Driften af Distriktets Jernbaner og paase, at den sker i Overensstemmelse med Reglementerne og under Iagttagelse af den fornødne Økonomi. De ere bemyndigede til at ansætte og forflytte Personalet indenfor visse Grænser og kunne desuden i enkelte Tilfælde indrømme Fragtmoderationer, tilstaa Ekstratog etc.

Maskiningeniørerne skulle forestaa Vedligeholdelse og Drift af det rullende Materiel, Værkstedstjenesten samt Bestyrelsen af Forraadene.

De have lignende Ansættelsesmyndighed som Driftsbestyrerne og kunne foretage Anskaffelse af Materialier for et Beløb af indtil 500 Kr.

Distriktsingeniørerne skulle forestaa Vedligeholdelsen af Distriktets Jernbaner med alle til Baneafdelingen hørende Indretninger og Bygninger, undtagen Værksteder. Det paahviler dem at sørge for, at Arkivet vedrørende Ejendomsretten er i Orden, og Bevogtningstjenesten er dem underlagt. De have samme Ansættelsesmyndighed som de øvrige Afdelingschefer og kunne betingelsesvis foretage Anskaffelse indtil et Beløb af 500 Kr.

Da Distriktsforstanderinstitutionen efter Styrelsens Erklæring imidlertid ikke virkede til det forønskede Samarbejde mellem Afdelingscheferne, formentes Omsorgen derfor tillige at burde paahvile hver enkelt af Afdelingscheferne, hvorfor nye Bestemmelser angaaende deres Tjenstforhold blev udfærdiget af Styrelsen under 21de April 1891, jfr. Bilag 3, Side 53 og 54. Under 19de Januar 1892 udfærdigedes ny Instruks for Distriktsforstandere, se Side 54, idet vedkommende Driftsbestyrere i Reglen skulle beskikkes til at være Distriktets Forstandere.

For Distrikterne haves lokale Jernbaneraad, bestaaende af 3 à 4 Medlemmer, valgte dels af Amtsformandsskaberne og dels af Bykommunerne. Disse skulle i Reglen høres angaaende ethvert i Forbindelse med Banerne eller deres Drift staaende Spørgsmaal, der har større Interesse for Distrikterne, navnlig Oprettelse, Flytning eller Nedlægning af Stationer og Stoppesteder, Ordning af Togplaner, særlig for de mere lokale Togs Vedkommende, og lignende.

De samles mindst 1 Gang aarlig, se i øvrigt Bilag 3, Side 36 og 37.

III. Ny Administration.

I Norge blev der ligesom her i Landet nedsat en Kommission til at overveje og bedømme Jernbane-, særlig Administrationsforholdene; men der foreligger ingen Betænkning eller Udtalelse fra denne Kommission, hvis Meninger saa vidt vides ere temmelig delte, og særlig synes et Parti at holde i alt væsentligt paa det bestaaende, medens andre ville have større Myndighed ud til Distrikterne, og nogle ville have det ministerielle Jernbanedepartement afskaffet og Styrelsen stillet direkte under Ministeren.

Skønt Distriktsbestyrelserne i Norge have langt større Myndighed end baade Sektionerne og Distriktsdirektionerne i Sverig og særlig fremfor de danske Sektioner, klages dog over, at de ere overbebyrdede med Erklæringssager, og at Afgørelsen i mange uvæsentlige Sager ligger i Styrelsen. Desuden synes Stemningen i Norge at gaa i Retning af, at Distrikterne, der nu for Tiden arbejde i alt væsentligt afdelingsvis, skulle arbejde kollegialt med Driftsbestyreren som Chef paa lignende Maade som nu i de svenske Driftsdirektioner og med besluttende Myndighed for Driftsbestyreren og Reservation for de andre Distriktsafdelinger paa lignende Maade som nu i Styrelsen.

Paa denne Maade formener man i Norge at kunne simplificere Systemet og derhos at undgaa en Del unyttig Korrespondance, da Styrelsen i de fleste lokale Sager alligevel er henvist til at følge Distrikterne.

Hvis dette sker, vil Styrelsens Stilling derhos blive mere overordnet og Nytten af det ministerielle Departement mere tvivlsom, og da Driftsbestyrerne i Norge derhos ere saa vel teoretisk som teknisk uddannede og tillige driftskyndige Embedsmænd, vil Betingelsen for at kunne udfylde en saadan Plads være til Stede hos de norske Driftsbestyrere.

IV. Værkstedstjenesten.

I Norge sortere som omtalt Værkstederne under Distrikterne; men dette hidrører fra, at Banerne ere spredte og af forskellig Sporvidde, hvorfor det har været nødvendigt at have Værksteder i de forskellige Distrikter. Anderledes vil Forholdet blive, naar Banerne en Gang blive af samme Sporvidde, idet man saa naturligt lader smaa Reparationer blive under Distrikterne og indretter enkelte større Værksteder til Hovedreparationer. Ved disse Hovedværksteder maa saa ansættes særlige Ingeniører som Ledere og staaende direkte under Direktøren for Maskinafdelingen.

I Sverig staa Værkstederne under Distrikternes Maskindirektører, men til Sammenligning maa erindres, at de svenske Distrikter omfatte et Banenet af Størrelse som det halve norske eller danske, og at der foruden Distrikterne haves Sektionerne, under hvem den daglige Maskin- og Vogntjeneste sorterer.

V. Personalet.

a. Lønning.

Ved de norske Statsbaner findes ca. 3300 fast ansatte Embedsmænd og Betjente, hvis Lønninger ere nærmere fastsatte ved et fra 1ste Juli 1893 gældende Regulativ, se Anhang til Bilag 1, Side 60–63, hvorefter Lønningerne ere saaledes:

	Begyndelses-løn. Kr.	Højeste Løn. Kr.
Generaldirektøren	6400	6400
Direktøren for Trafikafdelingen	5000	5000
(Fri Bolig, Lys og Brændsel.)		
Direktøren for Baneafdelingen	5400	5400
do. - Maskinafdelingen	5400	5400
Chefen for Bureauafdelingen	4400	5200
Driftsbestyrere	5200	6000
(For fri Bolig m. v. fragaar 1200 Kr.)		
Distriktsingeniører	4000	4800
Maskiningeniører	4000	4800
Lokomotivførere I	1500	1950
do. II	1050	1450
(For Uniform fragaar 70 Kr.)		
Fyrbødere	840	1080
(For Uniform fragaar 60 Kr.)		
Overkonduktører	1150	1550
(For Uniform fragaar 70 Kr.)		
Underkonduktører	850	1250
(For Uniform fragaar 60 Kr.)		
Faste Sporskiftere	780	960
Banevogtere	700	820
(For Uniform fragaar 50 Kr.)		

Lokomotivførere og Overkonduktører erholde $^1/_2$ Øre, Fyrbødere og Underkonduktører $^1/_4$ Øre pr. Lokomotivkilometer.

Oprykning af Personalet sker distriktsvis indtil Overassistent.

De af Stortinget valgte Direktører erholde 2000 Kr. aarlig og Fribillet. For Tiden beklædes Posterne af en Grosserer og en Landbruger.

b. Pensioner.

Enhver fast ansat Embedsmand eller Betjent er forpligtet til at være Medlem af en Pensionskasse samt af en Enke- og Understøttelseskasse, se Bilag 4.

Bidragene til Pensionskassen udredes dels ved Afkortning i Personalets Løn og dels ved Bidrag fra Jernbanerne. Bidraget fra Personalet er ens for alle Lønningsklasser og udgør $1^1/_4$ pCt. af den oppebaarne Løn inkl. Bolig m. v. Jernbanens Bidrag til Kassen, for at den kan udrede sine Forpligtelser, er for Tiden af Stortinget fastsat til $3^3/_4$ pCt. af Lønningerne.

I Pension erholdes af alle Klasser fra 25 pCt. til 67 pCt. efter Tjenestetiden.

Den ovenfor nævnte Maade at afdrage af Lønnen er temmelig illusorisk, idet man lige saa godt kan sætte Lønnen $1^1/_4$ pCt. lavere og undlade at afdrage, hvorved undgaas det store Regnskab med Opsparing.

Denne Form stammer fra private Selskaber, som ikke yde fornøden Garanti for, at Kapitalen til Udredelse af Pensioner er til Stede; men naar Staten staar bag ved, er der altid Sikkerhed nok.

Bidragene til Enke- og Understøttelseskassen udredes ligeledes dels af Funktionærerne og dels af Jernbanen. Enhver Betjent erlægger ved sin Ansættelse 1 Maaneds Løn til Kassen og ved enhver følgende Lønningsforhøjelse dennes Beløb for 1 Maaned. Jernbanen yder et aarligt Bidrag af $^5/_{12}$ pCt. af al udbetalt Lønning.

Af Kassens Indtægter anvendes 20 pCt. til Understøttelser, der ydes til Pensionister og Funktionærers Efterladte i Form af Gratiale for et Aar ad Gangen. Hensyn skal herved fornemmelig tages til Trang.

Af de resterende 80 pCt. udredes Pensioner til Enker og Børn efter ansatte.

I Pension til Enker udredes fra 20—25 pCt. aarlig af den af Manden oppebaarne Løn- samt for hvert Barn indtil dets fyldte 18de Aar 15 pCt. af nævnte Lønning. Ere begge Forældre døde, erholder hvert Barn 20 pCt. aarlig af Lønnen.

Enkerne blive ved disse Bestemmelser langt anderledes godt stillede end Jernbanemænds Enker her i Landet.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

VI. Person- og Rejsegodsbefordringen.

a. Billettakster.

Taksterne for Transport af Rejsende findes i Bilag 1, pag. XXVIII, og anføres nedenstaaende et Uddrag heraf:

	Hurtigtog. Pr. Km.	Blandet Tog Pr. Km.
I Klasse	8,5 Øre,	..... 6,0—6,5 Øre
II —	5,5—6,0 —	..... 4,5—5,0 —
III —	3,75—4,0 —	..... 3,0—3,25 —

varierende noget i de forskellige Distrikter.

Paa flere Baner beregnes for Afstande over 50 indtil 150 Km. kun 3 Øre pr. Km. for den 50 Km. overskydende Afstand, og for Afstande over 150 Km. synker Satsen yderligere til $2_{,75}$ Øre pr. Km. for den 150 Km. overskydende Del.

Midstebetalingen er 60, 40 og 20 Øre for henholdsvis I, II og III Klasse.

Tur- og Returbilletter, der koste $1^1/_2$ Gang Enkeltbillet, have en Returgyldighed af en Maaned.

I Norge ligesom forøvrigt alle andre Steder i Verden forlanges stadig lavere Takster, men i ledende Kredse formener man, at de norske Persontakster ere satte saa lavt som forsvarligt, naar Hensyn tages til Trafikforholdene.

b. Rejsegodstakster.

Rejsende have Frivægt af 25 Kg. For Overvægt betales:

Fra 1—100 Km. ..... 3 Øre pr. Kg.
- 101—200 — ..... 4 — —

og fremdeles med Tillæg af 1 Øre pr. Kg. for hver paabegyndte 100 Km.

Mindstebetaling 20 Øre.

c. Trafik.

Antallet af Rejsende og Indtægten heraf i Driftsaaret fra 1ste Juli 1897 til 30te Juni 1898 har jfr. Driftsberetningen pag. 21 og 32 udgjort 7,706,516 og 4,800,090 Kr. 60 Øre.

d. Køreplaner og Toghastigheder

fremgaa af vedlagte Bilag 5, »Norges Kommunikationer«.

De norske Baner drives ligesom de svenske og danske med rene Persontog for Langvejstrafikken og blandede Tog for Nærtrafikken. Rene Godstog benyttes kun til Hjælp for de faste Tog.

Personvognene, som oprindelig vare af lignende Konstruktion som her i Landet, bygges nu alt i en Del Aar kun som Gennemgangsvogne og med Boggie Understel, hvilket paa Grund af skarpe Kurveforhold er nødvendigt i Norge. Selv paa smalsporede Baner anvendes nu Gennemgangsvognen.

e. Materiellets Størrelse.

Ved Driftsaarets Slutning fandtes af Materiel:

171 Lokomotiver,
496 Personvogne,
3821 Bagage- og Godsvogne,
43 Postvogne.

VII. Godsbefordringen.

a. Godstakster.

Angaaende Takster for Befordring af Gods henvises til Driftsberetningens pag. XXXII til XXXIII, men disse have formentlig, ligesom de svenske Godstakster, ingen særlig Interesse, efter at man her i Landet er naaet saa langt ned.

b. Trafik.

Der er befordret, jfr. Driftsberetningen pag. 25 og 35, 1,752,474 Tons Gods med en Indtægt af 5,344,957 Kr. 39 Øre.

VIII. Regnskab.

a. Indtægt.

Statsbanernes Indtægter have efter Driftsberetningens pag. 36 i Driftsaaret 1897—98 udgjort 10,792,758 Kr. 24 Øre.

Der aflægges ligesom i Sverrig Maanedsregnskab. Penge indsendes af Stationerne 4 Gange maanedlig.

Hvert Distrikt har særligt Budget og særligt Regnskab, men Indtægtsregnskabet affattes i Styrelsen.

b. Udgift.

Udgifterne have efter Driftsberetningens pag. 41 udgjort 7,808,320 Kr. 16 Øre eller $72,_3$ pCt. af Driftsindtægten.

c. Overskud.

Driftsoverskudet andrager efter Driftsberetningens pag. 42 2,984,438 Kr. 08 Øre eller $2,_{04}$ pCt. af Anlægskapitalen.

Dette er i Virkeligheden saa ringe som forsvarligt, naar Banerne ikke skulle give Underskud i Drift.

d. Anlægskapital.

Den i Statsbanerne anbragte Kapitalformue androg ved Driftsaarets Slutning ca. 145 Millioner Kroner.

DEN I HENHOLD TIL LOV AF 26. MARTS 1898 § 26 NEDSATTE

JERNBANEKOMMISSION.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

BILAG C.

INDEHOLDENDE

FORSKELLIGE MEDDELELSER, ANDRAGENDER M. V.

KØBENHAVN.

TRYKT HOS J. H. SCHULTZ.

1901.

INDHOLD.

Side.

1. Statsbanernes Budget 1901—1902 3
2. Bemærkninger om Statsbaneudgifternes Postering paa Finanslovens §§ 6 og 27, afgivne til Indenrigsministeriet af Statsbanerne i Juli 1898 6
3. Oplysende Bemærkninger fra Kommitteret Rimestad til Kommissionen med Hensyn til den i Bilag A. Side 96—97 optagne Værdsættelse af Statsbanerne 15
4. Aktstykker vedrørende Statsbanernes Sygekasser:
   a. Skrivelse af 9. Oktober 1899 fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet 18
   b. Skrivelse af 23de December 1899 fra Sygekasseinspektoratet til Kommissionen 27
   c. Skrivelse af 10de Oktober 1900 fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Kommissionen 30
   d. Udkast til Regler for Statsbanedriftens Sygekasse, udarbejdet af Generaldirektoratet for Statsbanedriften 36
   e. Instruks for Læger ved den jydsk-fynske Sygekasse 41
5. Nogle Bemærkninger om Statens almindelige Pensionsvæsen (Alderdomsforsørgelse) samt om Enkeforsørgelsen 44
6. Andragende om Privatbanernes Forhold til Staten 48
7. Andragende om en Dampfærgeforbindelse Hou—Refsnæs m. v. 52
8. Andragender vedrørende de ansattes Lønningsforhold 63

1. Statsbanernes Budget 1901—1902.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

	Special-summer.	Hoved-summer.
	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Indtægt.		
1. Personbefordring (herunder Indtægt af Rejsegods)	13,538,000.	
2. Gods- og Kreaturbefordring	13,085,000.	
3. Postbefordring.....	800,000.	
4. Forskellige og tilfældige Indtægter	407,200.	
5. Afkortninger i Lønninger for ansatte i 1ste og 2den Pensionsklasse samt Tilskud fra Reservepensionsfondens Renter.....	500,000.	
		28,330,200.
6. Forpagtningsafgifter af Statsbaner under Privatdrift (Ringe—Faaborg og Ringe—Nyborg Banen).....	.....	71,445. 53
Ialt ...	.....	28,401,645. 53

	Special-summer.	Hoved-summer.
	Kr. Ø.	Kr. Ø
Udgift.		
1. Generaldirektoratet	.....	529,388.
2. Baneafdelingen:		
Almindelige Udgifter	778,977. 50	
Banernes Vedligeholdelse	3,876,500.	
Banernes Bevogtning	524,600.	
		5,180,077. 50
3. Maskinafdelingen:		
Maskinværkstederne og almindelige Udgifter	1,030,663. 50	
Trækkekraften	5,820,361. 32	
Vedligeholdelse af Driftsmateriellet	2,420,000.	
		9,271,024. 82
4. Trafikafdelingen for Sjælland-Falster:		
Almindelige Udgifter	104,546.	
Stationstjenesten	2,938,887. 50	
Togtjenesten	992,060.	
		4,035,493. 50
5. Trafikafdelingen for Jylland-Fyn:		
Almindelige Udgifter	117,758.	
Stationstjenesten	2,712,338.	
Togtjenesten	1,098,950.	
		3,929,046.
6. Søfartsafdelingen	.....	2,293,395.
7. Forskellige Udgifter	.....	607,755.
8. Pensioner, Understøttelser og desl.	.....	578,103. 21
9. Udgifter hidrørende fra, at Staten har overtaget Driften af private Baner (Falsterbanen og Viborg-Aalestrup Banen)	.....	139,920.
10. Overskud, der føres til Indtægt paa Finanslovens § 3 under Nr. 3	.....	1,837,442. 50
Ialt...	.....	28,401,645. 53

2. Bemærkninger om Statsbaneudgifternes Postering paa Finanslovens §§ 6 og 27.

(Afgivne til Indenrigsministeriet af Statsbanerne i Juli 1898.)

I.

Finanslovens § 6 og 27.

Siden 1894—95 har Finanslovens § 6 indeholdt et detailleret Overslag over Statsbanedriftens Indtægter og almindelige Udgifter i det kommende Aar. Beregningen, der tillige omfatter Ringe—Faaborg-, Ribe—Vedsted-, Viborg—Aalestrup- og Falsterbanen, slutter med en Opgørelse af det forventede Overskud. Statsregnskaberne fra 1894—95 til 1896—97 vise iøvrigt, at det virkelige Overskud i disse 3 Aar i en meget betydelig Grad har oversteget det beregnede, nemlig med tilsammen henimod $3^1/_3$ Mill. Kroner. Dette fremgaar af følgende Tal:

Statsbanernes Overskud var

	ifølge Finanslovens Overslag	ifølge det aflagte Statsregnskab	+
i Aaret 1894—95	3.241.922 Kr. 10 Øre	3.678.135 Kr. 86 Øre	436.213 Kr. 76 Øre
— 1895—96	3.482.028 — 45 —	5.046.004 — 60 —	1.563.976 — 15 —
— 1896—97	3.745.265 — 40 —	5.051.087 — 81 —	1.305.822 — 41 -
tilsammen....	10.469.215 Kr. 95 Øre	13.775.228 Kr. 27 Øre	3.306.012 Kr. 32 Øre

Noget lignende vil blive Tilfælde for Aaret 1897—98, for hvilket der endnu ikke foreligger noget Statsregnskab.

Ved Siden heraf optages der imidlertid paa Finanslovens § 27 en Række Bevillinger vedrørende Landets Statsbaner, hvoraf vel den overvejende Del angaar nye Banestrækninger, men en mindre Del dog Udvidelser og Forbedringer af bestaaende Banestrækninger og Anskaffelse af Driftsmateriel. For at give et rent foreløbig Overblik over, hvilke Summer det her drejer sig om, skal man anføre, at de herhenhørende Udgifter i Aarene 1894—95 til 1896—97 — der ganske vist udmærke sig ved en usæd-

vanlig rig Virksomhed — udgjorde tilsammen c. 21,$_1$ Mill. Kr., hvoraf c. 15,$_2$ Mill. Kr. medgik til nye Statsbaneanlæg, c. 5,$_9$ Mill. Kr. til Udvidelse af bestaaende, i Drift værende Stats-Baner og Anskaffelse af Materiel til samme. Mere enkelte Oplysninger gives nedenfor.

Det er nu i Rigsdagen fra flere Sider gjort gældende, at den saaledes fulgte Posteringsmaade, der deler Statsbanedriftens Udgifter i »Udgifter paa § 6« og »Udgifter paa § 27«, giver en altfor gunstig Fremstilling af Statsbanernes Overskud og Forrentning. For at blive ved det ovennævnte Eksempel nærer man vel ingen Tvivl om, at de 15,$_2$ Mill. Kroner, der ere medgaaede til nye Baneanlæg i 1894—95 til 1896—97, ere en virkelig Forøgelse af Anlægskapitalen og slet ikke have noget at gøre med de i Drift værende Baners Overskud, men de 5,$_9$ Mill. Kr. til Udvidelse af bestaaende Baner og Anskaffelse af Driftsmateriel til samme menes retlig at burde henregnes til Driftsudgifter (§ 6), da enhver Privatbane maatte afholde tilsvarende Udgifter af sine aarlige Driftsindtægter. Overskudet i de tre Aar kan herefter ikke regnes til c. 13$^3/_4$ Mill. Kr., men kun til 13$^3/_4$ ÷ 5,$_9$ Mill. Kr. eller c. 7.675.000 Kr., og naar Forrentningen i Almindelighed opgøres til c. 2% p. a., burde den ikke regnes højere end til 1 à 1$^1/_4$ %.

Forsaavidt Overskudet angaar, savne disse Betragtninger ikke en vis Føje. Et Spørgsmaal bliver det ganske vist, om en Privatbane virkelig altid vil være istand til af sit aarlige Driftsoverskud at afholde forholdsvis lige saa store Beløb til Stationsudvidelser, Lokomotiver, Vogne m. m., som der i de seneste Aar har maattet anvendes paa Statsbanerne, dels paa Grund af Trafikens overordentlige Stigning, dels og endnu mere paa Grund af de stadigt voksende Krav, der stilles til Statsbanedriften. Man kan muligt være berettiget til at nære nogen Tvivl om, hvorvidt Privatbanen dog ikke ogsaa vilde have tyet til en Forøgelse af sin Anlægskapital (Aktiekapitalen), men dette Spørgsmaal skal man lade ligge, og for saa vidt indrømme, at den fremsatte Indvending mod Overskudets Beregning har en vis Berettigelse*). Men naar man videre slutter, at ogsaa Forrentninsprocenten er for højt anslaaet, stiller Sagen sig ikke saaledes. Thi naar den nuværende Posteringsmaade medfører, at det aarlige Overskud fremtræder for højt, medfører den paa den anden Side ogsaa, at Anlægskapitalen — af hvilken Forrentningsprocenten jo beregnes — i Aarenes Løb vokser udover alle rimelige Grænser. Alle de Beløb, som anvendes i Henhold til Bevillingerne paa § 27, tillægges nemlig Anlægskapitalen, hvad enten de medgaa til nye Baneanlæg, til Udvidelse af bestaaende Anlæg eller til Driftsmateriel. Og en tilsvarende Fremgangsmaade har bestandig været fulgt, saa at Banernes bogførte Anlægskapital ved Udgangen af Aaret 1896—97 har naaet den enorme Sum af c. 207 Mill. Kr. eller c. 120.000 Kr. pr. Banekilometer, dobbelt saa meget som den dyreste Privatbanes her i Landet. Der kan ikke være den mindste Tvivl om, at denne Anlægskapital, saaledes som den nu er bogført, langt overstiger Banernes virkelige Anlægsværdi, og rent bogholderisk set er det klart, at hvis man fra første Færd havde fulgt den Posteringsmaade, som man nu anser for den rette, vilde den bogførte Værdi være Snese af Mill. Kr. lavere. Men et af to: enten maa man blive staaende ved den nuværende Beregningsmaade, baade for Anlægskapital og Overskud — dens Fejl kunne paa en vis Maade siges at

*) Grænsen mellem, hvad der skal regnes for „nye Anlæg“ og hvad der skal regnes for „Udvidelser af bestaaende Anlæg“, kan forøvrigt ogsaa være noget tvivlsom. En nærmere Undersøgelse heraf turde dog være overflødig, da Tvivlsspørgsmaalene kun ere faa og i Virkeligheden vilde vise sig at spille en meget ringe Rolle.

holde hinanden i Balance — eller man maa omgøre Beregningen fra først af. Da faar man den sande Anlægskapital og det sande Overskud, altsaa det korrekte Billede af Forrentningens Størrelse. Ved kun at formindske Overskudet, men bibeholde den nuværende svimlende Højde af Anlægskapitalen, forøget som den er med en stor Del af henimod 40 Aars Driftsudgifter, vilde man faa et fuldstændigt vrangt Billede af, hvorvidt og hvorledes Statsbanerne her i Landet betale sig.

Overensstemmende hermed har man i det følgende under II forsøgt at opgøre Anlægskapitalens virkelige Størrelse. For Tiden efter 1872—73 foreligger der nogenlunde tilstrækkelige Oplysninger i Statsregnskaberne, men for den tidligere Tid ere Oplysningerne mangelfulde, og et vist Skøn maa derfor anvendes. Under III er det dernæst forsøgt at vise, hvorledes den nye Beregning af Overskudet antagelig burde opstilles i Fremtiden.

II.

Statsbanernes Anlægskapital.

Statsbanernes Anlægskapital, som efter Statsregnskabet for 1896—97 ved dette Aars Udgang beløb sig til henimod 207 Mill. Kr. (nøjagtigt 206.942.081 Kr. 62 Øre), kan foreløbigt opløses i følgende enkelte Summer:

A.	De jydsk-fynske Statsbaners Anlægskapital indtil Udgangen af Driftsaaret 1871—72	50.418.320 Kr.	02 Øre*)
B.	Købesum for de sjællandsk Baner	51.378.545 —	92 — **)
C.	Erhvervelsen af østjydske Baner (Randers—Grenaa og Aarhus—Ryomgaardbanerne)	5.287.810 —	81 — ***)
D.	Købesummen for Silkeborg—Herningbanen.....	1.999.459 —	99 — †)
E.	— — Ribe—Vedstedbanen	833.465 —	39 — ††)
F.	Andre nye Anlæg i Driftsaarene 1872—73—1896—97	62.007.968 —	74 — †††)
G.	Udgifter til Udvidelse af bestaaende Anlæg og Forøgelse af Driftsmateriel i Aarene 1872—73—1896—97	33.774.290 —	80 — †††)
	At overføre...	206.699.861 Kr.	67 Øre

*) Dette Beløb (de jydsk-fynske Baners Anlægskapital indtil Udgangen af Driftsaaret 1871—72 fremkommer saaledes:

Efter Statsregnskabet 1872—73 S. 13 udgjorde det til Anlæg og Idriftssættelse af de jydsk-fynske Statsbaner anvendte Beløb ved Udgangen af Finansaaret 1871—72

R: 26.067.380 Sk. $61^1/_2$.

= Kr. 52.134.761. 30 Øre

Hertil maa imidlertid efter Statsregnskabet 1875—76 p. 13 føjes et Regnskabsbeløb af + 6.923. 43 Øre

Kr. 52.141.684 73 Øre

men fradrages de Beløb, der indtil 1871—72 vare medgaaede i Told ..... ÷ 1.723.364. 71 Øre

50.418.320 Kr. 02 Øre

**) Dette Beløb fremkommer saaledes:

Efter Statsregnskabet 1880—81 S. 183—84 udgjorde det sjællandske Jernbaneselskabs Aktiekapital ..... Kr. 30.902.603. 00 Øre

med Tillæg af $^1/_4$ ..... — 7.725.650. 75 —

sjællandske Baners Prioritetsgæld ..... — 13.000.000. 00 —

Kr. 51.628.253. 75 Øre

At overføre... Kr. 51.628.253. 75 Øre

	Overført...	206.699.861 Kr. 67 Øre
H.	Et Tilskud til Gribskovbanen	42.219 — 95 —
I.	Af Viborg—Aalestrupbanens Anlægssum.....	200.000 — 00 —
	tilsammen...	206.942.081 Kr. 62 Øre

1. Hvad nu først angaar den under H. opførte Post, 42.219 Kr. 95 Øre, om hvilken henvises til Statsregnskabet for 1880—81 S. 20 og 189, synes den ikke at vedrøre Statsbanernes Anlægskapital, der saaledes vil være at formindske med (a), Kr. 42.219, 95 Øre.

2. Med Hensyn til den under I. anførte Post bemærkes, at Statsbanernes Anlægskapital er debiteret:
i Statsregnskabet for 1891—92 p. 20 med et Beløb,
»til Anlæget af Jernbanen fra Viborg til Aalestrup« ..... Kr. 200.000.
og i Statsregnskabet for 1893—94 p. 16 med tvende Beløb,
»til Anlæget af Jernbanen fra Aalestrup til Viborg« ..... » 40.000.
»- — - — - Vejle - Give« ..... » 100.000

I Statsregnskabet for 1894—95 fradrages imidlertid de to sidstnævnte Beløb, »idet disse, der udgøre Statens Tilskud til de nævnte private Baner, ikke vedrøre Statsbanerne«. Det skyldes utvivlsomt en Fejltagelse, at ikke ogsaa det førstnævnte Beløb er fradraget, og Statsbanernes Anlægssum vil herefter være at formindske med (b). Kr. 200.000.

3. I de forskellige Statsregnskaber er der opført et Beløb af Kr. 14.718.036, 66 Øre i Ekspropriationsudgifter, jfr. nærmere vedlagte Bilag B.*†), men heri er ikke indbefattet de Ekspropriationsudgifter, som ere medgaaede til de i 1881 erhvervede sjællandske Baner. De sidste (der ere indbefattede under Banernes Købesum) have omtrentlig udgjort 5,3 Mill. Kr., og den samlede Sum skulde saaledes være ca. 20 Mill. Kr. Beløbet er højere end hvad andre Opgivelser medføre, og ogsaa af andre Grunde synes det tvivlsomt, om der ikke i de ovennævnte 14,7 Mill. Kr. er indbefattet forskellige Summer, som ikke vedrøre Statsbanerne, men Statens Havneanlæg og Privatbaner. Paa Grundlag af det her foreliggende Materiale er det dog umuligt at sige noget bestemt derom. Men af en ganske anden Grund synes Summen rigtignok at burde formindskes meget betydgligt. Tager man et eller andet bestemt Aar, f. Eks. 1891—92, vil man se, at der i det paagældende Statsregnskab under § 27 II. (til offentlige Arbejder til Fremme af den almindelige Samfærsel) er ført til Udgift

a.	til Erstatning for Tab og Skade ved Jernbane- og Havneanlæg	724.482 Kr. 96 Øre
b.	til Udgifter ved Afholdelse af Ekspropriation m. v.....	21.483 » 91 »

(Statsregnskabet S. 203).
og i Noten til § 3, Side 19, ere begge disse Beløb debiterede Statsbanernes Anlægskapital. Under § 10 (Indtægt ved Forbrug af Formue og Stiftelse af Gæld) er der derimod i nævnte Aar ført til Indtægt:

Overført... Kr. 51.628.253. 75 Øre

Fra dette Beløb
fragaar, jfr. Statsregnskabet 1880—81 S. 20 Kr. 249.707. 83 Øre 51,378.545 Kr. 92 Øre

***) Jfr. Statsregnskabet 1881—82 S. 18.
†) - — 1879—80 S. 18.
††) - — 1896—97 S. 16.
†††) - de detaillerede Opgørelser i vedlagte Bilag A. (Bilaget er ikke aftrykt).
*†) Bilaget er ikke aftrykt.

b[c] Afdrag paa den Statskassen efter Lov af 26de Maj 1868 og senere Love tilkommende Erstatning for udredede Ekspropriationsudgifter ved Jernbane- og Havneanlæg i Danmark ..... 59.908 Kr. » Øre.

og under § 10:

b[d] Afdrag paa Statskassens Tilgodehavende i Henhold til Lov af 16de Juni 1879 og Lov af 18de Februar 1881 hos vedkommende Kommuner, hidrørende fra Anlægget af Jernbanelinierne Herning—Skjern, Ringe—Faaborg, Thisted—Oddesund, Skive—Glyngøre og Assens—Tommerup ..... 143.037 Kr. 13 Øre,

men disse Beløb ere ikke krediterede Statsbanernes Anlægskapital. Og dette samme Forhold gentager sig fra Aar til Aar. Som bekendt er det nemlig i flere Love om Anlæg af Statsbaner her i Landet bestemt, at Ekspropriationsudgifterne udredes af Staten, men at en større eller mindre Del af dem skal godtgøres Statskassen af de i Baneanlægget interesserede Kommuner. Disse Love ere:

1°. Lov 10de Maj 1861 om Anlæg og Drift af Jernbaner i Kongeriget, efter hvis § 5 Halvdelen af Ekspropriationsudgifterne til de i Loven omhandlede Baner skulle bæres af de Egne, som nærmest komme til at drage Nytte af dem. Denne Lov med de talrige sig dertil sluttende Love*) omfatter alle Hovedlinierne i Jylland—Fyen.

2°. Lov 16de Juni 1879 om Anlæg af Banerne a) Struer—Oddesund, b) Skjern—Herning, c) Thisted—Oddesund og d) Ringe—Faaborg. I § 5 bestemmes det, at Kommunerne skulle bidrage 25.000 Kr. pr. Mil til den under b., 80.000 Kr. pr. Mil til de under c. og d. nævnte Baner.

3°. To Love af 18de Februar 1881 om Assens-Tommerup og Skive—Glyngørebanen; Bidraget er henholdsvis 90.000 og 80.000 Kr. pr. Mil.

4°. Lov 12te April 1889 om Hobro—Løgstørbanen, Lov af s. D. om Slagelse—Næstvedbanen; Bidrag 40.000 Kr. pr. Mil.

5°. Lov 8de Maj 1894 om forskellige Jernbaner ved Kjøbenhavn; Kommunens Bidrag er 500.000 Kr., der afdrages i 15 Aar, jfr. R. T. 1892—93 Tillæg B. Sp. 1205 ff.

I Henhold til disse Love er der i Finansaarene 1869—70 til 1896—97 ført til Indtægt for Statskassen en Sum af ialt 7.112.285 Kr. 25 Øre, jfr. vedlagte Bilag C.**) Beløbet, der saaledes er indflydt i Statskassen og anvendt til dens forskellige Formaal, burde være godskrevet Statsbanernes Anlægskapital; thi Banerne have kostet Staten et saa meget mindre Beløb. Statsbanernes Anlægskapital vil i Henhold hertil være at formindske med ..... (c.) 7.112.285 Kr. 25 Øre.

4. Da den saakaldte sjællandske Reservefond er dannet ved Tilskud fra Driftsindtægterne, ere de Beløb, som af den ere afholdte til Udvidelse af bestaaende Anlæg, Anskaffelse af Driftsmateriel m. v., ikke debiterede Statsbanernes Anlægskapital. Dette er derimod delvis Tilfælde med de tilsvarende Udgifter, som afholdtes af den paa samme Maade dannede jydsk-fynske Reservefond. De Beløb, som saaledes fejlagtigt ere debiterede Statsbanernes Anlægskapital, ere:

*) Lov 19de Jan. 1863, 11te Februar 1863 og 26de Maj 1866 om en Forandring i Retningslinien; Lov 26de Maj 1868 om Erstatning til Statskassen af Halvdelen af Ekspropriationsudgifterne ved Jernbane- og Havneanlæg i Jylland—Fyen; Lov 24de April 1868 og 14de Maj 1870 om Nettets Udvidelse; Lov 28de Maj 1870 om Dampfærgeforbindelse Fredericia—Strib; Lov 16de April 1873 og 10de April 1874 om en fast Bro over Limfjorden og Anlæget af en Bane til Ribe.

**) Bilaget er ikke aftrykt.

i 1870—71 til Udvidelse af de i Lov af 10de Marts 1861 omhandlede Jernbaner i Jylland—Fyn (jfr. Statsregnskabet 1870—71 Side 34)		94.656 Rdl. 65 ß.
i 1871—72 til do. do.	83.997 Rdl. 64 ß.	
» en Stoppeplads ved Svendstrup ...	1.959 Rdl. 32 ß.	
		85.957 Rdl. » ß.
- » til Dampfærgeanlæg ved Strib og Fredericia samt Anlæg af en Skibsbro ved Nyborg (jfr. Statsregnskabet 1871—72 S. 33 og 82 Nr. 15, 22 og 23)		60.000 Rdl. » ß.
Det samlede Beløb udgør...		240,613 Rdl. 65 ß.

og bør godskrives Statsbanernes Anlægskapital, som altsaa vil være at formindske med (d). 481.227 Kr. 35 Øre.

Restbeløbet af Reservefonden for Jylland—Fyen 167.577 Rdl. 24 ß. blev i sin Tid afgivet til Statskassen, jfr. Statsregnskabet 1871—72 S. 33.

---

5. Sammenfatter man det under 1—4 anførte, vil det ses, at Statsbanernes Anlægskapital, selv om den nugældende Posteringsmaade bibeholdes, er for højt ansat. I Statsregnskabet for 1896—97 opgives Anlægskapitalen ved Udgangen af Finansaaret 1896—97 til ..... 199.446.021 Kr. 06 Øre.

»foruden de ved de sjællandske Baners Erhvervelse yderligere medgaaede..... 7.496.060 Kr. 56 Øre.
jfr. Forklaringen i Statsregnskabet for 1885—86 S. 22«.

Den samlede Sum vilde herefter blive. 206.942.081 Kr. 62 Øre.

men herfra bør ifølge det ovenfor udviklede drages:

a) Tilskud til Gribskovbanen.....	42.219 Kr. 95 Øre	
b) Vedr. Viborg—Aalestrupbanen..	200.000 » » »	
c) Kommunernes Tilskud.....	7.112.285 » 25 »	
d) Afholdt af den jydsk-fynske Reservefond (Driftsindtægterne)....	481.227 » 35 »	
		7.835.732 » 55 »
saa at det Beløb, Banerne have kostet Staten, kun bliver ...		199.106.349 Kr. 07 Øre.
eller, hvis man vilde fradrage de ovenstaaende, i en Note paa Statsregnskabet opførte.....		7.496.060 » 56 »
kun...		191.610.288 Kr. 51 Øre.

Hvorvidt sidstnævnte Beløb paa henimod $7^1/_2$ Mill. Kr. bør medregnes eller fradrages, kan være noget tvivlsomt; Statsregnskabet synes at vakle, og meget kan tale baade for og imod. Beløbet svarer temmelig nøje til den Overpris af 25%, der blev betalt for de sjællandske Baner, og er saaledes en Del af Statskassens Udlæg for Banerne; men paa den anden Side har det til ingen Tid kunnet ventes, at de sjællandske Baner under Statsdrift, med dennes højere Udgifter og lavere Takster, skulde kunne give en saa høj Forrentning, som Privatbanen kunde give sine Aktionærer. den betalte Overpris for Aktierne var saaledes fra første Færd en Betaling à fonds perdu, og den vedblivende Fastholden af Beløbet bliver ensbetydende med Opretholdelsen af en uerholdelig Fordring, som en fornuftig Regnskabspostering vilde afskrive som Tab

6. Enten man nu imidlertid vil fastholde, at Statsbanernes Anlægskapital ved Udgangen af Aaret 1896—97 med den nuværende Posteringsmaade bør regnes for 199 Mill. Kr. (nøjagtigt 199,106,349 Kr. 07 Øre), eller man, formentlig med større Ret, vil nedskrive den til 191,6 Mill. Kr. (nøjagtigt 191,610,288 Kr. 51 Øre), følger det ialtfald af det ovenfor under I udviklede, at Beløbet yderligere maa nedsættes meget betydeligt, naar man vil gaa over til en ny Posteringsmaade, efter hvilken en større Del af de hidtil paa § 27 opførte Udgifter skal overføres til § 6, og altsaa afholdes af de aarlige Driftsudgifter. Den samme Posteringsmaade maa da saavidt gørligt føres tilbage i Tiden, og Anlægskapitalen som Følge deraf formindskes med de Summer, der i Aarenes Løb ere anvendte »til Udvidelse af de bestaaende Anlæg« og »til Forøgelse af Driftsmateriellet«. For Aarene 1872—73—1896—97 fremgaar disse Beløbs Størrelse af Statsregnskaberne, jfr. Opgørelsen i Bilag A. og ovenfor Side 6; de beløbe sig til ialt.....(e) 33,774,290 Kr. 80 Øre.

For Aarene før 1872—73 indeholde Statsregnskaberne ikke tilstrækkelige Oplysninger, men da Forholdene før og efter dette Aar vel omtrent maa stille sig ens, maa det antages, at Udgifterne have udgjort en noget lignende, men maaske noget mindre Procentsats af de samlede Udgifter. Da Procentsatsen efter 1872—73 er c. 32 %, kan den vel før denne Tid anslaas til c. 25 % eller af den jydske Anlægskapital 50,4 Mill. Kr. til (f) 12 à 13 Mill. Tillagt ovenstaaende Sum (e) vilde da det samlede Beløb, som skulde fradrages, blive.....(e + f) c. 46 Mill. Kr.

Statsbanernes Anlægskapital ved Udgangen af 1896—97, efter det Ovenstaaende 191,6 eller 199 Mill. Kroner, vilde altsaa være at formindske til

145,6 eller 153 Mill. Kr.,

eftersom man vil afskrive eller ikke afskrive Overprisen for de sjællandske Baner. *)

Selv det laveste af disse Beløb vil sikkert endnu være højere end hvad en Vurdering af Banernes Værdi vilde give. At finde Banernes Anlægsværdi er imidlertid en overmaade vanskelig Sag, og ganske andre Synspunkter gøre sig her gældende. Det maa være tilstrækkeligt at pege paa nogle enkelte Punkter. Banelegemet fremstilles nu betydeligt billigere end før, Skinner koste nu ikke Halvdelen af, hvad de kostede, da de ældre Hovedlinier blev lagt. Anselige Banestrækninger, hvis Anlægsomkostninger fremtræde i Anlægskapitalen, ere nedlagte, saaledes den ældre Linie fra Kjøbenhavn til Vigerslev og fra Snekkersten til Helsingør, Linierne omkring Slagelse og Viborg, mangfoldige Banegaarde ere ombyggede, f. Eks. Kjøbenhavn, Helsingør, Slagelse, Viborg, Aarhus, Randers, Hobro, Horsens, Fredericia, Odense, Nyborg, Sorø, Charlottenlund, Klampenborg, nogle af dem endog flere Gange; men baade de gamle, længst forsvundne Værdier og de nye ere opførte i Anlægskapitalen. Meget Materiel er ophugget, men ialtfald i den sidste halve Snes Aar ere kun de ubetydelige Beløb, der

---

*) Der kunde endnu være Spørgsmaal om at godskrive Statsbanernes Anlægskapital for følgende tre Beløb:

g. Det Beløb, som den jydsk-fynske Reservefond efter det Ovenstaaende (d) har indbetalt til Statskassen.....167,577 Rbd 24 ß = 335,154 Kr. 50 Ø.
h. Den sjællandske Reservefonds nuværende Formue pr. 31. Marts 1897 316,289 - 34 -
i. Statsbanernes Reservepensionsfond pr. 31 Marts 1897 ..... 6,446,769 - 73 -

tilsammen... 7,098,213 Kr. 57 Ø.

jfr. Statsregnskabet 1896—97, pag. 31, hvorefter Anlægskapitalen vilde blive 138,5 eller 145,9 Mill. Kroner.

ere indvundne ved Ophugningen, førte til Afgang*); forøvrigt har ingensomhelst Afskrivning for Slid paa Bygninger og Materiel m. v. fundet Sted i de henved 40 Aar, Staten har ejet Banerne. Rent skønsmæssigt tør man derfor antage, at Banernes Værdi knap udgør $^2/_3$ af den bogførte Kapital.

III.

Overskudets Beregning.

Vil man tiltrods for de Vanskeligheder, der saaledes vise sig ved at udfinde Banernes virkelige Anlægskapital, nu ophøre med den i lange Tider fulgte Posteringsmaade og gaa til en ny Postering af Udgifterne paa § 6 og § 27, bør man ikke lade det ude af Betragtning, hvor stærkt de Beløb veksle, som i de enkelte Aar anvendes til »Udvidelse af de bestaaende Jernbaneanlæg« og »Forøgelse af Driftsmateriellet«. Dette fremgaar af Tallene i Bilag A.**), der bl. a. vise, at Beløbene fra 1881—82, da de sjællandske Baner erhvervedes, og til 1896—97 veksle fra lidt over 1 Mill. til henimod 3 Mill. Kr. om Aaret. Da det nu ikke kan være rigtigt ved den nye Posteringsmaade at lade rene Tilfældigheder raade og udslette Indtrykket af de enkelte Aars Driftsresultater, maatte man fra § 27 til § 6 overføre et Gennemsnitsbeløb, hvis Størrelse det ikke vil være vanskeligt at udfinde. Tager man samtlige 25 Aar fra 1872—73 til 1896—97 under et, er det aarlige Beløb, som er anvendt til Udvidelse af bestaaende Anlæg og Forøgelse af Driftsmateriellet, gennemsnitlig 1,330,957 Kr., tager man de sidste 11 Aar, i hvilke Statsbanerne have været forenede under én Styrelse, for sig, er Gennemsnitsbeløbet 1,598,394 Kr. p. a. At det sidste Beløb er noget højere, er ganske forklarligt, da Banenettet nu er saa meget større. Pr. Banekilometer er det anvendte Beløb i de sidste 11 Aar 999 Kr. 98 Øre (naar Ringe—Faaborgbanen medregnes c. 983 Kr.), for hele Tiden fra 1872—73—1896—97 c. 1050 Kr. (med Ringe—Faaborgbanen c. 1035 Kr.). At sidstnævnte Beløb er det højeste, skyldes de betydelige Summer, som maatte anvendes til bestaaende Anlægs Udvidelse og Forøgelse af Materiellet i de første Aar, efter at de til Overpris købte sjællandske Baner vare erhvervede. Man vil da sikkert komme det rigtige meget nær ved at fastslaa det Beløb, som aarligt skal overføres fra § 27 til § 6, til 1,5 Mill. Kr., eller maaske rettere til 1000 Kr. pr. Banekilometer af Aarets Gennemsnitslængde, hvad der for Tiden vilde svare til c. $1^3/_4$ Mill. Kr. om Aaret. Til Oplysning om, hvorledes Forholdet da kunde ordnes, anføres et Eksempel fra et Aar, hvor

Banernes Indtægt har været	21	Mill. Kr.
» Udgift » »	16	» » ,

medens der samtidigt i Henhold til Bevillinger paa § 27 er anvendt:

til nye Anlæg	2	Mill. Kr.
» Udvidelse af bestaaende Anlæg	1	» »
» Forøgelse af Driftsmateriellet	1	» »
tilsammen	4	Mill. Kr.

*) Tidligere førtes Anskaffelsesprisen for ophugget Materiel til Afgang. Naar der den Gang for et ophugget Lokomotiv afdroges 30 à 40,000 Kr., afdrages der nu kun nogle faa hundrede Kroner. Stor praktisk Betydning har dette ikke, men det er et betegnende Eksempel paa Posterigsmaadens Vilkaarlighed.

**) Bilaget er ikke trykt.

For Tiden vilde Posteringen her være følgende:

ad. § 6		ad § 27		ad Anlægskapitalen
Indtægt	21 M. Kr.	til nye Anlæg	2 M. Kr.	ved Aarets Beg. A. Kr.
Udgift	16 - -	- Udv. af best. Anl.	1 - -	- — Slutn. A. + 4 M. Kr.
Overskud	5 M. Kr.	- Driftsmateriel	1 - -	
		Udgift...	4 M. Kr.	

Med den nye Ordning vilde Posteringen derimod blive følgende, naar Banelængden er 1775 km., og der fradrages § 27 1000 Kr. pr. km.:

ad § 6		ad § 27		ad Anlægskapitalen
Indtægt	21 M. Kr.	Til nye Anlæg	2 M. Kr.	Ved Aarets Begyndelse. A. Kr.
Udgift	16 - -	- Udv. af best. Anlæg.....	1 - -	- — Slutning... A. Kr.+ 2,225,000 Kr.
	5 M. Kr.	- Driftsmateriel	1 - -	
			4 M. Kr.	
Frag. som overf. fra § 27...	1.775.000 Kr.	Heraf overf. til § 6: 1000 Kr. pr. Bkm.....		
Oversk.	3.225.000 Kr.	1000 Kr. × 1775.....	1.775.000 Kr.	
		Udgift ..	2.225.000 Kr.	

Som bemærket forudsætter denne Posteringsmaade for at være brugbar, at den nuværende Anlægskapital formindskes med omtrent $^1/_3$ eller til 140 à 150 Mill. Kr.

Endnu skal kun tilføjes, hvad et Forsøg vil vise, at det har en forholdsvis ringe praktisk Betydning, enten man følger den nuværende Posteringsmaade eller gaar over til den nye. Men dette Resultat turde iøvrigt efter alt ovenanført være saa iøjnefaldende, at man ikke skal dvæle videre derved.

3. Oplysende Bemærkninger fra Kommitteret Rimestad til Kommissionen med Hensyn til den i Bilag A Side 96—97 optagne Værdsættelse af Statsbanerne.

Efter det paagældende Udvalgs derom udtalte Ønske skal jeg til den foretagne Ansættelse af Statsbanernes Værdi den 31te Marts 1897 føje nogle oplysende Bemærkninger.

1. Overslaget over Banernes med tilhørende Havneanlægs Værdi er udarbejdet af Baneafdelingen, hos hvem jeg derfor har indhentet Oplysning angaaende Grundlaget for Udarbejdelsen af de Principer, hvorefter Overslaget i det hele er foretaget.

Paa Grund af det betydelige Omfang af Arbejdet ved Værdiansættelsen, der omfatter samtlige Statsbaner, altsaa ogsaa den privat drevne Ringe—Faaborg-Bane, men ikke Privatbaner under Statsdrift (Falsterbanen og Viborg—Aalestrup-Banen), har Overslaget i sin Helhed ikke kunnet udføres ved Banechefens og hans Kontors egen Foranstaltning, men har for forskellige Posters Vedkommende maattet overlades de 10 Banesektioner og 2 Telegrafsektioner, hver for sit Omraade. For at undgaa, at et vekslende personligt Skøn skulde gøre sig for meget gældende, blev der derfor meddelt Sektionerne visse fælles Regler, der vilde være at lægge til Grund for Overslagets Beregning.

Disse Regler gik ud paa

at der for Overbygningens Vedkommende (Skinner, Forbindelsesdele, Sveller m. v.) ved Beregningen af Værdierne vilde kunne regnes med de samme Enhedspriser som ved Udarbejdelsen af Forslaget til Driftsbudgettet for 1898—99, dog saaledes,

at der ved Fastsættelsen af Skinnernes Værdi blev regnet med 100 Kr. pr. Ton for de Staalskinner, hvis Slid var saa ringe, at de kunde betragtes for ligesaa gode som nye, 65 Kr. pr. Ton for de Skinner, der var meget stærkt udslidte, og 80 Kr. pr. Ton for de øvrige Skinner,

at der ved Fastsættelsen af Svellers og Sporskiftetømmers Værdi blev regnet med en Gennemsnitspris af 2 Kr. 80 Øre pr. imprægneret og 1 Kr. 60 Øre pr. uimprægneret Svelle, idet der ved disse Gennemsnitspriser, der ere en Del lavere end Anskaffelsespriserne, toges Hensyn til, at en Del af Svellebestanden var flere Aar gammel, samt for Sporskiftetømmer i Forhold dertil og

at der ved Fastsættelsen af Værdien af Bygninger og Bygningsværker (Bygninger, udvendige Stationsanlæg, Havneanlæg) regnedes med de oprindelige Udgifter, for-

mindskede med et i Forhold til Alder og Slid m. m. passende Beløb, og havde man i førstnævnte Henseende et særdeles brugbart Grundlag for Bygningernes og en Del Bygningsværkers samt Havneværkers Vedkommende i de Selvangivelser m. m., der ere benyttede ved Brandforsikringen.

De af Sektionerne i Henhold til ovenstaaende beregnede Værdier bleve derpaa ved Udarbejdelsen af det samlede Overslag kritisk gennemgaaede af Afdelingen.

Værdien af Underbygningen (Jordarbejde, Broer m. v.) er fremkommet i Henhold til Beretninger fra Statsbaneanlægene efter Anlægsregnskaberne. Uagtet Arbejdslønnen er steget betydeligt siden Banernes Anlæg, har man dog ment, at Underbygningens nuværende Værdi omtrent vil svare til Anlægsomkostningerne paa Grund af de store Fremskridt paa Teknikkens Omraade og deraf følgende Arbejdsbesparelser, der ere gjorte siden den Gang, og er Værdien snarere anslaaet noget for højt end noget for lavt.

Hvad der er anført for Underbygningens Vedkommende, gælder i det væsentlige ogsaa for Veje, Overkørsler og Hegn.

Anbringelse af Sneskærme er af nyere Dato, saa at Udgiften herved temmelig nøjagtigt har kunnet opgives.

Værdien af Telegraf- og Sikringsanlæg er for de ældre Baners Vedkommende fremkommen ved en Taksation, foretagen af de to Telegrafingeniører, og for de nye Baners Vedkommende ved Opgivelse fra Statsbaneanlægene efter Anlægsregnskaberne. Ved Taksationen er der taget Hensyn til Alder og Slid.

»Administration og forskelligt« er anført paa Grundlag af Opgivelser fra Statsbaneanlægene efter Anlægsregnskaberne.

Sluttelig bemærkes, at Indflydelsen af det foran berørte vekslende personlige Skøn selvfølgelig ikke helt har kunnet fjærnes, men ved den Kritik, der fra Afdelingens Side er anvendt, formenes væsentlige Fejl undgaaede, og i hvert Fald kan det antages, at Overslagssummen ikke er for lavt ansat.

2. Overslaget over Skibenes, Færgernes og Isbaadsmateriellets Værdi er udarbejdet af Søfartsafdelingen, som har meddelt, at Overslaget er grundet paa en aarlig Værdiforringelse af 5 pCt. af den oprindelige Anskaffelsesværdi som Begyndelsesværdi, men at de saaledes fremkomne Summer derpaa ere rettede efter et Skøn. Beløbene maa betragtes som Brugsværdier og ikke som de, hvortil Fartøjerne kunne forventes udbragte ved Bortsalg.

Fartøjernes Værdi er herefter ansat saaledes:

Freya	45,000 Kr.
Fyen	30,000 —
Sallingsund	10,000 —
Danneskjold	150,000 —
Skirner	175,000 —
Lillebelt	40,000 —
Fredericia	55,000 —
Masnedsund	65,000 —
Korsør	250,000 —
Nyborg	250,000 —
Hjalmar	100,000 —
At overføre...	1,170,000 Kr.

Overført...	1,170,000 Kr.
Ingeborg	100,000 —
Ægir	200,000 —
Stærkodder	180,000 —
Valdemar	130,000 —
Sjælland	390,000 —
Dagmar	160,000 —
Mjølner	260,000 —
Thor	260,000 —
Marie	175,000 —
Kronprinsesse Louise	210,000 —
Alexandra	220,000 —
Thyra	220,000 —
Jylland	385,000 —
Tyr	310,000 —
Kjøbenhavn	620,000 —
	4,990,000 Kr.
Isbaadene	43,000 —
Tilsammen altsaa...	5,033,000 —
der er afrundet til...	5,000,000 —

3. Værdien af det rullende Materiel, Værktøjsmaskiner o. s. v. svarer som alt meddelt til den i Driftsberetningen for 1896—97 opførte Anskaffelsesværdi, nedsat efter et Skøn med 25 pCt.

I nævnte Værdi er imidlertid ikke indbefattet Værdien af Materiellet til den privat drevne Statsbane fra Ringe til Faaborg, der efter Opgivelse fra Statsbaneanlægene efter Anlægsregnskabet udgør ca. 190,000 Kr., medens derimod Værdien af Materiellet til de af Staten drevne Privatbaner, Falster-Banen og Viborg - Aalestrup-Banen, er indbefattet i samme. For førstnævnte Banes Vedkommende er det overtaget fra det private Jernbaneselskab og tilført det af Staten benyttede Materiels Værdi med ca. 545,000 Kr., for sidstnævnte Banes Vedkommende er det anskaffet for Statens Regning.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

4. Aktstykker vedrørende Statsbanernes Sygekasser.

a. Skrivelse af 9de Oktober 1899 fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet.

Ved den Overenskomst af 1.—2. September 1880, hvorved de sjællandske Baner i Henhold til Lov af 2. Juli 1880 overdroges til Staten, gaves der i § 6 sjette Stykke de daværende Interessenter i Embedsmændenes og Betjentenes Sygekasse Ret til at lade Kassen vedblive at bestaa indtil Aarhundredets Udgang efter samme Regler som hidtil. Der bestaar derfor i Øjeblikket 2 Sygekasser for Statsbanedriftens Personale nemlig:

1) De sjællandske og falsterske Embedsmænds og Betjentes Sygekasse og

2) Syge- og Begravelseskassen for ansatte og til fast Arbejde antagne ved de danske Statsbaner i Jylland og Fyn.

Da man maa anse det for uheldigt, at der for iøvrigt ensstillede Funktionærer eksisterer to Sygekasser, der hver for sig virker under egne særlige Love, og da man nu nærmer sig det Tidspunkt, hvor man staar frit overfor en Omordning af den nu bestaaende Sygekasseordning, finder man, at der er Anledning til at henlede Ministeriets Opmærksomhed paa denne Sag, og skal man derfor tillade sig at fremkomme med nedenstaaende Udtalelser.

Begge de bestaaende Sygekasser have til Formaal i Sygdomstilfælde at yde Interessenterne fri Lægehjælp, Medicin og Hospitalsophold, enten gratis eller til nedsat Betaling, samt i Tilfælde af Dødsfald at yde Begravelseshjælp. Retten til at blive Interessenter i en af Kasserne har kun Statsbanedriftens fast ansatte eller til fast Arbejde antagne Funktionærer samt Trafikelever, surnumerære Aspiranter og Lærlinge under Maskinafdelingen, endvidere afgaaede Funktionærer og Enker, der enten erholde Pension i Henhold til den sjællandske Pensionskasses Bestemmelser og i Henhold til Loven om Statsbanedriftens Ordning, eller i Medfør af Bestemmelserne om Alderdomsforsørgelse m. v. ved Afsked eller Død erholde det opsparede inklusive Driftens Tilskud udbetalt eller anvendt til Alderdomsforsørgelse, samt Funktionærer, der erholde Ventepenge. Begge Kassers Interessenter skulle svare Bidrag til den Kasse, vedkommende er i. Driften har overladt Kasserne visse Indtægter samt yder aarlig et fast Tilskud til hver Kasse af 150 Kr. pr. Banemil af det Baneomraade, der ligger under vedkommende Kasse.

Iøvrigt gælde følgende særlige Regler for hver af de to Kasser:

A. De sjællandske og falsterske Embedsmænds og Betjentes Sygekasse.

For at kunne være Interessenter i Kassen skulle vedkommende enten være ansatte ved Statsbanedriften paa Sjælland og Falster eller, saafremt de ere afgaaede af Banernes Tjeneste eller ere Enker, have Bopæl paa Sjælland eller Falster.

Funktionærer erlægge et Bidrag af $1^1/_2$ pCt. af deres Løn og Emolumenter.

Afskedigede Funktionærer et lignende Bidrag.

Enker svare kun Halvdelen af det Bidrag, deres afdøde Mænd have svaret eller vilde have haft at svare.

Kassen kender kun frivillige Interessenter.

Interessenterne kunne ikke nyde godt af de Fordele, Kassen yder, førend 4 Uger efter deres Indtrædelse og blive i alle Tilfælde først berettigede til Hjælp af Kassen, naar de have erlagt Bidrag for 4 Uger.

I Sygdomstilfælde erholde Interessenterne Ret til for deres egen Person, for deres Hustru, Børn, der have stadigt Ophold hos Forældrene uden at betale for sig, samt for en bestemt angiven Person, der som nær Slægtning, Husholderske eller Tyende har fast Ophold i Huset uden at betale for sig, at fordre Tilsyn af Jernbanens Læge i det Distrikt, hvor de bo — for saa vidt de ikke have anmeldt at ville benytte en privat antagen Læge — samt fri Medicin, for saa vidt denne bliver ordineret af Jernbanelægen eller af den paa behørig Maade anmeldte private Læge og er af en saadan Beskaffenhed, at den skal haves fra Apotek.

Endvidere udreder Sygekassen i Sygdomstilfælde de med ovennævnte Personers Pleje paa laveste Forplejningsklasse paa det lokale Sygehus forbundne Udgifter, naar det ved vedkommende Læges Vidnesbyrd godtgøres, at det for Sygdommens hensigtsmæssige Behandling eller af andre Hensyn er nødvendigt at indlægge Patienten paa Sygehuset.

I Tilfælde af Dødsfald giver Kassen Begravelseshjælp ved:

Interessentens Død,

Interessenters Hustruers Død og

Interessenters hjemmeværende Børns Død.

Ved Interessentens Død er Begravelseshjælpens Størrelse sat til 8 pCt. af det Beløb, hvoraf vedkommende i de sidste Aar har svaret eller i Tilfælde af Sygdom vilde have svaret Bidrag til Kassen, dog ikke over 200 Kroner. Saafremt Interessenten er en pensioneret Enke gives der dog kun 5 pCt. af det Beløb, hvoraf i det sidste Aar er svaret Bidrag til Kassen, dog ikke over 100 Kr. Det samme Beløb gives i Tilfælde af, at det er Interessentens Hustru eller et af hans hjemmeværende Børn over 14 Aar, der afgaar ved Døden.

Kassen bestyres af et Repræsentantskab bestaaende af Generaldirektøren eller den af Statsbanernes Embedsmænd, som han maatte bemyndige til som sin Stedfortræder at fungere som Formand, 6 Repræsentanter, der vælges af samtlige Interessenter i Kassen, samt et lægekyndigt Medlem, der ikke maa være ansat som Læge ved Sygekassen, og som vælges af Repræsentantskabet for den samme Periode, for hvilken dette selv er valgt.

Repræsentantskabet tager endelig Beslutning om alle Kassen vedkommende Anliggender indenfor Grænserne af Kassens Statuter.

Forandringer i Statuterne kunne kun vedtages i et fuldtalligt Repræsentantskabs-

møde med mindst 5 Stemmer og skulle for at være gyldige approberes af Indenrigsministeriet.

B. Syge- og Begravelseskassen for ansatte og til fast Arbejde antagne ved de danske Statsbaner i Jylland og Fyn.

For at kunne være Interessenter i Kassen skulle vedkommende enten være ansatte ved Statsbanedriften i Jylland og Fyn eller, saafremt de ere afgaaede af Banernes Tjeneste eller ere Enker, have Bopæl i Jylland eller paa Fyn.

Interessenterne ere inddelte i 2 Klasser, nemlig en Klasse, der omfatter Lærlinge under Maskinafdelingen, samt alle ansatte, der henhøre til 11. almindelige Lønningsklasse med Undtagelse af Skrivere, og en Klasse, der omfatter alle andre ansatte end dem, der omfattes af førstnævnte Klasse.

Sidstnævnte Klasse benævnes Klasse I, førstnævnte Klasse II.

Hver af de to Klasser er igen delt i to Underafdelinger A. og B.

Afdeling I, B. omfatter IX til XIII almindelige Lønningsklasse. Bidraget, der svares til Kassen, er = $^1/_2$ pCt. af vedkommendes Løn og Emolumenter.

Alle øvrige til Klasse I henhørende Interessenter omfattes af Afdeling I, A. og svare et Bidrag = 1 pCt. af vedkommendes Løn og Emolumenter.

Afdeling II, A. omfatter de Interessenter af Klasse II, hvis Lønning udgør mindst 2 Kr. om Dagen. Disse Interessenter svare et Bidrag af 25 Øre om Ugen.

Afdeling II, B. omfatter alle øvrige under Klasse II henhørende Interessenter. De svare et Bidrag af 16 Øre om Ugen.

Alle de af Afdelingerne I, B. og II A. og B. omfattede ansatte ere forpligtede til at være Interessenter i Kassen.

Pensionisters Bidrag til Kassen er det samme som det, de ved deres Afgang vilde have svaret som Medlem af Kassen.

Enker svare Halvdelen af det Bidrag, deres afdøde Mænd have svaret eller vilde have haft at svare.

Alle Interessenterne, ligegyldigt til hvad Klasse de høre, have i Sygdomstilfælde Ret til at fordre Tilsyn af den Læge, som Sygekassens Bestyrelse dertil har antaget for det Distrikt, hvori de bo, for saa vidt de selv, deres Hustruer og de af deres Børn, som have stadigt Ophold hos Forældrene, og som ikke have fyldt deres 16de Aar, maatte blive trængende til Lægehjælp.

Den til Interessenterne i Klasse II og til ovennævnte Medlemmer af deres Husstand ordinerede Medicin betales af Sygekassen, mod at Interessenterne refundere fra 10 indtil 25 pCt. af Medicinalprisen.

Sygekassens Bestyrelse kan endvidere bestemme, at Interessenter af Klasse II eller de ovennævnte Medlemmer af deres Husstand i Sygdomstilfælde helt eller delvis for Kassens Regning kan forplejes paa et Hospital eller offentligt Sygehus. Som Betingelse for at yde saadan Hjælp kræves, at Sygekassens Læge erklærer, at Indlæggelsen paa Hospitalet er hensigtsmæssig. Erklærer Lægen det for nødvendigt, at Indlæggelse finder Sted, skal Patienten lade sig indlægge, og Kassen skal da betale hele Udgiften ved Indlæggelsen.

Indlæggelse for Sygekassens Regning — helt eller delvis — kan dog kun ske for et Tidsrum af 26 Uger, under ekstraordinære Omstændigheder med et Tillæg af 26 Uger.

I Tilfælde af Dødsfald giver Kassen til Interessenter i Klasse II Begravelseshjælp efter følgende Regler:

	Klasse II, A.	Klasse II B.
Ved Interessentens Død.....	80 Kr.	60 Kr.
Ved hans Hustrus Død	60 —	40 —

Det staar enhver Interessent i Klasse I frit for tillige at indtræde som Interessent i en af Afdelingerne under Klasse II, mod at han foruden det for Klasse 1 fastsatte Bidrag endvidere yder det for den paagældende Afdeling fastsatte Ugebidrag med 1 Kr. 8 Øre maanedligt i Afdeling A. og 70 Øre maanedlig i Afdeling B. Han bliver dog først efter i 6 Uger at have betalt saadant Bidrag berettiget til samme Hjælp som Interessenterne i den Afdeling, i hvilken han har betalt Ugebidrag. Ved at være Interessenter af Klasse II faa Interessenterne i Afdeling I, A. Ret til foruden til de forannævnte Personer at fordre fri Lægehjælp og Moderation i Betalingen for Medicin til en bestemt angiven Person over 16 Aars Alderen, der som uforsørget Barn eller nær Slægtning eller som Husbestyrerinde eller Tyende har fast Ophold i Huset uden at betale for sig.

Sygekassens Bestyrelse kan, hvor Forholdene tale derfor, tilstaa en lignende Ret til Interessenter af Klasse I. B. og Klasse II.

Naar Interessenterne i Klasse II have erlagt 6 ugentlige Bidrag til Sygekassen, faa de under Sygdomstilfælde fra den Dag, da Lønningen af Statsbanedriften bortfalder, en Pengehjælp, der beregnes pr. Sygedag og fastsættes til $^3/_4$ af den paagældendes Lønning pr. Arbejdsdag, dog at den ikke maa overstige 1 Kr. 50 Øre pr. Dag. Skyldes Sygdommen Tilskadekomst i Tjenesten, udredes dog Pengehjælpen af Driftens Midler.

Kassens Bestyrelse bestaar af Generaldirektøren eller den af Statsbanedriftens Embedsmænd, hvem han maatte overdrage paa sine Vegne at fungere som fast Formand, samt 6 Medlemmer, hvoraf 3 vælges af Interessenterne i Klasse I (maanedslønnede) og 3 af Interessenterne i Klasse II (dag- og timelønnede).

Bestyrelsen tager endelig Beslutning om alle Kassen vedkommende Anliggender indenfor Grænserne af Kassens Statuter.

Alle tvivlsomme Spørgsmaal, hvis Afgørelse ikke udtrykkeligt er henlagt til Bestyrelsen, afgøres efter dennes Indstilling af Indenrigsministeriet.

Indenrigsministeriet kan paabyde Forandringer i Kassens Statuter.

Statutforandringer kunne ogsaa vedtages i et Bestyrelsesmøde men skulle for at erholde Gyldighed stadfæstes af Indenrigsministeriet.

Som det vil ses af det ovenfor fremstillede, ere Interessenterne i de to bestaaende Sygekasser meget ulige stillede.

Medens det staar Statsbanefunktionærer, der bo i det sjællandsk-falsterske Distrikt, frit for, om de ville indtræde som Interessenter i Distriktets Sygekasse, ere store Tjenstklasser af Funktionærer, der bo i Jylland og Fyn, tvungne Medlemmer af den jydsk-fynske Sygekasse. Medens alle Interessenter i den sjællandsk-falsterske Sygekasse i Henseende til at nyde Kassens Goder ere ensstillede overfor Kassen, ere Interessenterne i den jydsk-fynske Sygekasse delte i Klasser og disse igen i Underafdelinger, og de Goder, Interessenterne nyde, forskellige efter de forskellige Klasser og Underafdelinger, hvortil de høre, eller hvori de tillige have indmeldt sig.

Selve de Goder, Kasserne byde, ere ogsaa forskellige.

Antallet af de Personer, til hvilke Interessenterne have Ret til at fordre Lægetilsyn og Medicin, er langt mere begrænset i det jydsk-fynske end i det sjællandsk-falsterske Distrikt. De sjællandsk-falsterske Interessenter kunne, om de ønske det, med bindende Virkning for Sygekassen anmelde en privat Læge, hvad de jydsk-fynske Interessenter ikke have Ret til.

Begravelseshjælp ydes i større Omfang i Sjælland og Falster end i Jylland og Fyn, og Maksimum for Begravelseshjælpens Størrelse er langt lavere i det jydsk-fynske end i det sjællandsk-falsterske Distrikt.

Endelig yder den sjællandsk-falsterske Sygekasse gratis Medicin til sine Interessenter, medens den jydsk-fynske Sygekasses Interessenter skulle refundere deres Kasse en vis Procent (nu fastsat til 10 pCt.) af Udgiften til deres Medicinforbrug. Som det fremgaar af vedlagte 2 Bilag, har Medicinforbruget i den jydsk-fynske Sygekasse gennemgaaende været noget mindre end i den sjællandsk-falsterske. Den sidste Kasse har for de sidste 5 Aar et Gennemsnitsmedicinforbrug af 7 Kr. 45 Øre pr. Interessent, medens den jydsk-fynske har 7 Kr. 12 Øre pr. Interessent. Sammenligner man imidlertid Resultaterne for de enkelte Aar, vil det ses, at Medicinforbruget i de 2 sidste Aar pr. Interessent har været ikke saa lidt større i det jydsk-fynske end i det sjællandsk-falsterske Distrikt, medens det for de 3 andre Aar har været omvendt. Heraf mener man at turde slutte, at Procentafdraget ikke øver nogen væsentlig Indflydelse paa Medicinforbrugets Størrelse.

Ordningen af Statsbanedriftens Sygekassevæsen forekommer Generaldirektoratet at være en Sag af saa stor Vigtighed baade for Personalet, til hvis Gavn Sygekassen skal virke, og for Driften, hvoraf Sygekassen navnlig i administrativ og finansiel Henseende er afhængig, at man nærer den Anskuelse, at denne Sag naturlig henhører under de Sager, der falde ind under Omraadet for den til Statsbanedriftens Ordning nedsatte Kommissions Virksomhed. Man har derfor ment ikke at burde fremkomme med noget Forslag om Sagens fremtidige Ordning og skal derfor indskrænke sig til at fremsætte nogle Bemærkninger om de bestaaende Sygekassers administrative og finansielle Forhold.

Som Formand for begge Sygekasser fungerer Chefen for Sekretariatet; det meget betydelige Arbejde, de to omfangsrige Sygekassers Administration udkræver, besørges af Personale i Sekretariatet.

Revisionen af Sygekassernes Regnskaber foregaar i det sjællandsk-falsterske Distrikt ved tvende af Repræsentanterne af deres egen Midte valgte Revisorer, i det jydsk-fynske Distrikt ved tvende af Bestyrelsen af dens egen Midte valgte Revisorer. De gjorte Udsættelser decideres af det samlede Repræsentantskab henholdsvis Bestyrelse, i Henhold til hvis Beslutninger Formanden meddeler Kvittance for Regnskaberne.

Det Personale, der besørger Kontorarbejdet, lønnes af Driften, men kommer hovedsagelig dets Arbejdskraft Sygekasserne til Gode, hvorfor dets Lønninger egentlig burde opføres som Udgift for Sygekassernes Regnskab, og et tilsvarende Beløb optages paa Regnskabernes Indtægtsside som Driftstilskud.

Foruden at Driften saaledes afgiver Arbejdskraft til Sygekasserne, yder den dem pekuniært Tilskud dels ved et engang for alle fastsat aarligt Tilskud af 150 Kr. pr. Banemil, dels ved at afstaa visse af sine Indtægter til dem, dels endelig ved at dække det Underskud, Kassen ved et Regnskabsaars Udløb maatte have. Om Dækning af Underskud har der paa en enkelt Aargang nær ikke været Tale i det sjællandsk-falsterske Distrikt. Derimod har det for det jydsk-fynske Distrikts Vedkommende i de

senere Aaringer været nødvendigt stadigt at søge større Beløb bevilgede til Dækning af Underskud. Grunden til, at den sjællandsk-falsterske Sygekasses pekuniære Status tager sig saa gunstig ud i Modsætning til den jydsk-fynske, maa hovedsagelig søges i, at det paahviler den jydsk-fynske Kasse at udrede Pengehjælp til dag- og timelønnede under Sygdom, hvad der ikke paahviler Sygekassen i det sjællandsk-falsterske Distrikt, hvor Pengehjælpen betales direkte af Driften, dog er fra den 15. Januar d. A. den jydsk-fynske Sygekasse fritaget for at udrede Pengehjælp til dag- og timelønnede Interessenter under Sygdom, der skyldes Tilskadekomst i Statsbanedriftens Tjeneste.

Udsigterne for begge Kassers fremtidige pekuniære Status ere dog ingenlunde gode.

Statsbanedriftens Personales aarlige Forøgelse medfører naturligt en tilsvarende Forøgelse af Sygekassernes Interessentantal, uden at Driftens faste Tilskud til Kasserne, der er bestemt til 150 Kr. pr. Banemil, forøges. Af de Indtægter, Driften har afstaaet til Kasserne, er den, der kommer ind ved Opslag og Avertering paa Stationerne, den eneste virkelig betydelige. Denne Indtægt, der i de sidste Aar stadig har været nedadgaaende, men som dog for indeværende Aar repræsenterer en aarlig Værdi af c. 4000 Kr. for den sjællandsk-falsterske Kasse og ca. 9000 Kr. for den jydsk-fynske Kasse, bortfalder med Udgangen af December Maaned 1900, til hvilken Tid den med Ritmester Allan Dahl trufne Overenskomst om Opslag og Avertering paa Stationer og Holdepladser udløber. Sygekasserne ville da sandsynligvis atter komme til at staa overfor et betydeligt Underskud. Man skal i denne Sammenhæng endvidere henlede Ministeriets Opmærksomhed paa, at Statsbanedriften giver samtlige Jernbanelæger fri Kørsel paa Statsbanerne i 2. Vognklasse, og at denne fri Kørsel sikkert for Lægerne repræsenterer en ikke ringe Tilgift til det Honorar, Sygekasserne betaler dem, og for Driften et ikke ganske ubetydeligt Tilskud. Honoraret til de ordinære Jernbanelæger er i det jydsk-fynske Distrikt fastsat til 8 Kr. for hver Interessent med Husstand og 4 Kr. for hver Interessent uden Husstand, i det sjællandsk-falsterske Distrikt til 8 Kr. for hver gift Interessent og 4 Kr. for hver ugift Interessent med Undtagelse af paa følgende Steder, Kjøbenhavn, Frederiksberg, Korsør og Helsingør, hvor det er henholdsvis 7 og $3^1/_2$ Kr.

Til den sjællandsk-falsterske Sygekasse er knyttet 39 ordinære Jernbanelæger og 3 Specialister, med hvem der hver for sig er truffet Aftale om, at de for et bestemt aarligt Honorar plus Frikort til Statsbanerne skulle behandle Interessenterne, naar de for Øje-, Øre-, Næse- og Halssygdomme henvende sig til dem.

Til den jydsk-fynske Sygekasse er knyttet 62 ordinære Jernbanelæger og 5 Specialister, med hvem der er truffet Aftale om Behandlingen af de samme Sygdomme som i det sjællandsk-falsterske Distrikt, for de fires vedkommende paa tilsvarende Vilkaar som i dette Distrikt, medens den 5. faar sit Honorar beregnet pr. Konsultation.

Man vedlægger 1 Eksemplar af »særlig Samling af Ordrer og Bestemmelser vedrørende de sjællandske Statsbaners Embedsmænds og Betjentes Sygekasse«, endvidere et Eksemplar af Statuterne for Syge- og Begravelseskassen for ansatte og til fast Arbejde antagne ved de danske Statsbaner i Jylland og Fyn, 1 Eksemplar af Samling af Bestemmelser og Meddelelser Nr. 1—37, vedrørende sidstnævnte Kasse, 1 Eksemplar af dens Forretningsorden samt 1 Eksemplar af Instruks for Kassens Læger. Endvidere vedlægger man 1 Eksemplar af Uddrag af Regnskaberne for Regnskabsaarene 1894—95 til 1898—99 for hver af de to Sygekasser*).

*) Kun Uddragene af Regnskaberne (se Side 24 ff) samt Lægeinstruksen (se Side 41), derimod ikke de øvrige Bilag, ere aftrykte.

DE SJÆLLAND-FALSTERSKE STATSBANERS
SYGEKASSE.

Uddrag af Sygekassens Indtægter og Udgifter i Regnskabsaarene 1894-95—1898-99.

Indtægter.

Konto.		$18^{94}/_{95}$. Kr. Ø.	$18^{95}/_{96}$. Kr. Ø.	$18^{96}/_{97}$. Kr. Ø.	$18^{97}/_{98}$. Kr. Ø.	$18^{98}/_{99}$. Kr. Ø.
1	Indtægt af Interessenter	52,658. 16	55,421. 04	58,837. 89	64,669. 19	74,091. 73
2	» » Mulkter	527. 40	818. 10	1,067. 35	1,430. 25	1,803. 65
3	» » Adgangskort til Banelinierne	470.	560.	730.	412. 50	391.
4	» » Driftens Tilskud	17,797. 50	9,885.	9,885.	10,391. 25	11,193. 75
5	» » Avertissementsopslag paa Stationerne	4,471. 25	4,562. 50	4,198. 66	4,287. 45	4,028. 43
6	Renter og Udbytte af Kassens Aktiver	595. 26	649. 15	843. 42	866. 56	846. 96
7	Forskellige og tilfældige Indtægter	233. 88	234. 52	479. 60	381. 82	1,574. 14
	Ialt	76,753. 45	72,130. 31	76,041. 92	82,439. 02	93,929. 66
	Underskud			753. 12	101. 45	»
	Balance	76,753. 45	72,130. 31	76,795. 04	82,540. 47	93,929. 66

Udgifter.

Konto.		$18^{94}/_{95}$. Kr. Ø.	$18^{95}/_{96}$. Kr. Ø.	$18^{96}/_{97}$. Kr. Ø.	$18^{97}/_{98}$. Kr. Ø.	$18^{98}/_{99}$. Kr. Ø.
1	Honorar til Læger (ordinære)	20,052. 42	21,486. 37	22,365. 50	24,494. 62	26,937.
2	— - — (ekstraordinære) Specialistbehandling etc.	2,566. 39	2,447.	2,867. 49	2,887. 18	2,731. 90
3	Udgifter til Medicin (ordinære) efter Recept, Blodkopper	26,226. 91	26,938. 39	28,850. 34	28,065. 68	34,382. 76
4	Udgifter til Medicin (ekstraord.) Bandager etc. ifølge særlig Bevilling, Bade	1,496. 01	1,943. 96	2,542. 32	2,922. 55	3,507. 30
5	Udgifter til Sygehuspleje (ordinære)	10,838.	10,073. 11	10,772. 30	12,974. 21	12,915. 30
6	Udgifter til Sygehuspleje (ektraord.) ifølge særlige Bevillinger	1,635. 61	1,587. 24	1,914. 63	2,067. 67	2,848. 15
7	Begravelseshjælp	6,255. 77	4,063. 08	6,139. 08	7,047. 18	6,196. 02
8	Befordring af Læger	997. 27	850. 08	929. 05	1,085. 59	1,451. 07
9	Forskellige Udgifter, Desinfektion	955. 93	517. 71	414. 33	995. 79	1,197. 22
	Ialt	71,024. 31	69,906. 94	76,795. 04	82,540. 47	92,166. 72
	Overskud	5,729. 14	2,223. 37			1,762. 94
	Balance	76,753. 45	72,130. 31	76,795. 04	82,540. 47	93,929. 66

Medlemsbidrag.

Aar.	Antal. Interessenter.	Interessenternes Bidrag har udgjort ialt. Kr. Ø.	Gennemsnitlig pr. Interessent. Kr. Ø.
$18^{94}/_{95}$	3,303	52,658. 16	15. 94
$18^{95}/_{96}$	3,416	55,421. 04	16. 22
$18^{96}/_{97}$	3,842	58,837. 89	15. 31
$18^{97}/_{98}$	4,276	64,669. 19	15. 12
$18^{98}/_{99}$	4,679	74,091. 73	15. 83

Driftens Tilskud samt Indtægter, der af Driften ere overladte Sygekassen.

Aar.	Antal Interessenter.	Driftens ordinære Tilskud. Kr. Ø.	Indtægter ved Opslag. Allan Dahl. Kr. Ø.	Andre Indtægter. Kr. Ø.	Ekstraord. Tilskud til Dækning af Underskud. Kr. Ø.	Gennemsnitlig pr. Interessent. ord. Tilskud. Kr. Ø.	Gennemsnitlig pr. Interessent. øvrige Indtægter. Kr. Ø.	Ialt pr. Interessent. Kr. Ø.
$18^{94}/_{95}$	3,303	9,797. 50	4,071. 25	1,631. 28	8,000.	2. 97	4. 15	7. 12
$18^{95}/_{96}$	3,416	9,885.	4,162. 50	2,012. 62	.....	2. 89	1. 81	4, 70
$18^{96}/_{97}$	3,842	9,885.	4,198. 66	2,276. 95	.....	2. 57	1. 69	4. 26
$18^{97}/_{98}$	4,276	10,391. 25	4,012. 12	2,499. 90	.....	2. 43	1. 52	3. 95
$18^{98}/_{99}$	4,679	11,193. 75	3,750. 65	4,046. 57	.....	2. 39	1, 67	4. 06

Anm. Allan Dahls Eneret til Opslag paa Stationer og Holdepladse ophører den 31te Decbr. 1900. Afgiften vil i 1899—1900 udgøre 3,272 Kr. 79 Øre og i 1900—01 2,181 Kr. 27 Øre.

STATSBANEDRIFTEN.

JYDSK-FYENSKE SYGEKASSE.

Uddrag af Sygekassens Indtægter og Udgifter i Regnskabsaarene 1894-95—1898-99.

Indtægter.

Konto.		$18^{94}/_{95}$. Kr. Ø.	$18^{95}/_{96}$. Kr. Ø.	$18^{96}/_{97}$. Kr. Ø.	$18^{97}/_{98}$. Kr. Ø.	$18^{98}/_{99}$. Kr. Ø.
1	Bidrag af Interessenter i Klasse I.	29,555. 86	31,433. 91	34,360. 06	35,718. 25	50,352. 31
2	— - — i — II. A.	14,479. 68	16,031. 66	21,845. 84	22,821. 50	17,764. 30
3	— - — i — II. B.	7,150. 04	6,221. 60	3,744. 48	3,820. 96	4,622. 26
4	Statsbanedriftens Tilskud	24,690.	24,690.	29,490.	30,690.	37,940.
5	Mulkter	1,335. 40	1,455. 15	1,504. 30	2,032. 90	2,379. 85
6	Nettoprovenu ved Salg af fundne Sager	1,052. 92	1,114. 20	1,052. 57	645. 66	1,321. 71
7	Græsleje og Lejeindtægter af Arealer	3,980. 44	3,952. 91	3,491. 56	4,057. 32	3,489. 21
8	Betaling for Adgangskort til Banen	400.	360.	290.	380.	550.
9	Betaling for Opslag paa Stationer og Holdepladse	11,148. 75	11,243. 75	11,157. 58	11,253. 81	10,447. 81
10	Renter	361. 25	400. 48	334. 05	406. 32	253. 30
11	Tilfældige Indtægter	112.	179. 50	188.	126.	119. 32
	Ialt	94,266. 34	97,083. 16	107,458. 44	111,952. 72	129,240. 07
	Underskud	. . . . .	3,395. 52	232. 35	6,139. 05	»
	Balance	94,266. 34	100,478. 68	107,690. 79	118,091. 77	129,240. 07

Udgifter.

Konto.		$18^{94}/_{95}$. Kr. Ø.	$18^{95}/_{96}$. Kr. Ø.	$18^{96}/_{97}$. Kr. Ø.	$18^{97}/_{98}$. Kr. Ø.	$18^{98}/_{99}$. Kr. Ø.
1	Pengeunderstøttelser	21,183. 15	26,871. 38	26,583. 69	32,527. 81	28,780. 24
2	Medicin	17,339. 91	21,247. 20	23,869. 40	24,981. 36	31,148, 09
3	Sygehuspleje	12,038. 30	10.412. 71	13,650. 97	14,704. 01	14,326. 84
4	Lægehonorar	29,909.	31,666. 95	33,007. 05	34,399. 35	37,827. 50
5	Begravelseshjælp	2,920.	3,120.	3,760.	4,560.	4,080.
6	Befordringsudgifter	2,344. 36	2,724. 63	2,406. 04	2,356. 74	2,260. 71
7	Kontorudgifter	491. 18	530. 38	627. 67	878.	998. 46
8	Anskaffelse og Vedligeholdelse af Inventar	98 05	39. 40	54. 60	30.	75. 70
9	Rejseudgifter for Bestyrelsen	124. 08	24.	393. 25	216. 51	189. 50
10	Forskellige Udgifter	2,746. 93	3,842. 03	3,338. 12	3,437. 99	4,417. 02
	Ialt	89,194. 96	100,478. 68	107,690. 79	118,091. 77	124,104. 06
	Overskud	5,071. 38	. . . . .	. . . . .	. . . . .	5,136. 01
	Balance	94,266. 34	100,478. 68	107,690. 79	118,091. 77	129,240. 07

Medlemsbidrag.

Aar.	Antal Interessenter.	Interessenternes Bidrag har udgjort ialt. Kr. Ø.	Gennemsnitlig pr. Interessent. Kr. Ø.
$18^{94}/_{95}$	3,445	51,185. 58	14. 86
$18^{95}/_{96}$	3,548	53,687. 17	15. 13
$18^{96}/_{97}$	3,801	59,950. 38	15. 77
$18^{97}/_{98}$	4,002	62,360. 71	15. 58
$18^{98}/_{99}$	4,560	72,738. 87	15. 95

Driftens Tilskud samt Indtægter, der af Driften ere overladte Sygekassen.

Aar.	Antal Interessenter.	Driftens ordinære Tilskud. Kr. Ø.	Indtægter ved Opslag. Allan Dahl. Kr. Ø.	Andre Indtægter. Kr. Ø.	Ekstraord. Tilskud til Dækning af Underskud. Kr. Ø.	Gennemsnitlig pr. Interessent. ord. Tilskud. Kr. Ø.	Gennemsnitlig pr. Interessent. øvrige Indtægter. Kr. Ø.	Ialt pr. Interessent. Kr. Ø.
$18^{94}/_{95}$	3,445	24,690.	11,148. 75	6,873. 76	.....	7. 17	5. 23	12. 40
$18^{95}/_{96}$	3,548	24,690.	11,243. 75	7,043. 26	.....	6. 96	5. 15	12. 11
$18^{96}/_{97}$	3,801	24,690.	11,157. 58	6,500. 43	4,800.	6. 50	5. 91	12. 41
$18^{97}/_{98}$	4,002	24,690.	10,529. 14	7,939. 55	6,000.	6. 17	6. 11	12. 28
$18^{98}/_{99}$	4,560	24,690.	9,725. 59	8,559. 81	13,250.	5. 41	6. 92	12. 33

Anm. Allan Dahls Eneret til Opslag paa Stationer og Holdepladser ophører den 31te Decbr. 1900. Afgiften vil i 1899—1900 andrage 8,384 Kr. 69 Øre og i 1900—01 5,532 Kr. 49 Øre.

b. Skrivelse af 23de December 1899 fra Sygekasseinspektoratet til Kommissionen.

Efter at jeg i Henhold til den ærede Kommissions Skrivelse af 9de d. M. har gjort mig bekendt med de fremsendte Aktstykker vedrørende Statsbanernes Sygekasse, skal jeg tillade mig at bemærke følgende:

Af Statsbanesygekassens Regnskab for Femaaret 1894—99 fremgaar, at Banedriften til Sygekassens jydsk-fynske Afdeling har maattet tilskyde — i direkte Tilskud og overladte Indtægter — et omtrent 3 Gange saa stort Beløb pr. Interessent som til den sjælland-falsterske Afdeling, for at faa Indtægter til nogenlunde at balancere med Udgifter, og det uagtet den gennemsnitlige Størrelse af Interessenternes Bidrag til Kassen har været omtrent ens i begge Afdelinger, nemlig respektive 15 Kr. 40 Øre og 15 Kr. 68 Øre. Dette skyldes, at Kassens Ydelser, uagtet Overensstemmelsen i Medlems-

bidragenes gennemsnitlige Størrelse, ere mere omfattende i den jydsk-fynske end i den sjælland-falsterske Afdeling, idet der i den førstnævnte betales Pengehjælp til det time- og daglønnede Personale foruden de for begge Afdelinger fælles Ydelser (Lægehjælp, Medicin, Sygehus og Begravelseshjælp). Forskellen i Tilskudets Størrelse er imidlertid, set fra Jernbanedriftens Standpunkt, kun tilsyneladende, idet der ogsaa i den sjælland-falsterske Afdeling betales Pengehjælp til det time- og daglønnede Personale, men her direkte af Driften i Stedet for gennem Sygekassen, og ser man bort fra den jydsk-fynske Afdelings Udgift til Pengehjælp, bliver da ogsaa Udgiften pr. Interessent omtrent lige stor i begge Afdelinger. Men ved en Institution som Statsbanerne bør vel Pengehjælpen til det time- og daglønnede Personale betragtes som en direkte paa Driften (og ikke paa Sygekassen) hvilende Byrde — i Lighed med det maanedslønnede Personales under Sygdom ubeskaarne Lønning, som dog ingen vilde falde paa at føre Sygekassen til Udgift —, hvorfor man gør rettest i at fæste Opmærksomheden nærmest paa den sjælland-falsterske Afdeling.

Hvor stort har Statens Tilskud gennem Jernbanedriften været til denne Afdeling? Det er Hovedspørgsmaalet, som frembyder sig paa det nuværende Tidspunkt, hvor Sygekasseloven har skabt en Mængde andre Sygekasser, der ogsaa faa Statstilskud, idet det selvfølgelig vil have Interesse at sammenligne hins og disses Tilskud. I det tidligere nævnte Femaar viser det sig, at Statsbanedriftens Tilskud til den sjælland-falsterske Afdeling har været i Gennemsnit 4 Kr. 82 Øre pr. Interessent aarlig. I en anerkendt Sygekasse med det samme Medlemsantal og samme Størrelse af det samlede Medlemsbidrag vilde Statstilskudet have udgjort 5 Kr. 14 Øre pr. Medlem, nemlig 2 Kr. pr. Medlem + $^1/_5$ af Medlemsbidragene. Imidlertid lader en Sammenligning mellem disse Tal sig ikke uden videre foretage. Af Regnskaberne fremgaar nemlig, at for Statsbanesygekassens Vedkommende er Hustruen ikke opført som Interessent (Medlem), uagtet hun af Sygekassen modtager ganske de samme Ydelser som sin Mand; havde derimod Kassen været anerkendt, skulde Hustruen, for at kunne nyde noget af den, have været selvstændigt Medlem, men der vilde da ogsaa af Staten være bleven tilskudt 2 Kr. saavel for Hustruen som for Manden. Det vil heraf ses, at Banedriftens Tilskud til den sjælland-falsterske Afdeling bliver endnu mindre i Forhold til det i Tilfælde af Anerkendelse ydede Statstilskud, end de ovenfor anførte Tal vise, men hvor meget mindre lader sig ikke nøjagtigt afgøre, da der i de Inspektoratet tilsendte Aktstykker ikke findes nogen Oplysning om, hvor mange af de som Interessenter i Statsbanesygekassen anførte Mænd der vare gifte, det er derfor kun muligt at danne sig et Skøn herom.

Selv om Staten hidtil synes at være sluppen billigere ved at have sit Banepersonale i Jernbanesygekassen, end om de fandtes i anerkendte Sygekasser, kunde det dog forekomme at være den naturligste Ordning, om Jernbanesygekassen nu ophævedes, og dens Interessenter henvistes til at indtræde i de anerkendte Sygekasser omkring i Landet. Men forudsat ogsaa, at der fandtes anerkendte Sygekasser i samtlige Interessenters nuværende Opholdskommuner, hvilket for Tiden maaske ej endnu er Tilfældet, vilde der stille sig andre Vanskeligheder i Vejen herfor. Dels findes der nemlig i Jernbanesygekassen ikke faa Interessenter (f. Eks. blandt Stationsforstandere og Assistenter), som ikke kunne betegnes som ubemidlede i Sygekasselovens Forstand af Ordet og følgelig vilde være udelukkede fra Optagelse i en anerkendt Sygekasse; dels optage disse sidste som Regel ikke Personer over 45 Aar ligesom heller ikke Personer med svækket Helbredstilstand, hvorved et sandsynligvis endnu større Antal af Jernbanesygekassens Interessenter vilde være udelukkede. Hertil kommer, at de anerkendte Kasser skulle

ifølge Sygekasseloven yde Pengehjælp (mindst 40 Øre daglig) til deres mandlige Medlemmer over 18 Aar, men da Jernbanens Personale — ikke alene det maanedslønnede men ogsaa det time- og daglønnede — efter Jernbanesygekassens eventuelle Ophævelse ligesom før vel beholder sin Indtægt ubeskaaren — helt eller for største Delen — under Sygdom, vil en ydeligere Pengehjælp, som kan gøre Indtægten under Sygdom større end i rask Tilstand, være alt andet end ønskelig; denne Fristelse til Simulation turde blive kostbar for de anerkendte Sygekasser, hvorfor disses Optagelse af Jernbanesygekassens Interessenter i det Omfang, som deres Vedtægtsbestemmelser om Opholdssted, Ubemidlethed, Alder og Helbredstilstand tilstedede, i alt Fald kun burde ske med det Forbehold, at der ikke ydes Pengehjælp.

Paa Grund af de førstnævnte Omstændigheder vilde det saaledes næppe være tilraadeligt, at man med et Slag hævede Jernbanesygekassen. Man kunde derimod standse fremtidig Tilgang til den, udelukke af de nuværende Interessenter alle dem, hvis økonomiske Kaar ere af den Art, at de uden at være i Sygekasse nok kunne overkomme at sikre sig Helbredelsesmidler under Sygdom, og henvise de øvrige til at gaa over i anerkendte Sygekasser (med Bortfalden af Pengehjælp fra Kassen), forsaavidt de i Henseende til Alder, Helbredstilstand og Opholdssted ere istand til opfylde disse Kassers Optagelsesbetingelser. For den Rest af Interessenter, som ikke var istand hertil, vilde da Jernbanesygekassen vedblive at bestaa, indtil de paagældende vare uddøde. Men i saa Tilfælde — og endnu mere, dersom man vælger at lade Jernbanesygekassen bestaa i sin Helhed, omend med Ændringer (jfr. senere) — vil det være tilraadeligt at sætte en Stopper for det Misbrug af Medicin, der tydeligt nok finder Sted. Medicinudgiften pr. Interessent viser sig nemlig i Jernbanesygekassen at være næsten dobbelt saa stor som de anerkendte Sygekassers Medicinudgift pr. Medlem, og det selv med behørigt Hensyn til, at de gifte Interessenter i den førstnævnte Kasse paa Grund af Hustruen maa i denne Sammenhæng tælles dobbelt; ved Hjælp af den aarlige Lægeudgift i den sjællandfalsterske Afdeling, hvis Størrelse pr. enkelt Medlem og pr. Familie er oplyst, kan det skønnes, at Interessenternes Antal, naar Hustruen tillægges, maa f. Eks. i 1898—99 have været mellem $^1/_3$ og $^1/_2$ større end det paa Regnskabet anførte Tal. Til at standse Misbrug af Medicin i en Sygekasse er det imidlertid ikke tilstrækkeligt at lade Medlemmerne betale $^1/_{10}$ af Medicinen, saaledes som det for Tiden finder Sted i den jydskfynske Afdeling, man maa lade dem betale $^1/_3$ eller $^1/_2$ af Medicinen.

Selv om man lod Jernbanesygekassen lidt efter lidt dø ud, kunde man dog godt lade den dermed forbundne Begravelseskasse bestaa i sit nærværende Omfang og med vedvarende Tilgang fra Banepersonalet, dersom saadant fandtes anbefalelsesværdigt, men den burde da udskilles som en særlig Kasse, og Medlemsbidraget (Præmien) beregnes af Sagkyndige.

Viger man imidlertid tilbage for de Ulemper, som muligt nok kunne være forbundne med denne langsomme Hendøen af Jernbanesygekassen, og derfor foretrækker at lade den vedblivende bestaa, bør dette i alt Fald næppe ske uden væsentlige Ændringer, som i Korthed kunne antydes ved følgende Anvisninger:

1. De to Afdelinger bør slaas sammen.
2. Ydelserne bør overalt være ens, nemlig til Medlemmerne og deres i Hjemmet værende Børn under 15 Aar: Lægehjælp, Sygehusbehandling og $^1/_3$ (eller $^1/_2$) Medicin, medens Pengehjælpen til det time- og daglønnede Personale lægges over paa Driften ligesom det maanedslønnede Personales under Sygdom.

3. Hustruer (og Tyende) skulle være selvstændige Medlemmer for at kunne faa noget af Kassen.
4. Medlemsbidraget fastsættes paa en rationel Maade.
5. Begravelseskassen udskilles med et for den særligt Kontingent.

---

c. Skrivelse af 10de Oktober 1900 fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Kommissionen.

I Skrivelse af 6te Juni d. A. har den ærede Kommission ved at oversende Afskrift af en af Sygekasseinspektøren den 23de December f. A. afgiven Betænkning anmodet Generaldirektoratet om at fremsætte sin Formening om, hvorledes Statsbanedriftens Sygekassevæsen vilde kunne omordnes paa en tidssvarende og hensigtsmæssig Maade.

I denne Anledning skal man herved udtale følgende:

Sygekasseinspektørens principale Forslag gaar ud paa at standse al fremtidig Tilgang til Statsbanernes bestaaende Sygekasser, udelukke af de nuværende Interessenter alle dem, hvis økonomiske Kaar tillade dem selv at betale deres Helbredelsesmidler, henvise de øvrige nuværende Interessenter til at gaa over i anerkendte Sygekasser, for saa vidt de i Henhold til Alder, Helbredstilstand og Opholdssted ere i Stand til at opfylde disse Kassers Betingelser, samt lade Statsbanernes Sygekasser vedblive at bestaa for Resten af de nuværende Interessenter, indtil de uddø, dog saaledes, at Interessenterne selv skulle betale $^1/_2$ eller $^1/_3$ af deres Medicin. Subsidiært foreslaar Inspektøren at lade Sygekasserne bestaa efter at være slaaede sammen til én og med væsentlige Ændringer i Statuterne.

Naar der saaledes foreslaas Ophævelse eller i ethvert Tilfælde en betydelig Indskrænkning af Statsbane-Sygekassernes Omraade, er dette ikke foranlediget af finansielle Hensyn, thi som af Sygekasseinspektøren oplyst, er Staten hidtil sluppen billigere ved at have sit Jernbanepersonale i egne Sygekasser, end om de fandtes i anerkendte Sygekasser, og der synes ikke at være nogen Udsigt til, at dette Forhold skulde forandre sig. Efter Opgørelser, foretagne ved Udgangen af sidste Regnskabsaar, 1899—1900, stille Tallene sig saaledes:

		Medlemstal (ved Regnskabsaarets Udgang).	Medlemsbidrag.	Statsbanedriftens Tilskud (iberegnet Indtægter, der af Driften ere overladte Sygekasserne).
			Kr.	Kr.
Sjælland-Falster	Interessenter.....	4,850	82,500	18,800
	Hustruer.....	3,750		
Jylland-Fyn	Interessenter.....	5,100	81,300	40,200
	Hustruer.....	4,150		
	Tilsammen...	17,850	163,800	59,000

I Pengeunderstøttelser til Dag- og Timelønnede under Sygdom er af den jysk-fynske Sygekasse udredet	20,250 Kr.
Altsaa udgør det virkelige Driftstilskud i 1899—1900	38,750 Kr.
Efter Reglerne for anerkendte Sygekasser vilde Statstilskudet have udgjort:	
2 Kr. × 17,850.....	= 35,700 Kr.
$^1/_5$ af Medlemsbidraget (163,800 Kr.).....	= 32,760 —
	68,460 Kr.

Selv om man tager i Betragtning, at en Del af Statsbanesygekassernes Interessenter ikke ere „ubemidlede“ i Sygekasselovens Forstand, udgør denne Del dog kun et forholdsvis ringe Mindretal af samtlige Interessenter. Der kan herefter ikke være Tvivl om, at der vil paaføres Statskassen en Merudgift ved at opløse Statsbanernes Sygekasser og henvise Personalet til de anerkendte Sygekasser, foruden at Kommunerne ville faa nye Byrder ved en saadan Ordning.

Men naar saaledes allerede Hensynet til Statens og Kommunernes Finanser taler for Opretholdelse af en særlig Sygekasse, fælles for Statsbanernes Personale, maa det være tilladt ganske kort at berøre de Grunde, som fra Statsbanernes eget Standpunkt i langt stærkere Grad anbefale en saadan Ordning.

Ligesom tilfredsstillende Sundhedsattest er en Betingelse for en hvilken somhelst Ansættelse i Statsbanernes Tjeneste (hvilken Attest, naar det drejer sig om Ansættelse ved den ydre Jernbanetjeneste, er baseret paa en indgaaende Undersøgelse af vedkommendes Organer og legemlige Funktioner, af hans Syns-, Farve- og Høresans), saaledes er det af største Betydning, at der under hele Tjenestetiden opretholdes gode Sundhedsforhold blandt de ansatte, og at der i saa Henseende føres Kontrol saa vidt muligt med hver enkelt. Hvad Kontrollen angaar, drejer det sig i første Række om at kontrolere, at Driftstjenesten ikke bestrides af Folk, der ere behæftede med Legemssvagheder, som kunne udsætte Driftens Sikkerhed for Fare; i anden Række gælder det at værne Statsbanerne mod Misbrug af økonomisk Betydning i Tilfælde af Sygemeldinger og Afskedsbegæringer. Hvad Sygemeldingerne angaar, har en Kontrol saa meget større Betydning, som vore Statsbaners Personale i vidt Omfang er maanedslønnet og oppebærer fuld Lønning ogsaa i Sygdomstilfælde, idet man ikke her har indført det svenske „Tjenstgøringspenge“-System, der meføre, at en Del af Lønnen bortfalder under Sygemeldinger.

Det foran udviklede fører til, at Statsbanernes Personale ikke bør henvises til de mange, rundt i Landet spredte lokale Sygekasser, men bør samles i en for dem bestemt fælles Sygekasse. Da det vil være ønskeligt, at hele Personalet indtræder i denne Kasse, bør den ikke blot som hidtil staa aaben for samtlige Klasser af ansatte uden Hensyn til Løn eller Stilling, men Indtrædelsen i den bør være tvungen for alle Klasser. Herved opnaar man ikke blot — ved Siden af de ovenanførte Øjemed — at styrke Kassen økonomisk; men der tilstræbes tillige et andet, for Tjenestens daglige Udførelse vigtigt Formaal, nemlig at udvikle og styrke Fællesskabsfølelsen mellem højere og lavere Funktionærer —, noget, der taler imod at udelukke Embedsmænd over en vis Lønningsgrænse fra Sygekassen, eller at gøre Indtrædelsen tvungen for nogle, frivillig for andre.

Vilde man derimod ophæve Sygekassen, da vilde der nødvendigvis paabyrdes

Banerne Udgifter dels til Lønning af et større Antal lægekyndige Konsulenter, hvis Kontrol dog langtfra kunde blive saa god og betryggende som den nuværende, hvor Jernbanelægen (d. v. s. Sygekasselægen) ofte gennem mange Aar kender hver enkelt Interessent, dels til Betaling af Helbredelsesmidler til tilskadekomne Funktionærer, som nu afholdes af Statsbanernes Sygekasser, men ikke kunde ventes i samme Omfang bekostede af de forskellige anerkendte Sygekasser. Det er ligeledes givet, at den større Sygelighed blandt Personalet, som vilde resultere af en mindre let Adgang til Lægetilsyn og Helbredelsesmidler, vilde paadrage Statsbanerne Merudgifter til Afløsnings- og Reservemandskab.

I det foregaaende er kun berørt de Grunde, som af Hensyn til Statsbanedriftens egne direkte Interesser tale for at opretholde en særlig Statsbanesygekasse. Det vilde imidlertid efter Generaldirektoratets Formening være urigtigt ikke ogsaa at betragte Sagen fra det store Jernbanepersonales Synspunkt. Saa længe Jernbanerne have bestaaet, har Personalet været vant til i Sygdomstilfælde at kunne ty til deres egen Sygekasse, der gennemgaaende har virket til Tilfredshed. Det vilde derfor sikkert vække en stor — og saa vidt skønnes ikke uberettiget — Misfornøjelse blandt Personalet, om denne Kasse uden afgørende Motiver skulde ophæves, og Personalet henvises til de lokale Sygekasser, hvor Personalets legemlige Vel ikke vilde kunne ventes varetaget paa en saa fyldig og hensynsfuld Maade som den tilvante —, for ikke at tale om de ikke ganske faa Funktionærer, der overhovedet ikke som „lavt lønnede Bestillingsmænd“ i Sygekasselovens Forstand vilde kunne finde Optagelse i nogen anerkendt Sygekasse. Naar ovenfor er hentydet til Jernbanepersonalets berettigede Krav, bør det ogsaa haves for Øje, at mange Grene af Jernbanetjenesten i højere Grad end de fleste andre Virksomheder disponerer til Sygelighed af forskellig Art. Det skal i øvrigt her indskydes, at Misfornøjelse hos Personalet ikke blot vilde komme frem overfor en Ophævelse af Jernbanesygekassen, men ogsaa, hvis man ve opretholdt en saadan Sygekasse, men væsentlig forringede dennes Ydelser eller forhøjede Medlemmernes Tilskud. De Vanskeligheder, der vilde opstaa derved, at der ikke i alle de Kommuner, hvor der bor Statsbanefunktionærer, findes anerkendte Sygekasser, ere allerede berørte af Sygekasseinspektøren.

Af de anførte Grunde maa Generaldirektoratet tilraade, at der opretholdes en Sygekasse for Statsbanedriftens Personale, og man maa endvidere anbefale, at denne Sygekasse ikke byder væsentlig ringere Goder end Statsbanernes hidtilværende Sygekasser. Man foreslaar herefter følgende Ordning af Statsbanedriftens Sygekassevæsen:

1) De to bestaaende Sygekasser (den sjælland-falsterske og den jysk-fynske) forenes til én.

2) Denne Sygekasses Love fastsættes i Hovedpunkterne — navnlig hvad Medlemmernes Bidrag og Kassens Ydelser angaar — paa Grundlag af de nugældende Regler for Statsbanedriftens sjælland-falsterske Sygekasse, dog med enkelte vigtige Modifikationer.

3) Indtrædelse i Sygekassen er tvungen for alle ansatte, frivillig for Pensionister og pensionerede Enker, for saa vidt de uden Afbrydelse fortsætte Forholdet til Kassen.

4) Medlemsbidraget sættes til $1^1/_2$ pCt. af Lønnen.

5) Kun de ansatte (samt Pensionister og pensionerede Enker) betragtes som Medlemmer, men Sygekassens Goder ydes ogsaa til Medlemmets Hustru samt Børn under 18 Aar m. fl.

6) Kassen yder i Sygdomstilfælde frit Lægetilsyn, fri Medicin, ordineret af Sygekassens Læger, og frit Hospitalsophold, eventuelt efter særlig Afgørelse andre Helbredelsesmidler eller Bidrag til disse.

7) Pengehjælp til dag- og timelønnede Sygekassemedlemmer udredes derimod af Statsbanedriftens almindelige Midler.

8) Ved Dødsfald yder Kassen en Begravelseshjælp.

9) Hvad Kassens Bestyrelse angaar, ophæves Repræsentantskabet, og Kassen styres af Generaldirektoratet.

10) Kassens Indtægter bestaa, foruden i Medlemmernes Bidrag, af et Tilskud pr. Medlem ydet af Statsbanedriften.

11) Af den sjælland-falsterske Sygekasses beholdne Formue, eventuelt i Forbindelse med et Overskud fra den jysk-fynske Kasse, oprettes et Hjælpefond, hvis Renter og Indtægter anvendes til bedste for Medlemmerne af den nye Sygekasse, nemlig til Afholdelse af Udgifterne — helt eller delvis — ved saadanne Helbredelsesmidler (Ophold paa Sanatorier og lign.), som Sygekassen ikke yder. Til dette Fond hjemfalder Bøder for Tjenstforseelser, som ikendes ansatte, samt Overskudet ved Salg af fundne Sager (jfr. Politiloven af 11te Maj 1897 § 20), medens i øvrigt de af Statsbanedriftens Indtægter, som hidtil have været tillagte Sygekasserne, fremtidigt inddrages blandt Statsbanedriftens almindelige Indtægter.

Til de anførte Punkter skal knyttes nogle enkelte Bemærkninger.

Til 1. Er i Overensstemmelse med Sygekasseinspektørens subsidiære Forslag.

Til 3. Hidtil har Indtrædelse i Statsbanernes Sygekasse været obligatorisk for de dag- og timelønnede samt lavere maanedslønnede (Depotarbejdere, Portører, Brokarle, Stationsbude, Stationskarle, Matroser og Skibsfyrbødere) i Jylland-Fyn; paa Sjælland-Falster har Indmeldelsen været frivillig for alle. Erfaringen — navnlig fra det sjælland-falsterske Distrikt — viser, at det aldeles overvejende Flertal af ansatte i alle Klasser frivillig indtræder i Statsbanernes Sygekasse, naar denne byder de hidtil tilbudte Fordele, men af tidligere udviklede Grunde foretrækker man at gøre Indtrædelsen tvungen for alle ansatte. Hertil bør dog formentlig rettest tilvejebringes Lovhjemmel, f. Eks. gennem en Bestemmelse i en eventuel ny Lønningslov for Statsbanerne. Derimod vilde det næppe være rigtigt at tvinge Pensionisterne eller de pensionerede Enker til at være i Statsbanernes Sygekasse, men det synes tilstrækkeligt at paalægge dem straks ved Afskedigelsen, henholdsvis Dødsfaldet, at tage Beslutning, hvis de ville fortsætte Forholdet til Sygekassen, saaledes at de som Regel ikke kunne komme ind i denne, naar de én Gang ere udtraadte.

Til 4. Man har bibeholdt det for den sjælland-falsterske Sygekasse fastsatte Medlemsbidrag af $1^1/_2$ pCt., idet man formener, at den mest rationelle Ordning i en Sygekasse, der omfatter Medlemmer med saa vidt forskellige Indtægter, er den at fastsætte Bidraget i Forhold til vedkommendes Løn, hvorved opnaas, at Statens Bidrag i Virkeligheden udelukkende kommer de lavere lønnede Funktionærer og mest de lavest lønnede til Gode, medens de højere lønnede Interessenter kun ved egne Bidrag assurere deres Stilling i Sygekassen. Det fremgik saaledes af en for ca. 10 Aar siden foretagen Opgørelse, at Statens Bidrag til den sjællandske Sygekasse udelukkende kom Interessenter til Gode med tilsvarende Indtægter som de, der give Adgang til Optagelse i anerkendte Sygekasser.

Til 5. Denne Ordning er i Overensstemmelse med det hidtil bestaaende. — I den jysk-fynske Sygekasse er Aldersgrænsen for de hjemmeværende Børn, der kunne

nyde Sygekassens Goder, sat til det fyldte 16de Aar; i den sjælland-falsterske Kasse gælder ingen Aldersgrænse. I den nye Sygekasse har man tænkt sig Aldersgrænsen sat til det fyldte 18de Aar (det Tidspunkt, da Forsørgelsespligten ophører). Ved Siden af Hustru og hjemmeværende Børn under 18 Aar har man tænkt sig ligesom hidtil at indrømme Adgang til Sygekassens Goder for 1 bestemt forud opgiven Person, der som Barn over 18 Aar, som nær Slægtning eller som Husholderske eller Tyende har fast Ophold i Medlemmets Hus uden at betale for sig. Denne Ordning har navnlig Hensyn til Tyendet.

Til 6. Som antydet i Generaldirektoratets Skrivelse af 9de Oktober f. A. har Erfaringen vist, at det ikke øver nogen væsentlig Indflydelse paa Medicinforbrugets Størrelse, at det paalægges Medlemmerne at godtgøre Sygekassen en mindre Andel (f. Eks. 10 pCt.) af Udgiften til deres Medicinforbrug, saaledes som Ordningen for Tiden er i Statsbanernes jysk-fynske Sygekasse. Da dette System derhos foraarsager et stort Arbejde, kan det ikke anbefales, at man uden Nødvendighed bibeholder det og overfører det til hele Statsbaneomraadet. Af Sygekasseinspektøren er det foreslaaet at lade Medlemmerne betale $^1/_3$ eller $^1/_2$ af Medicinen, men herved blive de Goder, som bydes Medlemmerne, altfor smaa, særlig under Hensyn til Størrelsen af det Interessenterne paalagte Bidrag. Der er formentlig heller ingen Anledning til at optage denne Bestemmelse efter de Erfaringer, man har fra den sjællandske Sygekasse, hvor Medicinen altid er betalt fuldt ud, og hvor man med et mindre Statstilskud har kunnet samle en ikke ubetydelig Formue. Dog bør der i Sygekassestatuterne tages det Forbehold, at hvis Kassens Indtægter skulde vise sig utilstrækkelige til at dække Udgifterne (f. Eks. netop paa Grund af overdrevent Medicinforbrug), kan Ministeriet paabyde, at Medlemmerne skulle godtgøre Sygekassen visse Procent af Betalingen for den Medicin, de modtage for Kassens Regning; i andre Tilfælde af Underskud vil man muligvis foretrække at forhøje Medlemsbidraget, hvorom ligeledes Forbehold bør tages. Men bortset fra saadanne Muligheder, haves der i Virkeligheden andre virksomme Kontrolmidler mod Misbrug af Medicin; hertil maa navnlig regnes dels Afskaffelsen af den hidtil i den sjælland-falsterske Sygekasse bestaaende Ret til at anmelde privat Læge, dels saadanne indskrænkende Regler med Hensyn til Medicinens Art, som nu findes i de sjælland-falsterske Sygekassestatuter § 6, 1ste Stykke og § 7, dels endelig den Støtte, Generaldirektoratet vil kunne have i de af samme ansatte Jernbanelæger.

Til 7. Stemmer med Sygekasseinspektørens Forslag.

Til 8. Foreningen af Syge- og Begravelseskasse har mange Aars Hævd ved Jernbanerne, og der ses ikke at være nogen egentlig afgørende Grund til at bryde dette Forhold og gaa over til en mere omstændelig Ordning med særskilt udregnet Bidrag til en særlig Begravelseskasse. Hjælp til Bestridelse af Begravelsesudgifter fremtræder som et naturligt Supplement til og Afslutning paa den under Sygelejet ydede Hjælp. At der overhovedet tilsikres Begravelseshjælp, er et saa meget større Gode ved vore Statsbaner, som man ikke her kender til nogen tilsikret Ret eller faktisk Adgang for en afdød ansats efterladte til at hæve Lønning eller blive boende i Tjenestebolig i et vist Tidsrum efter Dødsdagen. Naar en ansat dør, bortfalder hans Lønning straks, og hans efterlevende maa som oftest rømme Tjenesteboligen uden Varsel.

Til 9. For Tiden findes der baade ved den sjælland-falsterske og ved den jysk-fynske Sygekasse et af Medlemmerne valgt Repræsentantskab (eller Bestyrelse), der i Forening med den af Generaldirektøren valgte Formand (for Tiden Chefen for Sekretariatet) styrer Kassens Anliggender. Naar imidlertid Staten skal støtte og op-

retholde Sygekassen ikke blot ved et anseligt Tilskud, men ogsaa ved sin Administration, synes det allerede af den Grund naturligt, at Staten bør have den afgørende Stemme i alle vigtigere Beslutninger, saaledes at Statens Repræsentant ikke som nu kan overstemmes, naar blot en Del af de øvrige Bestyrelsesmedlemmer ere enige imod ham. Dertil kommer det praktiske Hensyn, at det nuværende repræsentative System, der kunde passe, den Gang Sygekassen var forholdsvis lille, er ret ubrugbart i en stor Kasse, hvor der daglig foreligger et stort Antal Sager til Afgørelse, jævnlig af presserende Natur. Allerede nu, hvor hver Sygekasse dog kun omfatter omtrent Halvdelen af Statsbanernes Omraade, har det vist sig praktisk nødvendigt for Bestyrelsen at overdrage Formanden i vidt Omfang at handle paa egen Haand, og naar der bliver en fælles Sygekasse for hele Statsbaneomraadet, vilde en repræsentativ Styrelse blive endnu mere omstændelig. Den vigtigste Del af de Goder, Sygekassen byder, bør være statutmæssig tilsikret; hvad der derudover kan tilstaas af ekstraordinære Helbredelsesmidler, beror paa Kassens Status, som bedst kan bedømmes i Generaldirektoratet. Som kontrolerende overfor de enkelte Medlemmer har Repræsentantskabet ikke haft Betydning, i saa Henseende vil den styrende have sin bedste Støtte hos Sygekassens Læger, hvis Bistand turde blive saa meget mere værdifuld, jo mindre deres Ansættelse og Afskedigelse gøres afhængig af en af Sygekassemedlemmerne valgt Repræsentation.

Til 10. Man har i Skrivelse til Indenrigsministeriet af 9de Oktober f. A. gjort opmærksom paa det uheldige i, at Driften til de nu bestaaende Statsbanesygekasser yder — foruden visse til samme henlagte Indtægter — et én Gang for alle fastsat Tilskud pr. Banemil. Det mest rigtige og rationelle vil være at beregne Tilskudet pr. Medlem og da navnlig at yde samme Bidrag som til de anerkendte Sygekasser, altsaa 2 Kr. for hvert Medlem (4 Kr. for gifte) + $^1/_5$ af Medlemmernes Bidrag. Paa den anførte Maade antager man, at en Statsbanesygekasse vil kunne bære sig, og der vil ikke voldes Staten væsentlig anden Udgift, end om en saadan Sygekasse ikke eksisterede. Ved Siden heraf vilde det være ønskeligt, om Statsbanernes Sygekasse ved Indlæggelse af sine Medlemmer paa de stedlige Sygehuse kunde opnaa samme Betalingslempelser, som ifølge Loven tilkomme de anerkendte Sygekasser, og man skal tillade sig at henstile, at der søges tilvejebragt den fornødne Lovhjemmel i saa Henseende.

Til 11. Et saadant Fond som det her omtalte vilde kunne blive til ikke ringe Gavn navnlig for dem, som i Statsbanernes Tjeneste have paadraget sig en eller anden Sygdom, som kun kan bedres ved særlige Midler (f. Eks. Ophold paa et Sanatorium), som ligge udenfor Sygekassens Formaal, og som den paagældende heller ikke selv har Raad til uden Bistand at bekoste. Institutionen vil ikke koste Statsbanerne noget, idet Bøder, der ikendes Personalet, og Overskudet ved Salg af fundne Sager ikke ere Indtægter, der tilkomme Banen. Muligvis kunde Fondet ogsaa i Tiden vokse ved Gaver og Legater fra private. Der bør af Ministeriet selvfølgelig udfærdiges en Fundats for Fondets Virksomhed, og man har tænkt sig Fondets Bestyrelse valgt af samtlige Medlemmer af Statsbanernes Sygekasse.

Til nærmere Oplysning om det under Punkterne 1—10 anførte vedlægges et „Udkast til Regler for Statsbanedriftens Sygekasse".

d. Udkast til Regler for Statsbanedriftens Sygekasse,

udarbejdet af Generaldirektoratet for Statsbanedriften

§ 1.

Kassens Formaal.

Kassens Formaal er i Overensstemmelse med de efterfølgende Regler at yde:

a. Hjælp i Sygdomstilfælde,
b. Begravelseshjælp.

§ 2.

Kassens Medlemmer.

1. Forpligtede til at være Medlemmer af Kassen ere:
   a. alle ved Statsbanedriften ansatte eller til fast Arbejde antagne samt Aspiranter, Trafikelever og Lærlinge under Maskinafdelingen.
2. Berettigede til at være Medlemmer af Kassen ere:
   b. alle, der afgaa af Statsbanedriftens Tjeneste med Pension eller Ventepenge, for saa vidt de ved Afgangen uden Afbrydelse fortsætte Forholdet til Kassen.
   c. alle pensionerede Enker efter ansatte eller antagne ved Statsbanedriften eller efter pensionerede Funktionærer eller Arbejdere ved Driften, for saa vidt Manden ved sin Død var Medlem af Sygekassen, og Enken uden Afbrydelse fortsætter Forholdet til denne.
3. Lige med de under 2 b og c nævnte Pensionister og pensionerede Enker regnes under forøvrigt lige Vilkaar de, der oppebære Understøttelse i Henhold til § 20. IV. i Lov af 12te April 1892 om Statsbanedriftens Ordning, og de, der (henholdsvis hvis Mænd) have valgt at forblive under Bestemmelserne om Alderdomsforsørgelse m. v. af 10de Maj 1869, og som ved deres Afgang (henholdsvis ved Mandens Død) have faaet det opsparede Beløb med Driftens Tilskud udbetalt eller anvendt til Forsørgelse.
4. Personer, der ved nærværende Reglers Ikrafttræden ere Medlemmer af en af Statsbanedriftens hidtil bestaaende 2 Sygekasser, kunne, selv om de ikke opfylde ovenstaaende Betingelser, umiddelbart overgaa til den ny Sygekasse. Dette gælder bl. a. ogsaa om de Ekstraarbejdere, som ved nævnte Tidspunkt ere Medlemmer af den hidtil værende sjælland-falsterske Sygekasse, for disses Vedkommende dog med de i de efterfølgende §§ paa sit Sted omtalte Lempelser i Medlemsforholdet.

§ 3.

Ind- og Udtrædelse. Medlemskort.

1. Indtrædelse i Kassen sker umiddelbart ved Ansættelsen (henholdsvis ved disse Reglers Ikrafttræden). For Enkers Vedkommende regnes Indtrædelsen eventuelt fra Dagen efter Mandens Død; Medlemsbidrag beregnes hende dog først fra den 1ste i den paafølgende Maaned, medmindre hun faar Pension fra et tidligere Tidspunkt.
2. Medlemmer, der udtræde af Statsbanedriftens Tjeneste, ophøre samtidigt at være Medlemmer af Sygekassen (jfr. dog § 10), medmindre Vedkommende har Adgang til Kassen efter § 2, 2 b og benytter sig af denne Adgang. De under § 2, 2 b og c nævnte Medlemmer kunne udmelde sig af Kassen ved Udgangen af et Regnskabsaar og med 1 Maaneds skriftligt Varsel.

3. Medlemmer, der have udmeldt sig af Kassen, (jfr. dog § 6, 3), eller som ere udslettede i Henhold til § 4, 7 eller § 8, 5, kunne kun med Generaldirektoratets særlige Samtykke genoptages.
4. Alle Medlemmer forsynes med Medlemskort, der skulle tilbageleveres ved Udtrædelsen af Kassen. Hvis Kortet ikke leveres tilbage, eller hvis der maa udstedes Duplikat, betales en Erstatning af 50 Øre, som tilfalder Sygekassen.

§ 4.

Medlemmernes Bidrag.

1. De i § 2, 1 a, omhandlede ansatte m. v. svare i Medlemsbidrag $1^1/_2$ pCt. af deres Løn og Emolumenter.
2. De i § 2, 2 b, jfr. 3, omhandlede forhenværende Ansatte, svare $1^1/_2$ pCt. af den Løn, hvoraf deres Pension eller Ventepenge ere beregnede, eller hvoraf de ved deres Afsked svarede Bidrag til Alderdomsforsørgelsen.
3. De i § 2, 2 c, jfr. 3, omhandlede Enker svare Halvdelen af det Bidrag, deres afdøde Mænd have svaret eller ifølge nærværende § Post 2 vilde have haft at svare.
4. De i § 2, 4, sidste Punktum, omtalte sjælland-falsterske Ekstraarbejdere svare 1 pCt. af deres Løn.
5. For de maanedslønnede Medlemmer beregnes Bidraget af den ifølge Lov om Statsbanedriftens Ordning § 17 d. pensionsgivende Indtægt samt af Bestillingstillæg og Opholdstillæg.
6. De dag- eller timelønnede svare Bidrag saavel af Dag- eller Timeløn (herunder al Overtidsbetaling) som af Betaling for Akkordarbejder (herunder ikke Betaling for Leverance af Materialier og lign.).
7. For saa vidt Medlemmerne faa Lønning, Pension, Understøttelse eller Ventepenge udbetalt af Banerne, indeholdes Bidragene ved Udbetalingen; de forhenværende ansatte og Enker, der have valgt at forblive under Bestemmelserne angaaende Alderdomsforsørgelse, sørge selv for, at Beløbene indbetales til Kassereren forud for hver Maaned, og betragtes som udtraadte, dersom Bidragene ikke erlægges i rette Tid.
8. Betalte Bidrag tilbagebetales ikke.
9. De med Dag- eller Timeløn antagne ere fritagne for at betale Bidrag under Sygdom.

§ 5.

Sygehjælpens Omfang i personlig Henseende.

1. I Sygdomstilfælde yder Sygekassen Hjælp efter de nedenfor i §§ 6—8 givne Regler til Medlemmerne for dem selv, deres med dem samlevende Hustru, deres Børn under 18 Aar, der have stadigt Ophold hos Forældrene uden at betale for sig, samt til 1 bestemt forud opgiven Person, der som Barn over 18 Aar, som nær Slægtning eller som Husholderske eller Tyende har fast Ophold i Huset uden at betale for sig.
2. For at en Person ifølge Punkt 1, uden at være Medlemmets Hustru eller Barn under 18 Aar, kan indskrives som berettiget til at nyde Kassens Goder, maa det, hvis Personen ikke er Medlemmets Husholderske eller Tyende, ved Attest fra en af Sygekassens Læger godtgøres, at den Vedkommende for Øjeblikket er rask og ikke lider af nogen betydeligere kronisk eller uhelbredelig Sygdom.

3. De i § 2, 4, sidste Punktum, omtalte sjælland-falsterske Ekstraarbejdere, der ifølge § 4, 4. kun betale 1 pCt. af deres Løn i Bidrag, have kun Ret til Hjælp for deres egen Person.

§ 6.

Lægetilsyn og Medicin.

1. Medlemmerne have i Sygdomstilfælde Ret til (for dem selv og de ifølge § 5 til Hjælp af Sygekassen berettigede Medlemmer af deres Husstand) at fordre Tilsyn af Sygekassens Læge (Jernbanelægen) i den Kreds, hvor de bo, og af de af Sygekassen antagne Specialister efter de herfor givne særlige Forskrifter, samt fri Medicin (med de i § 7 nævnte Undtagelser), for saa vidt denne foreskrives af vedkommende Jernbanelæger eller Specialister og er af en saadan Beskaffenhed, at den skal haves fra et Apotek. Saavidt muligt skal Medicinen tages fra et af de Apoteker, med hvilke Sygekassen har Akkord om Levering af Lægemidler. Derimod leveres der ikke saadanne Lægemidler, som sædvanligvis kunne tilberedes i Husholdningen, saasom Havregrød til Omslag o. s. v. (jfr. iøvrigt § 7).
2. Tilsyn i Hjemmet af en af Sygekassens Læger kunne de i § 2, 2 b og c omhandlede forhenværende ansatte og Enker kun forlange, naar de bo i en kortere Afstand end $^1/_4$ Mil fra en af Statsbanernes Stationer eller selv befordre Lægen mellem Stationen og deres Hjem.
3. Sygekassens Forpligtelse til i Sygdomstilfælde at skaffe fri Lægehjælp bortfalder dog, naar Generaldirektoratet ikke ser sig i Stand til i en Kreds at træffe Overenskomst med Læge paa de sædvanlige Vilkaar. I saa Tilfælde ere Kredsens Medlemmer berettigede til midlertidigt at udtræde af Kassen eller anmelde en privat Læge, som da kan foreskrive Medicin m. m. for Sygekassens Regning. Er Betalingen til de privat antagne Læger tilsammen mindre end eller lig med den Sum, som regelmæssigt skulde have været udredet til Jernbanelægen, godtgør Sygekassen hele Beløbet; er den større, godtgøres der efter nærmere af Generaldirektoratet fastsatte Regler de Medlemmer, der have maattet søge Læge, mindst en saa stor Sum, som normalt vilde have været at udrede til Jernbanelægen.

§ 7.

Sygeudgifter, som i Reglen ikke afholdes af Kassen.

1. a. Maskiner, Apparater, Bandager samt til stadigt eller langvarigt Brug: Bind, engelsk Charpi, Vat.
   b. Bade, Luftklokke, Massage, elektrisk eller hypnotisk Behandling, Mineralvande.
   c. Medikamenter i dyrere Former end nødvendigt, som Trochisci, Pastiller, Tabletter, Capsulæ, Tubæ o. s. v.
   d. Styrkende Midler, der nærmest maa henregnes til Fødemidler, som Maltpræparater, Børnemel, Kødpulver, Chokolade, Mavebitter, Pepsinvin, Pepsinsaft, Kinavin, samt til længere Tids Brug: Kinadraaber, Kognak og Vin; endvidere Hæmatogen, Hæmatin og lignende Præparater.
   e. Arkana.
2. Saadanne Udgifter ville dog undtagelsesvis kunne afholdes helt eller delvis af Sygekassen, naar Generaldirektoratet efter derom fremsat særskilt Andragende, der, hvor Sygdommen tillader det, bør ske forud for Anskaffelsen, under særegne Omstændigheder giver sit Samtykke dertil.

3. Udgifter til Betaling af Sygeplejersker i Hjemmet kan Generaldirektoratet kun udrede af Kassen i saadanne Tilfælde, hvor Patienten efter Lægens Erklæring paa Grund af Sygdommens Beskaffenhed ikke kan taale Transporten til et Hospital og ikke uden saadan Hjælp kan faa den fornødne Pleje i Hjemmet.

§ 8.

Pleje udenfor Hjemmet.

1. Naar et Medlem ønsker, at han enten selv eller et af de i Henhold til § 5 til Behandling paa Sygekassens Regning berettigede Medlemmer af hans Husstand skal indlægges paa det stedlige, offentlige Sygehus, og erhverver Jernbanelægens Vidnesbyrd om, at dette for Sygdommens hensigtsmæssige Behandling eller af andre Hensyn er nødvendigt, da udreder Sygekassen de med Patientens Pleje paa laveste Forplejningsklasse i Sygehuset forbundne Udgifter, for saa vidt Sygdommen ikke henhører til den Art smitsomme Sygdomme, for hvilke Patienterne i Henhold til de gældende Lovbestemmelser kunne indlægges til vederlagsfri Behandling, eller som behandles paa det offentliges Bekostning. Udgifter til Pleje paa Sygehus maa dog ikke uden Generaldirektoratets Tilladelse afholdes af Sygekassen for en og samme Person i længere samlet Tid end 26 Uger.
2. Ethvert Medlem af Sygekassen er forpligtet til at lade sig og de til hans Husstand hørende Medlemmer, som have Adgang til Forplejning paa Sygekassens Regning, indlægge paa offentligt Sygehus, naar Jernbanelægen erklærer det for nødvendigt paa Grund af Sygdommens Beskaffenhed.
3. Indlæggelse paa andre offentlige Sygehuse end det stedlige kan kun ske, naar Generaldirektoratets Tilladelse forud indhentes efter Lægens Indstilling derom.
4. Behandling ved fremmede Læger, Indlæggelse paa private Klinikker eller Pleje andetsteds udenfor Hjemmet end ovenfor nævnt maa ikke finde Sted, medmindre Generaldirektoratets Samtykke forud er indhentet.
5. Godtgørelse fra Medlemmerne til Sygekassen for hafte Udlæg efter denne eller de foregaaende §§ indeholdes i de paagældendes Lønning, Pension, Understøttelse eller Ventepenge eller indbetales til Kassereren efter tilsendt Opgørelse. Det Medlem, der ikke opfylder sine Forpligtelser i sidstnævnte Henseende, kan udelukkes af Kassen.

§ 9.

Begravelseshjælp.

1. I Tilfælde af Død gives følgende Bidrag til Bestridelse af Udgifter ved Begravelsen:
   A. For de under § 2, 1 a og § 2, 2 b omhandlede ansatte og fhv. ansatte:
      a. Naar de selv afgaa ved Døden, 8 pCt. af det Beløb, hvoraf de i det sidste Aar have svaret Bidrag til Kassen, dog ikke over 200 Kr.
      b. Naar deres Hustru eller hjemmeværende Børn over 14 indtil 18 Aar afgaa ved Døden, 5 pCt. af det Beløb, hvoraf i det sidste Aar er svaret Bidrag til Kassen, dog ikke over 100 Kr.
      c. Naar mindre hjemmeværende Børn afgaa ved Døden:

for et Barn indtil $^1/_2$ Aar	6 Kr.
— - — paa $^1/_2$ til 5 Aar	10 —
— - — — 5 - 8 —	16 —
— - — — 8 - 14 —	24 —

dog ikke udover 4 pCt. af det Beløb, hvoraf i det sidste Aar er svaret Bidrag til Kassen.

B. For de under § 2, 2 c, omhandlede Enker:
   a. Naar de selv eller deres hjemmeværende Børn over 14 indtil 18 Aar afgaa ved Døden, 5 pCt. af det Beløb, hvoraf i det sidste Aar er svaret Bidrag til Kassen, dog ikke over 100 Kr.
   b. Naar mindre hjemmeværende Børn afgaa ved Døden:

for et Barn indtil $^1/_2$ Aar	6 Kr.
— - — paa $^1/_2$ til 5 Aar	10 —
— - — — 5 - 8 —	16 —
— - — — 8 - 14 —	24 —

   dog ikke over 4 pCt. af det Beløb, hvoraf i det sidste Aar er svaret Bidrag.

C. For de i § 2, 4, sidste Punktum omhandlede sjælland-falsterske Ekstraarbejdere, naar de selv afgaa ved Døden, 5 pCt. af det Beløb, hvoraf i det sidste Aar er svaret Bidrag til Kassen, dog ikke over 50 Kr.

2. For Dag- og Timelønnede, der have været sygemeldte i Løbet af det sidste Aar, lægges dog ikke det Beløb, hvoraf der virkelig er svaret Bidrag i det sidste Aar, til Grund, men derimod det Beløb, som vedkommende vilde have svaret af, dersom han ikke havde været syg. Har et Medlem ikke svaret Bidrag i et Aar, beregnes Begravelseshjælpen af den Løn, som han normalt vilde have oppebaaret.

§ 10.

Rettighedernes Ophør.

1. Medlemmerne tabe straks Adgangen til de med Kassen forbundne Fordele, naar de ophøre at være Medlemmer, medmindre de afskediges af Tjenesten paa Grund af Sygdom, i hvilket Fald de for deres egen Person nyde godt af de med Kassen forbundne Fordele 1 Maaned efter Afskedigelsen eller, for saa vidt de forplejes paa Hospital eller andetsteds udenfor Hjemmet for Sygekassens Regning (jfr. § 8), indtil det Tidspunkt, indtil hvilket Kassen ifølge § 8 betaler for deres Forplejning, dog med Hensyn til Lægehjælp i Hjemmet ikkun, for saa vidt de tage Ophold i ringere Afstand end $^1/_4$ Mil fra en af Banens Stationer eller selv besørge Lægen befordret mellem disse og deres Bolig.
2. For Medlemmers Tyende betaler Sygekassen ikke Omkostningerne ved Pleje udenfor Hjemmet udover det Tidspunkt, til hvilket Tyendet er opsagt eller lovligt kan opsiges af sin Tjeneste hos Medlemmet.

§ 11.

Kassens Indtægter m. m.

1. Sygekassens Indtægter ere:
   a. Medlemmernes Bidrag (§ 4).
   b. Statens Tilskud.
   c. Tilfældige Indtægter.
2. Skulde Kassens Indtægter vise sig utilstrækkelige til at dække Udgifterne, forbeholder Ministeriet sig enten at forhøje Medlemsbidraget eller at paalægge Medlemmerne at godtgøre Sygekassen visse Procent af Betalingen for den Medicin, de modtage for Kassens Regning.

§ 12.

Kassens Styrelse.

1. Sygekassen styres af Generaldirektoratet, der lader Kassens Anliggender som jernbanetjenstlige Anliggender udføre af Statsbanedriftens Embedsmænd, fastsætter Forretningsordenen og tager Bestemmelse om alle Kassen vedrørende Spørgsmaal.
2. For Sygekassens Indtægter og Udgifter aflægges særskilt aarligt Regnskab.
3. Generaldirektoratets Afgørelser i Sygekassens Sager kunne kun indankes for Ministeriet, hvis Beslutninger ere endelige og ikke kunne indbringes for Domstolene.

§ 13.

Medlemmernes Krav overfor Sygekassens Formue.

Sygekassens Medlemmer have hverken hver for sig eller i Forening andre Krav paa Sygekassens Formue end de, der ere fastsatte ved nærværende Regler. Som Følge heraf kan Kassens Formue ingensinde blive fordelt eller overhovedet i nogen Retning betragtes som henhørende til Medlemmernes Formue.

§ 14.

Reglernes Ikrafttræden og Forandring.

1. Nærværende Regler træde i Kraft den
2. Forandringer i Reglerne kunne til enhver Tid foretages af Ministeriet, der ogsaa, om det finder det rigtigt, kan ophæve Sygekassen.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

e. Instruks for Læger ved Syge- og Begravelseskassen for ansatte og til fast Arbejde antagne ved de danske Statsbaner i Jylland og Fyn.

§ 1.

Formaalet for Lægers Ansættelse ved Kassen er at yde dens syge Medlemmer og deres Husstand, i Henhold til Statutterne, Lægehjælp; men ved Siden af denne Pligt maa Lægen tillige varetage Kassens Tarv og saaledes saavidt muligt vaage over, at Ingen tages under Lægebehandling, som ikke behøver Lægehjælp. Skulde det ved Undersøgelse af en angiven syg vise sig, at denne ikke er i en saadan Forfatning, at Ordination af Medicin vil være den syge til Nytte, hvorimod der vel findes andre Midler, som kunne virke gavnlige paa denne, vil Indberetning derom være at afgive til Bestyrelsen.

§ 2.

Lægehjælp kan rekvireres af hvert enkelt Medlem af Sygekassen, naar vedkommende foreviser sit Medlemskort. For de paa Landet ansattes Vedkommende vil Rekvisition af Lægehjælp eventuelt kunne udgaa fra den syge nærmest boende Stationsforstander.

§ 3.

For at undgaa mulige Misbrug, maa Lægen ved Sygebesøg lade sig vedkommendes Medlemskort forevise, og derhos nøje paase, at der kun rekvireres Medicin for Kassens Regning til dem, som i Henhold til Statutterne ere berettigede til at erholde Medicin paa Sygekassens Regning.

§ 4.

Naar en Interessent tages under Lægebehandling og anses for utjenstdygtig, maa derom straks gøres Indberetning til Bestyrelsen gennem den syges foresatte (se Forretningsordenen § 6), ligesom der ogsaa ved Sygdommens Ophør gøres lignende Indberetning, i hvilken der maa gives Oplysning om Sygdommens Beskaffenhed. Til disse Indberetninger erholde Lægerne Blanketter til Udfyldning.

§ 5.

Ved Ordination af Medicin benyttes de af Sygekassen leverede Blanketter.

Uden Bestyrelsens Samtykke kan Jernbanelægen ikke ordinere de i Statutternes § 8 nævnte styrkende Midler m. m.

De fra Apotekerne, med hvem Akkord saavidt muligt vil blive afsluttet, med Udløbet af hvert Kvartal indkommende Regninger, der vedlægges de dertil hørende Recepter, maa af Lægen forsynes med Attest om, at den Sygekassen affordrede Betaling er beregnet efter Medicinaltaksten og den afsluttede Akkord. Lægen maa tillige paase, at Regningerne udvise, hvad hver enkelt Patient har modtaget.

§ 6.

Forsaavidt det efter de tilstedeværende Forhold er muligt for den syge, vil denne have at indfinde sig paa Lægens Bopæl, eventuelt paa den syge nærmest liggende Station, til den af Lægen fastsatte Tid, for at underkaste sig Lægebehandling. Naar Besøg i Hjemmet er nødvendigt, og dette ligger udenfor Byen, hvori Lægen bor, vil der blive givet denne fri Befordring, dels med Banetogene, dels ved Troljekørsel og dels endelig ved almindelige Befordringsmidler. Enhver Læge vil i denne Henseende erholde tilstillet en Fortegnelse over, hvor de i Distriktet værende Medlemmer have Bopæl; forsaavidt det derefter maatte vise sig nødvendigt, maa Lægen skriftlig anmode den den syge nærmest boende Stationsforstander om til en given Tid at have Befordringsmidler i Beredskab; er det fornødent, kan Lægen igennem Jernbanetelegrafen give Ordre til Stationsforstanderen.

Det er en Selvfølge, at saafremt der i et Lægedistrikt skulde indtræffe Sygdomstilfælde hos Medlemmer af Sygekassen, hvis Bopæl er beliggende i et andet Lægedistrikt, er Lægen ikke destomindre forpligtet til at tage den syge under Lægebehandling.

§ 7.

Naar Lægen anser det for nødvendigt eller ønskeligt, at en syg benytter Maskiner, Apparater, Bandager, Bade eller deslige, vil Andragende fra Interessenten med Opgivelse af den omtrentlige Udgift, ledsaget af Lægens Erklæring, være at fremsende til Bestyrelsen — jfr. Statutternes § 8.

§ 8.

Skulde Lægen finde det hensigtsmæssigt, at en syg indlægges paa et Hospital,

da gøres Forslag derom til Bestyrelsen med Angivelse af den sandsynlige Tidsfrist for Behandlingen. I saadanne Tilfælde, hvor det ikke kan undgaas at tage en øjeblikkelig Beslutning, er Lægen berettiget til at foranstalte den syge indlagt paa et Hospital, imod at han straks derefter meddeler Bestyrelsen Underretning om den trufne Foranstaltning.

§ 9.

Den antagne Jernbanelæge er forpligtet til under mulig Fraværelse fra sit Opholdssted at træffe Aftale med en anden Læge om at udføre den for Sygekassens Medlemmer forefaldende Praksis.

§ 10.

Overenskomsten med Lægerne er bindende paa begge Sider $^1/_2$ Aar og kan gensidig opsiges med 3 Maaneders Varsel, saaledes at Frasigelsen falder sammen med Slutningen af Januar, April, Juli eller Oktober Kvartal.

§ 11.

De Betingelser, under hvilke Lægen er antaget, findes nedenfor angivne, tillige med en Bestemmelse om Lægedistriktets Udstrækning.

5. Nogle Bemærkninger om Statens almindelige Pensionsvæsen (Alderdomsforsørgelse) samt om Enkeforsørgelsen.

(Meddelte af Finansministeriets Pensionskontor).

Ved Betragtningen af Statens almindelige Pensions- og Enkeforsørgelsesregler er Sondringen mellem »Embedsmænd« og »Bestillingsmænd« af indgribende Betydning. I pensionsretlig Henseende maa Benævnelsen »Embedsmænd« forbeholdes de »af Kongen udnævnte og af Staten lønnede »Funktionærer, medens alle andre (af Ministerierne eller underordnede Autoriteter ansatte) Statsfunktionærer ere at henføre til »Bestillingsmandsklassen.«

I. Embedsmænd og disses efterladte.

A. Pensionering. Reglerne om Pensionering af Embedsmænd findes i Pensionslovene af 5te Januar 1851 og 24de Februar 1858 (den første gældende for Kongerigets særlige Omraade, den sidste for de under Ministerierne for Monarkiets Fællesanliggender henhørende Embedsmænd og disses efterladte; Lovene ere væsentlig enslydende, men det var Meningen i L. 1858 paa enkelte Punkter nærmere at præcisere de Regler, der ikke i L. 1851 havde fundet et ganske utvetydigt Udtryk. Lov 1858 anvendes derfor, hvor den afviger fra L. 1851, som en Slags autentisk Fortolkning af sidstnævnte Lov). Princippet i disse 2 almindelige Pensionslove, paa hvis Detailler der ikke her skal gaas ind, er for a) Embedsmændenes (Tjenestepensionernes) Vedkommende en Opgørelse af Embedsmændenes Indtægter efter Gennemsnit af de 5 sidste Tjenesteaar, Beregningen af Pensionen til en bestemt Kvota af bemeldte Gennemsnitsindtægt, hvilken Kvotas Størrelse afhænger af Tjenestetidens*) Længde (den Skala, hvorefter Kvotaen bestemmes, findes i P. L. $^{5}/_{1}$ 1851 § 3 og P. L. $^{24}/_{2}$ 1858 § 4. b) For Embedsmændenes Enkers Vedkommende er Pensionen uden Hensyn til Længden af

---

*) Tjenestetiden regnes fra den kgl. Udnævnelse (den ofte forudliggende ret lange Tjenestetid kommer altsaa ikke i Betragtning).

Mandens Tjenestetid fastsat til $^1/_8$ af det under a) nævnte Gennemsnitsbeløb (dog saaledes, at Enkens Pension ikke maa overstige 1200 Kr. og heller ikke den Pension, Manden ved sin Død vilde have været berettiget til, eller som han da nød). Om det Pensionstillæg, Enker kunne faa, naar de have uforsørgede Børn under 18 Aar, og om de Pensioner, forældreløse Børn af Embedsmænd kunne faa til det fyldte 18de Aar, maa man nøjes med at henvise til P. L. $^5/_1$ 1851 § 8 i. f. og § 13 (jfr. P. L. $^{24}/_2$ 1858 §§ 10 i. f. og 15).

B. Enkeforsørgelse. Enhver efter de fornævnte Pensionslove pensionsberettiget, i Embede eller paa Vartpenge staaende, Embedsmand er ifølge Enkeforsørgelsesloven af 5te Januar 1851 pligtig ved Indskud i Statsanstalten for Livsforsikring (eller paa anden betryggende Maade) at sikre sin Hustru en aarlig Enkeindtægt af $^1/_5$ af hans pensionsberettigede Embedsindtægt (dog ikke over 1200 Kr. aarlig). Da denne Enkeindtægt i ethvert Tilfælde skal kunne sikres (naar Embedsmanden da ikke netop ligger for Døden), er det gjort Statsanstalten til Pligt at antage Embedsmanden til Sikring af Overlevelsesrente mod en Lægeattest, der blot gaar ud paa, at han »ikke befinder sig i nogen øjeblikkelig livsfarlig Tilstand«.

For de Embedsmænd, der kunne præstere fuldstændig Helbredsattest (Sundhedsattest), har Loven af 18de Juni 1870 § 22, 2det Stk., aabnet en Adgang til at berigtige den ovennævnte Enkeforsørgelsespligt ved Tegning af en Livsforsikring (Kapitalforsikring) paa 15 Gange den pligtige Overlevelsesrentes (den aarlige Enkeindtægts) Beløb — dette paa Betingelser, der ere nøjere fastsatte i Finansministeriets Bekendtgørelse af $^{25}/_2$ 1871. — Om de særlige Regler for pligtige Forsikringer overhovedet, se Tillæg af $^{18}/_1$ 1871 til Livsforsikringsanstaltens Plan.

II. Bestillingsmænd og disses efterladte.

A. Alderdomsforsørgelse (Pension). Medens der før 1870 ikke fandtes almindelige Regler om Bestillingsmænds Alderdomsforsørgelse (saa lidt som for deres Hustruers Enkeforsørgelse), bestemtes det ved en Række Lønningslove af 1870 og 1871 (5 Love af $^2/_7$ 1870, 2 Love af $^{25}/_3$ 1871 og 1 af $^1/_4$ 1871), at der af vedkommende Bestillingsmænds Lønninger kunde indeholdes 5 pCt. til Forsørgelse for dem selv og deres efterladte. En nærmere Opregning af de Klasser Bestillingsmænd, der kom ind under denne Ordning, vil findes i en Skrivelse fra Finansministeriet til det i Samlingen 1888—1889 nedsatte Folketingsudvalg angaaende Lovforslaget om Bonus. Her skal kun Systemets principielle Sider omhandles.

De nærmere Regler om Anvendelsen af de i Lønningen afkortede 5 pCt. fastsattes af Finansministeriet ved Regulativet af 19de November 1870, hvortil man i det hele maa henvise. Grundtanken var, som det af Regulativets §§ 3 og 4 fremgaar, at de til Alderdomsforsørgelse for Bestillingsmanden selv bestemte Procentbeløb sukcessive skulde indbetales til Statsanstalten for Livsforsikring, for at der ved Bestillingsmandens Afskedigelse kunde være sikret ham enten en aarlig Livrente eller en Kapital, hvorved han kunde skaffe sig Udkommet. Det maa nu straks bemærkes, at disse Regulativets Bestemmelser faktisk blev uden Betydning. Da der nemlig kort efter under 1ste April 1871 udkom en Lov, der tillod Bestillingsmændene at faa de omhandlede Procenter tilbageholdte i Statskassen, saaledes at Beløbene af denne forrentedes med 5 pCt aarlig, valgte saa godt som alle denne Ordning, der havde den Fordel, at Pengene i Tilfælde af Bestillingsmandens Død i Tjenesten tilfaldt hans efterladte (medens de indbetalte i

Forsikringsanstalten i ovennævnte Forsikringsøjemed, gik tabt ved Bestillingsmandens Død). Systemet af 1870 kan derfor karakteriseres ved, at det gik ud paa ved Opsamling og Forrentning af Beløb, der vare afkortede i Bestillingsmandens Lønning, at opspare en Kapital, der ved hans Afskedigelse udbetaltes ham kontant, for at han ved sammes Hjælp kunde skaffe sig Udkommet (ang. de nærmere Regler, se Regulativtillæget af $^{13}/_{5}$ 1871).

Ved Toldlønningsloven af $^{2}/_{7}$ 1880 kom man ind paa et noget modificeret Alderdomsforsørgelsessystem, der siden ved forskellige Love (der, for saa vidt Forsørgelsesbeløbene budgetteres paa Finanslovens Konto § 16 I. D., findes anførte i Anmærkningerne til Finansloven) er udvidet til at omfatte et betydeligt og omfattende Antal Bestillingsmændsgrupper. Dette System af 1880, hvis nærmere Regler findes i Finansministeriets Regulativ af 23de August 1880, gaar i Princippet ud paa følgende: De Lønningsprocenter, der skulle tilvejebringe Alderdomsforsørgelsen, afkortes ikke i Bestillingsmandens Lønning, men godskrives ham af Statskassen og forrentes af denne med 4 pCt. aarlig; de komme kun Bestillingsmanden til Gode, for saa vidt han afskediges af en ham utilregnelig Aarsag (altsaa normalt: Alder eller Svagelighed). Det saaledes opsparede Beløb anvendes efter Regulativet 1880 § 2 til Indkøb i Statsanstalten for Livsforsikring af en straks (fra Afskedigelsen) begyndende Livrente for ham, men hvor særlige Omstændigheder tale derfor, kan Finansministeriet, naar den afskedigede Bestillingsmand straks andrager derom, tillade, at Beløbet anvendes til Forsørgelse for ham paa anden betryggende Maade eller undtagelsesvis udbetales ham kontant.

Ved Post- og Telegrafvæsenets Pensionslove af 16de Marts 1900 er Alderdomsforsørgelsessystemet af 1880 i det væsentlige opgivet for disse to omfattende Etaters Vedkommende, idet de paagældende Bestillingsmænd efter 10 Aars Tjeneste og opnaaet 35 Aars Alder erholde Pensionsret efter Pensionsloven af 5te Januar 1851. I samme Retning pege Lov af 29de Marts 1899 vedrørende de militære Underklassers Pensionering og Lov om Lønninger m. m. ved Statsanstalten for Livsforsikring af 7de April 1900 § 7 vedrørende Pensioneringen af denne Anstalts Funktionærer.

B. Enkeforsørgelse (Enkepension). Som det vil være fremgaaet af det tidligere under I. A. b. og I. B. udviklede, er Forholdet for Embedsmænds Enker det, at deres Eksistens søges betrygget 1) ved en aarlig Subvention — Enkepension — af Statskassen og 2) ved en af Embedsmanden tilvejebragt Enkeindtægt (Overlevelsesrente, Livsforsikring, baandlagt Kapital el. lign.), »den pligtige Enkeforsørgelse«. Enken skal herved naa en Indtægt af [1]) $^{1}/_{8}$ af Mandens Gage efter Gennemsnit af de 5 sidste Tjenesteaar + [2]) $^{1}/_{5}$ af hans sidste Gage. For Bestillingsmændenes Enker stiller Forholdet (med et Par Undtagelser, der senere skulle nævnes) sig ganske anderledes.

For det første er det Reglen, at Statskassen (bortset fra de Understøttelser, der efter Omstændighederne kunne ydes af Ministeriernes »Understøttelseskasser« eller opnaas ad Bevillingsvejen paa Finansloven, og paa hvilke der intet retligt Krav haves) ikke bidrager til Bestillingsmænds-Enkers Udkomme. Med andre Ord disse Enker have ikke Krav paa Enkepension (af Statskassen), men kun paa Enkeforsørgelse (tilvejebragt ved Bestillingsmændenes Ofre).

For det andet er den aarlige Enkeindtægt, der skal tilvejebringes som Enkeforsørgelse, ikke — som for Embedsmænds Enkers Vedkommende — fastsat til et Fixum (en bestemt Kvota, $^{1}/_{5}$ af Mandens Gage), men dens Størrelse afhænger af, hvor meget — hvor stor en Enkeforsørgelsesforsikring — der kan faas, naar visse i

Bestillingsmandens Gage afkortede Procenter indbetales til Statsanstalten for Livsforsikring som Præmie (Indskud) for en til Fordel for Hustruen tegnet Forsikring (Overlevelsesrente, Livsforsikring o. lign.). Udviklingen, der er foregaaet jævnsides med de foran fremstillede Regler for Bestillingsmænds egen Alderdomsforsørgelse, har været følgende:

Ved Regulativet af 19de November 1870 bestemtes det, at der til Enkeforsørgelse for Bestillingsmændenes Hustruer skulde anvendes Halvdelen ($2^1/_2$ pCt.) af de i Lønningen afkortede 5 pCt., og at disse $2^1/_2$ pCt. skulde indbetales til Statsanstalten for Livsforsikring som Præmie (Indskud) for Overlevelsesrente (mod Lægeattest, blot for at Bestillingsmanden ikke befandt sig »i øjeblikkelig livsfarlig Tilstand«), eller om det ønskedes (og fuldstændig Sundhedsattest kunde præsteres) som Præmie for Livsforsikring. Størrelsen af den herved fremkommende Forsikring bliver da selvfølgelig forskellig for hver enkelt Bestillingsmands Vedkommende, idet den afhænger af hans og eventuelt Konens Aldersforhold.

For de Bestillingsmænds Vedkommende, der senere kom ind under Regulativet af 23de August 1880, afkortes der til Anvendelse i Enkeforsørgelsesøjemed paa ovenantydede Maade 5 pCt.*) af Lønningen (disse Bestillingsmænd lide jo som tidligere bemærket ikke Afkortning til egen Alderdomsforsørgelse), men i øvrigt ere Enkeforsørgelsesreglerne de samme som for de Bestillingsmænd, der endnu henhøre under Regulativet af 19de November 1870.

Ved de ovenfor under A. citerede Love af 16de Marts 1900 (for Post- og Telegrafetaterne) og af 7de April 1900 (vedrørende Statsanstalten for Livsforsikring) er der nu tildelt de der omhandlede Bestillingsmænds Enker Ret til Enkepension af Statskassen.

Om den Særstilling, Underofficersenker indtage (en ejendommelig beregnet Enkepension, men ingen Enkeforsørgelse henvises til P. L $^{20}/_{11}$ 1876 med senere Tilægslove (af $^{30}/_{3}$ 1895 og $^{29}/_{3}$ 1899).

---

*) For Post- og Telegrafvæsenets Underklasser: Bude (Pakmestre, Konduktører) er Afkortningen dog kun 3 pCt.

6. Om Privatbanernes Forhold til Staten.

Til Jernbanekommissionen.

Undertegnede kommunevalgte Repræsentanter for Svendborg—Nyborg-Banen tillade sig herved ærbødigst at henvende os til den høje Jernbanekommission med Anmodning om, at vore Forhold maa blive tagne under Overvejelse, idet vi da nære det Haab, at de Besværinger, vi have at fremføre, maa give Anledning til, at Kommissionen i sin Betænkning vil fremsætte Forslag til en taaleligere Ordning — særlig af Banens Forhold overfor Staten.

Vor Banes Forhold ere ordnede i Henhold til »Lov af 8de Maj 1894« og »Eneretsbevilling af 29de December 1894« samt ved »Love for Svendborg—Nyborg Jernbaneselskab.

I Lov af 8de Maj 1894 er der i § 5 givet Staten en Fortrinsret til at overtage Banen, men med Undtagelse heraf synes der ikke at være givet Staten nogen Fortrinsret ved den færdige Banes Drift udover, hvad det Almenes Vel kræver. Anderledes med

Eneretsbevillingen. I dens 36 Paragraffer, der baade omhandle Banens Anlæg og Drift, findes kun 5 Paragraffer, i hvilke der ikke er taget et Forbehold, hvorefter Regeringen, Ministeren eller kgl. Kommissarius kan gribe ind eller forbeholde sin Godkendelse. De 5 undtagne Paragraffer (8, 12, 15, 31 og 32) have ikke Betydning ved Banens Drift.

I »Love for Svendborg—Nyborg Jernbaneselskab« lyder § 4 saaledes: »Selskabets Forhold til Staten er bestemt ved Lov Nr. 88 af 8de Maj 1894 og fornævnte i Henhold hertil meddelte Eneretsbevilling, der er overtagen af Selskabet, samt ved nærværende af Indenrigsministeren ifølge Eneretsbevillingens § 35 approberede Love«. Herved er altsaa samtlige Forbehold rekapitulerede; men yderligere bestemmes i nogle senere Paragraffer, at Regeringen kan besætte en fjerde Direktørplads (de tre vælges af Repræsentanterne), samt at kgl. Kommissarius skal godkende samtlige Ansættelser af det overordnede Personale og de Instrukser, som gives disse.

Iøvrigt synes Lovene at have skiftet Sol og Vind lige, men vi maa dog tillade os at henlede Opmærksomheden paa nogle Forhold vedrørende Generalforsamlingen, Repræsentantskabet, Direktionen og Revisor.

Generalforsamlingen er højeste Myndighed indenfor de ved Lovene fastsatte Grænser; der tages Beslutning ved Stemmeflerhed, og hver 200 Kr. i Aktier giver een Stemme; men da enkelte Bidragydere have Beløb under 200 Kr., og mange have Beløb, som ikke ere delelige med 200, saa har Staten født Majoritet paa Generalforsamlingen og tilmed den i Lovene hjemlede Fordel at kunne lade alle sine Stemmer afgive ved een Person.

I Repræsentantskabet, der vælges klassevis af Generalforsamlingen, har Staten 9 Stemmer, f. T. repræsenterede af to Personer; Kommunerne have ogsaa 9. Repræsentantskabet vælger selv sin Formand, og hans Stemme gør Udslaget, hvis Stemmerne staa lige. Repræsentantskabet vælger

tre Direktører, men desforuden har Staten forbeholdt sig at besætte en fjerde Direktørplads, hvilken Ret er benyttet. Direktionen vælger selv sin Formand.

Revisor vælges af Generalforsamlingen, hvor Staten har født Majoritet; men foruden denne Revisor har Staten i Eneretsbevillingens § 29 forbeholdt sig en Revision, hvor Regnskabet skal være befunden rigtigt, forinden Udbytte kan udbetales.

Af det anførte vil fremgaa:

1) Staten har i Eneretsbevillingen forbeholdt sig en afgørende Indflydelse paa alle Spørgsmaal og har i Lovene taget yderligere Forbehold.
2) Staten har født Majoritet paa Generalforsamlingen, som er øverste Myndighed.
3) Staten kan ved lidt Manøvre sikre sig en kommunevalgt Repræsentants Stemme og har da Flertal i Repræsentantskabet.
4) Staten kan ved samme Manøvre besætte alle Direktørpladser.
5) Staten kan vælge Revisor, foruden at den har forbeholdt sig en Revision i Ministeriet.

Det forekommer os, at Staten gennem Eneretsbevillingen har sikret sig en saa absolut Indflydelse, at det maatte være ufornødent, at den ogsaa i Banens daglige Liv og Arbejde vil kræve en prioriteret Stilling og Adgang til at besætte Tillidsposterne. Vi forstaa, at Staten paa alle Omraader, som angaa Sikkerhedstjenesten, eller hvor almene Formaal kræve det, maa have et absolut Veto, og vi forstaa, om den paa det økonomiske Omraade vil kræve en Ligestilling, skønt vi dog formene, at dette Krav maa hævdes med Hensynsfuldhed; men det synes os, at Staten gennem Eneretsbevillingen har sikret sig saa megen Indflydelse, at der maatte kunne tildeles Kommunerne en klækkelig Majoritet paa Generalforsamlingen og i Repræsentantskabet, samt, da Staten har forbeholdt sig een Direktørplads og en særlig Revision, den da maatte kunne overlade de valgbare Pladser til Kommunerne, saa meget mere, som det maa forudsættes, at disse bedst kunne værdsætte de lokale Forhold, som have Interesse for Banen og det Landomraade, den skal betjene.

Da det maaske kunde se ud, som om de anførte Betragninger kun have doktrinær Værdi, skulle vi tillade os at fremføre nogle faktiske Forhold.

Efter at Banen i 1897 var kommen i Drift, men førend den var afhændet af Bevillingshaverne til Aktieselskabet, forlangte kgl. Kommissarius, at der skulde indgaas en Overenskomst med »Sydfyenske Jernbaneselskab« af Hensyn til Konkurrencen om Befordringen mellem Nyborg og Svendborg. Det var øjensynligt, at denne Overenskomst var til Skade for vor Bane, hvorfor Bevillingshaverne nægtede at indgaa paa den, efter

at de havde raadspurgt det kommunale Jernbaneudvalg, hvis Tillidsmænd de vare. Men der er ingen af os i Tvivl om, at havde Aktieselskabet den Gang været oprettet paa de nugældende Love, saa vilde Stillingen have været meget vanskelig — ja, vistnok uholdbar — for Kommunerne. Nu opnaaedes efter en ny Forhandling med »Sydfyenske Jernbaneselskab« en aarlig Godtgørelse af 3000 Kr. for vor Bane.

Da vore Bevillingshavere vare i Begreb med at overgive Banen til Aktieselskabet, foranledigede kgl. Kommissarius, at Kommunerne udpegede de Mænd, de agtede at vælge til Repræsentanter, som det hed, for at Statens Valg ikke skulde kollidere med Kommunernes. Da Staten imidlertd valgte d'Hrr. Kammerjunker, Amtsforvalter *Münther*, Odense, og Kammerherre, Oberst *Tobiesen*, Kjøbenhavn, maa man antage, at Kommissarius ogsaa har haft andre Formaal; i hvert Fald optog han derefter Forhandlinger med flere af de udpegede Repræsentanter, om end ikke alle Steder med lige Held, for at sikre sig Direktørvalgene, og særlig da Valget af Direktionens Formand.*) Derefter lod han de af Kommunerne udpegede og de af Svendborg Amtsraad og Staten valgte Repræsentanter sammenkalde og konstituerede med dem Selskabet, og da der blev indvendt, at Valget af Revisor i alt Fald maatte tilkomme en Generalforsamling, tog han Ansvaret paa sig og lod Repræsentanterne foretage dette Valg.

I afvigte Sommer blev en Direktørplads ledig. Kommissarius havde da atter udset sig Afløseren, og denne Forudbestemmelse blev forsøgt praktiseret paa den for de kommunevalgte Repræsentanter krænkende Maade, at han havde foranlediget den af ham udsete Direktør til at møde i Valgbyen for at modtage sin Udnævnelse. Valget blev imidlertid forpurret, fordi den Generalforsamling, som gik forud for Repræsentanternes Valg af Direktør, greb til Forholdsregler, som af andre Grunde maatte beklages, men som førte til, at Kommunernes Repræsentanter stode samlede ved Valget og altsaa havde lige saa mange Stemmer som Staten, og tilmed havde de Repræsentantskabets Formand iblandt sig. Men under de Forhold nægtede Kommissarius at bøje sig for Slutningspunktumet i Lovenes § 35, der i Tilfælde af Stemmelighed tillægger Formandens Stemme Afgørelsen.

Af det anførte vil det ventelig fremgaa, at de herværende Kommuners Indflydelse paa den Bane, hvortil de dog have tilvejebragt den halve Anlægssum, ikke rækker videre

---

*) Et Par Træk fra disse Forhandlinger ere saa betegnende, at vi ønske at meddele dem. De ere førte paa Tomandshaand, men vi have de paagældendes Tilladelse til at referere.

Det maatte antages, at en af Bevillingshaverne, et Amtsraadsmedlem, vilde faa de landkommunale Stemmer ved Valget af Direktører; hvis han dertil fik Statens Stemmer, var hans Valg mere end sikret. Med denne Mand indledede Kommissarius Forhandling og opfordrede ham til at stemme paa en juridisk Embedsmand til Formand i Direktionen, hvilket dog bestemt blev nægtet med den Motivering, at det vilde vække Misnøje iblandt Landboerne. Kommissarius udbrød da: „Jeg troede dog, De satte Pris paa at komme med i Direktionen", hvortil blev svaret: „Jeg tjener Kommunerne og ikke Dem, Hr. Kammerherre." Umiddelbart derefter forsøgte Kommissarius saa Underhandling med et andet Amtsraadsmedlem, hvem han under Henvisning til, at det førstnævnte Amtsraadsmedlem ikke syntes at ønske at blive Direktør, endog stillede i Udsigt at blive Direktionens Formand. Denne yttrede Tvivl om sin Berettigelse til at komme i Betragtning, men Kommissarius svarede, at det var Ministerens Ønske, og da hertil blev sagt: „Umuligt, Hr. Kammerherre, da Ministeren slet ikke kender mig", faldt Kammerherren ind: „Jo Gu' gør han saa! Ministeren ønsker netop at faa en af N. N.s flinke Sønner."

under de nuværende Forhold, end kgl. Kommissarius vil. Vi forstaa ikke, at denne Ordning er retfærdig, og kunne heller ikke tro, at den er formaalstjenlig; men vi nære tillige det Haab, at den høje Jernbanekommission vil dele dette vort Syn paa Forholdene, og derefter lægge vi fortrøstningsfuld vor Sag i Kommissionens Haand.

I Marts 1900.

Ærbødigst

R. Christiansen,
Repræsentantskabets Formand,
Brænderupgaard.

Niels Madsen,
Spilborg.

M. Sørensen,
Landstingsmand,
Nyborg.

J. Knudsen,
Overretssagfører,
Svendborg.

Lerche,
Garvermester,
Svendborg.

Fr. Laub,
Sludegaard.

Jens Andersen,
Sogneraadsformand,
Øksendrup.

Iver Hansen,
Sogneraadsformand
Hesselager.

Dines Petersen,
Amtsraadsmedlem
Rabenslyst.

Undertegnede Repræsentanter for Odsherreds-Banen kunne ikke undlade at støtte vedlagte Henvendelse til den høje Jernbanekommission. Endskønt vi ikke i vor Virksomhed kunne henvise til saadanne Ulemper som de af Svendborg—Nyborg-Banens Repræsentanter anførte, maa vi indrømme, at Eneretsbevillingerne og Privatbanernes Love hjemle Staten en meget omfattende og prioriteret Indflydelse, hvilken vi ikke tro er til Gavn for de private Baner selv eller for det Opland, de skulle betjene.

Vi finde særlig Anledning til at fremhæve det Punkt i Henvendelsen, som omhandler det ønskelige i, at der gives de kommunale Interesser en overvejende Indflydelse paa Generalforsamlingen, i Repræsentantskabet og Direktionen.

Holbæk, den 19de Marts 1900.

Kristian Pedersen,
Formand, Gaardmand,
Sandby.

C. Grevenkop Castenskjold,
Hørbygaard.

T. H. J. Petersen,
Købmand,
Holbæk.

Jens Andersen,
Gaardmand,
Tængslemark.

Jens Madsen,
Gaardmand,
Højby.

Niels Rasmussen,
Gaardmand,
Svinninge.

Jacob Hansen,
Købmand,
Nykøbing.

Peder Villadsen,
Gaardmand,
Udby.

7. Om en Dampfærgeforbindelse Hou-Refsnæs m. v.

Fra en stor Del jydske Landbo-, Haandværker-, Industri- og Handelsforeninger har Kommissionen modtaget en ligelydende Henvendelse af nedenstaaende Indhold:

Til

Regeringens Jernbanekommission!

Undertegnede Bestyrelse for .....

.....

andrager herved den høje Kommission om at indstille til Regering og Rigsdag, at der etableres en Dampfærgeforbindelse Hou-Refsnæs med Statsbaner Refsnæs-Kallundborg — og Hou-Odder-Skanderborg og Odder-Aarhus, samt en Dampfærgehavn ved Koldby-Kaas.

Til nærmere Begrundelse af dette vort Andragende skal vi, idet vi henviser til det Materiale, der er tilstillet Kommissionen angaaende denne Rute, kun tilføje, at vi formene, at Nord- og Vestjylland har berettiget Krav paa, at der ved en eventuel Udvidelse af Forbindelsen mellem Jylland, Sjælland og Kjøbenhavn, tages særlig Hensyn til nævnte Landsdel, som hidtil har været meget stedmoderlig behandlet, hvad Forbindelsesmidler angaar. Vi skønner ikke rettere, end at i den Udvikling for bedre Forbindelsesmidler med Sjælland og Kjøbenhavn, der er foregaaet i de senere Aar, er Hensynet til Forbindelserne med Sverig og Tyskland traadt for meget i Forgrunden, saaledes at nævnte Landes Agerbrug, Fiskeri, Handel, Industri og Haandværk ved de forbedrede Kommunikationsmidler ere blevne favoriserede paa Indlandets (særlig Nord- og Midtjyllands) Bekostning med Hensyn til let Adgang til Kjøbenhavns betydelige og stadig voxende Marked for Køb og Salg. Vi kan derfor af Hensyn til Fragt-, Post- og Persontrafikken kun andrage, at den høje Kommission søger at gennemføre den nævnte Rute, der for Nord- og Vestjylland er den eneste naturlige og i alle Maader byder den største Fordel.

Som Bilag til Henvendelsen fulgte de i det følgende aftrykte Aktstykker »Nord- og Midtjyllands Forbindelse med Kjøbenhavn og Sjælland« og »Hvad Jyderne har og hvad de kan opnaa«. En enkelt Forening, Aarhus Amts landøkonomiske Selskab, har meddelt, at den ikke helt kan tiltræde Henvendelsen og fremsat nedenstaaende Bemærkninger til den:

Foranstaaende Henvendelse, der er sendt Aarhus Amts landøkonomiske Selskabs Bestyrelse med Anmodning om Tilslutning, kan Bestyrelsen ikke helt tiltræde.

Bestyrelsen er vel enig i den i Henvendelsen udtalte Mening, at Jylland hidtil har været stedmoderlig behandlet, hvad Forbindelsesmidler angaar, ligesom den formener, at der ved en eventuel Udvidelse af Forbindelsen mellem Jylland, Sjælland og Kjøbenhavn bør tages særlig Hensyn til Midt- og Nordjylland.

Derimod er Bestyrelsen ikke enig i, at en Dampfærgeforbindelse mellem Refsnæs-Hou ved nærmere Undersøgelse vil vise sig at være den heldigste Løsning, og den tror, at en direkte Dampfærgeforbindelse mellem Refsnæs og Aarhus vil vise sig heldigere og langt billigere, foruden at man da bygger videre paa den hidtidige Udvikling af Forbindelsesmidlerne; og paa dette sidste bør lægges den største Vægt.

Hvad enten nu den ene eller den anden Dampfærgeforbindelse maatte blive foretrukken som den heldigste, vil der imidlertid hengaa lang Tid, inden den træder i Virksomhed, og Bestyrelsen tillader sig derfor at henlede den høje Jernbanekommissions Opmærksomhed paa, at Person- og Posttrafikken mellem Midt- og Nordjylland paa den ene Side og Sjælland med Kjøbenhavn paa den anden Side straks vilde kunne forbedres i høj Grad, ogsaa i Retning af Hurtighed, og det tilmed uden nævneværdig Bekostning, ved at Dampskibsforbindelsen mellem Kallundborg og Aarhus blev udvidet til at omfatte saavel Dag- som Natfart, og blev besørget af store, kraftige Skibe og ikke med smaa gamle Skibe som hidtil. Denne Forbedring, der som nævnt har den gode Egenskab hurtig at ville kunne sættes i Værk, vil altsaa ogsaa hurtigst kunne udøve en heldig Indflydelse, saa at Post- og Persontrafikken over Fyn vil blive betydelig lettet.

Med Hensyn til Projektet om en Bro over Lillebælt tør maaske tilføjes, at der i Bestyrelsen næres Betænkeligheder ved en saadan, ogsaa af Hensyn til de store Bekostninger ved selve Broen og de dermed i Forbindelse staaende Udvidelser af Jernbanenettet.

I Bestyrelsen for Aarhus Amts landøkonomiske Selskab,
Aarhus, den 10. Juli 1900.

P. Schmidt,	*L. P. Loft*,	*Johan Pedersen*,
Formand.	Næstformand.	Sekretær.

Nord- og Midtjyllands Forbindelse med Kjøbenhavn og Sjælland.

Som bekendt er der nedsat en Regeringskommission, der blandt andet har den Opgave at afgive Betænkning angaaende en hensigtsmæssig Ordning af Danmarks Trafikforhold.

Angaaende Jyllands Forbindelse med Øerne og Hovedstaden er det den stigende Godstrafik over Lillebælt, der ikke længere kan befordres tidssvarende (omgaaende) ved den nuværende Færgeforbindelse, der har gjort det nødvendigt at tænke paa nye Forbindelsesmidler, — enten en fast Bro over Lillebælt med dertil hørende Dobbeltspor,

eller ogsaa en ny direkte Dampfærgeforbindelse, der giver Nord- og Midtjylland lettere og hurtigere Adgang til Sjælland og Kjøbenhavn. Den anførte Nødvendighed af en ny Forbindelse mellem Jylland og Sjælland har medført, at Repræsentanter for Erhvervslivet (Landbrug, Fiskeri, Handel, Industri og Haandværk) har fundet det betimeligt at henvende sig til nævnte Kommission med Anmodning om, at den indstiller til Regering og Rigsdag, at der i Stedet for en fast Bro over Lillebælt skaffes Nord- og Midtjylland en hurtigere, direkte og mere tidssvarende Forbindelse med Sjælland og Kjøbenhavn.

Man mener nemlig, at i den Udvikling for Forbindelseslinier med Sjælland og Kjøbenhavn, som er foregaaet i de senere Aar, er Hensynet til Udlandet traadt for meget i Forgrunden paa Indlandets Bekostning, ligesom man formener, at Indlandet har et mindst lige saa berettiget Krav paa, at Staten letter dets Forbindelse med det kjøbenhavnske Marked, som det skaffer det konkurrerende Udland let og billig Adgang til nævnte Marked. Man skal i denne Forbindelse nævne de alt etablerede Dampfærger Helsingør—Helsingborg og Kjøbenhavn—Malmø samt den vedtagne Rute Gjedser—Warnemünde.

Iligemaade formenes det at have ikke uvæsentlig Betydning for Kjøbenhavn, at der gives Nord- og Midtjylland lettere Adgang til det kjøbenhavnske Marked for Landbrugs-, Have- og Fiskeriprodukter, og at Kjøbenhavn ved en mere tidssvarende Fragt-, Person- og Postforbindelse med nævnte Landsdel lettes i Konkurrencen med Hamborg, — en Konkurrence, der som bekendt er af gammel Dato og ikke ubetydelig. Som Forholdet er for Tiden, er Forbindelsen Kjøbenhavn—Kristiania hurtigere end Forbindelsen Kjøbenhavn—Thisted og Forbindelsen Kjøbenhavn—Göteborg hurtigere end Forbindelsen Kjøbenhavn—Silkeborg o. s. v. — og vil man gøre en Sammenligning mellem de projekterede Hurtigtog mellem Kjøbenhavn og det sydlige Udland, bliver Forskellen endnu større.

Man har derfor paa vedlagte Kort*) og medfølgende tabellariske Fremstilling af »hvad Jyderne har og hvad de kan opnaa« søgt at klargøre den store Betydning en forbedret direkte Forbindelse vil have for vor Landsdel. Kaster man et Blik paa Kortet, forekommer det os, at der kun gives en naturlig Linie, der kan komme hele Nord- og Midtjylland tilgode, nemlig Linien

Skanderborg—Hou—Aarhus—Hou—Hou—Refnæs.

Paa en Forespørgsel fra Aarhus angaaende en Forbindelse Aarhus—Samsø, Samsø—Refsnæs med Dampfærge fra Aarhus til Samsø, Jernbane over Samsø Dampfærge fra Samsø til Refsnæs har Indenrigsministeriet kalkuleret følgende Udgift:

Jernbane Kallundborg—Refsnæs	1,0	Millioner Kr.
Dampfærgehavn Refsnæs	1,0	—
do. Ballen, Samsø	1,0	—
Jernbane over Samsø	1,5	—
Dampfærgehavn Samsø (N. for Kalsøre)	1,0	—
do. Aarhus m. Spor til St.	0,8	—
4 store Dampfærger af Storebæltstypen	4,2	—
Ialt...	10,5	Millioner Kr.

Indenrigsministeriet tilføjer endvidere:

»Det af Udvalget fremsatte Spørgsmaal om der i Overfartens Udstrækning, Farvandets Bekaffenhed eller andre Forhold ligger nogen væsentlig Vanskelighed for

*) Et Kort over Danmark.

Oprettelsen af nogen af de nævnte Dampfærgeforbindelser, kan vel til en vis Grad besvares benægtende, men man skal dog ikke undlade at fremhæve, at de omhandlede Forbindelser vil vise sig lidet hensigtsmæssige. Dampfærgeforbindelser af saa stor Udstrækning vil, selv om store Færger anvendes, ikke have saa stor Trafikevne, at deres Betydning for Samfærdslen kommer til at staa i Forhold til de betydelige Anlægsomkostninger. Forbindelsens Endepunkt synes derhos at ligge vel nordlig til, at Ruten skulde faa en saadan Betydning for hele Jylland, at de store Bekostninger derved kunde motiveres.

I saa Henseende kan det oplyses, at den Godsmængde til og fra Jylland (nord for Skanderborg), som for Tiden passerer Storebælt for begge Retninger, tilsammen andrager 25,000 Tons aarlig, og det kan næppe ventes, at den samlede Godstrafik paa nogen af de her omhandlede Dampfærgeruter vil komme til at overstige dette Kvantum. I Sammenligning med Godstransporten over Lillebælt, der sidste Aar androg 194,000 Tons, vil den Trafik, der kan paaregnes af den nye Rute, blive forholdsvis ringe«.

Af denne indenrigsministerielle Skrivelse kan sluttes, at man ved at vælge Hou-Refsnæs Ruten, med direkte Bane fra Skanderborg og Aarhus til Hou vil opnaa:

a. Én Færgeforbindelse i Stedet for to (Aarhus-Samsø—Samsø-Refsnæs).
b. Tilstrækkelig Person- og Fragttrafik — idet hele det nuværende og projekterede vestjydske Banenet ad denne Rute faar den hurtigste og bekvemmeste Forbindelse med Sjælland, Kjøbenhavn og Sverrig.
c. At de samme Fordele tilflyder Aarhus og alle Nord for Aarhus beliggende St., idet Forbindelsen over Hou ubetinget bliver langt hurtigere og bekvemmere end den kombinerede dobbelte Færgefart Aarhus-Samsø—Samsø-Refsnæs — ja, endogsaa hurtigere og bekvemmere end en direkte Færgefart Aarhus-Refsnæs; idet Færgefarten bliver mindst 4 Mil kortere.
d. At Godstransporten Kjøbenhavn-Esbjerg, naar det nødvendiggøres, omtrent lige saa nemt kan dirigeres over Hou-Skanderborg som over Fyen.
e. At Færgehavnene Hou og Refsnæs kommer til at ligge paa de mest isfri Punkter paa den jydske og sjællandske Kyst.
f. At Samsø alligevel paa billigste Maade kan skaffes direkte Jernbaneforbindelse med Sjælland og Jylland ved Anlæget af en Dampfærgehavn ved Koldby Kaas.
g. At denne Rute vil blive den billigste — idet Omkostningerne, sammenlignede med anførte indenrigsministerielle Overslag, omtrent vil kunne kalkuleres til:

Jernbane Kallundborg-Refsnæs	1,0	Millioner Kr.
Dampfærgehavn Refsnæs	1,0	—
do. Koldby Kaas	1,0	—
do. Hou	1,0	—
2 Dampfærger, (der bliver jo her kun en Færgefart)	2,1	—
Jernbaneforbindelsen Skanderborg og Aarhus—Hou	2,9	—
Ialt	9	Millioner Kr.

Sammenholdes dette Projekt med det af mange forskellige Grunde meget omtvistede Broprojekt over Lillebælt med deraf følgende nødvendige Dobbeltspor i Fyen og Jylland og Nybygninger af Jernbaner til Broen Strib—Middelfart, der jo vil medføre kolossale Udgifter, se Betænkning over Forslag til Lov om forskellige nye Statsbaneanlæg m. v. i Jylland og Fyen (afgiven af Folketingets Udvalg den 24de Marts 1899) og næppe i en samlet Sum kan sættes til mindre end 43 Millioner Kroner, forekommer det os tillige financielt uforsvarligt ikke at vælge Hou—Refsnæs Ruten.

Vi skal endnu kun yderligere, — idet vi henvise til vedlagte Kort og tabellariske Oversigt, anføre, at ved en Færgeforbindelse Hou—Refsnæs vil en Rejse Kjøbenhavn-Skanderborg eller Kjøbenhavn-Aarhus med Hurtigtog tilendebringes i c. $5^1/_2$ Time, en Rejse Kjøbenhavn-Thisted i c. 11 Timer, Kjøbenhavn-Skagen i c. 12 Timer. — Hvilken enorm Betydning dette vil have for Post- og Persontrafiken behøver ikke nærmere Udvikling. Angaaende Godstrafiken bliver Fordelen endnu større, idet Standsningerne over Bælterne paa Grund af ophobet Godsmængde vil undgaas, saa Fragtgods som Regel vil kunne befordres gennemsnitlig i den halve Tid, der nu bruges, og Ilgods fra ethvert Punkt i Jylland Nord og Vest for Skanderborg vil kunne naa Kjøbenhavn (og omvendt) i Løbet af et halvt Døgn. Et jydsk Afteniltog vilde saaledes kunne tilføre Kjøbenhavn frisk Mælk, Kød, Fisk, Havesager o. s. v., der kan bringes paa Kjøbenhavns Torv næste Dags Morgen. Handelsomsætningen vilde derfor, som ved alle Forbedringer af Forbindelsesmidler stige — og den Godsmængde, der befordres frem og tilbage mellem Kjøbenhavn og Jylland Nord og Vest for Skanderborg, mægtigt tiltage.

Tages alle disse Forhold i Betragtning, maa det sikkert indrømmes, at Forbindelsen vil kunne faa en overordentlig stor økonomisk Betydning for hele Nord- og Midtjylland, der udgør c. 325 □ Mil eller c. Halvdelen af Danmarks Areal med et Indbyggerantal af c. 750,000 — en Betydning, — der sikkert er større end man i Øjeblikket kan overse, en Betydning, der økonomisk taget sikkert vil faa større Værd for Landet end de etablerede Hurtigforbindelser med det østlige og sydlige Udland.

Vi haabe derfor, at Repræsentanterne, der repræsenterer Foreninger for Jyllands produktive Erhverv, Agerbrug, Fiskeri, Handel, Industri og Haandværk, kan tiltræde vedlagte Adresse.

Bliver Kravet i det store og hele tiltraadt af Repræsentanterne for nævnte Erhverv, tvivler vi ikke om, at saa vel Regeringskommissionen som Regering og Rigsdag vil tage Hensyn til Kravet, saa Nord- og Midtjylland faar sin Ret, en tidssvarende Forbindelse med Landets Hovedstad og det østlige Udland.

Forskellige erfarne og sagkyndige Mænd har meddelt Udvalget følgende Oplysninger:

Meddelelse angaaende en eventuel Dampfærgerute Hou—Refsnæs.

1. Søvejen fra Hou til Refsnæs er 26 á $26^1/_2$ Sømil = c. $6^1/_2$ danske Mil altsaa c. det halve af Ruten Aarhus—Kallundborg, der er 12 Mil. —
2. Anvendes bedste Nutids Dampfærger som de nye Storebæltsfærger, der lastet stikke 10 Fod og løber 16 Kvartmil i Timen, kan Ruten Hou—Refnæs gøres i højst 2 Timer. —
3. Angaaende Forholdene for Havnebygning ved Hou ere disse ualmindelig heldige, og der kan næppe bygges billigere nogetsteds; der er ikke langt ud til Dybet, der er ingen Sanddrift, og Grunden er let at udgrave; der er let Adgang til Stenrald til Cementstøbning ved selve Havnestedet, og til Kampesten paa nærliggende Søby Rev. — Farvandet ved Hou er det roligste paa Kysten fra Aarhus Syd efter, kun Nordøstvind kan sætte nogen Sø, men en mindre Mole kan beskytte en eventuel Dampfærgehavn herfor.

4. Angaaende Is og Isdrift er Hou det mest isfri Punkt paa Kysten fra Aarhus og Syd efter, og Baadesejladsen Hou—Tunø—Samsø har ofte været aaben i flere Uger efter, at Isen har hindret al Sejlads paa Aarhus. — Aarhusbugten er jo som bekendt udsat for at pakkes med Is fra Sydøst.
5. Det er ligeledes meddelt, at der ikke findes særlige Hindringer for at bygge Dampfærgehavne ved Koldby—Kaas paa Samsø og ved Refsnæs. —

Endnu skal tilføjes, at medens Strømretninger i Bælterne, der altid er paa tværs af Kursen, ofte i Taage kan sætte Færgerne ud af Kurs, vil Sejladsen Hou—Refsnæs væsentlig komme til at gaa langs (med eller imod) Strømmen. — Bygges der Bane fra Skanderborg til Hou, bliver der kun c. 3 Mil Bane at bygge, og hele Nord- og Midtjylland vil, ved at denne Færgeforbindelse etableres, opnaa at faa Tiden for en Kjøbenhavnsrejse forkortet med 2 à 3 Timer. — Angaaende de hidtil fremkomne Udtalelser om de vanskelige Besejlingsforhold ved Hou, gælder disse den nuværende, paa et uheldigt Punkt byggede, lille Fiskerihavn og ikke den paatænkte Dampfærgehavn, der bør bygges c. 2000 Alen nordligere, og hvortil der kan blive saa gode Besejlingsforhold, som man har til de alt etablerede Dampfærgehavne Korsør, Nyborg, Malmø og Kjøbenhavn.

Hvad Jyderne har og hvad de kan opnaa.

Naar man nedenfor har søgt tabellarisk at fremstille hvilken Fordel en Hou-Refsnæs Rute kan faa for den Del af Jylland, der ligger Nord og Vest for Skanderborg, skal man ganske kort oplyse, hvilke Faktorer, der er benyttede ved Beregningen af Tabellen.

1. Kilometerafstandene ere beregnede efter Statsbanernes opgivne Kilometerafstande. For Færgefarterne og nye Baner efter Opmaaling paa Kortet.
   - A viser Afstandene pr. Baner og Færger fra Kjøbenhavn over Fredericia.
   - B viser Afstandene over Refsnæs, Hou, Skanderborg. — Gøres Aarhus-Odderbanen til Statsbane, vil Afstandene Nord for Aarhus mindskes med ca. 20 Kilometer og Togtiden med ca. 30 Minutter.
2. Rejsetiden —
   - A viser Rejsetiden for Personer og Post med det nuværende Hurtigtog fra Kjøbenhavn om Morgenen — de med * betegnede kan ikke nu naas, uden at der overnattes.
   - B viser Tiden for Person og Post over Hou—Refsnæs.
     Tiden for Hovedbanen er beregnet efter Middeltiden for et nuværende Hurtigtog mellem Fredericia og Aarhus — ca. 44 Kilometer i Timen. Tiden for Sidebanerne og de private Baner for Middeltiden for Hurtigtoget mellem Esbjerg og Holstebro (der er Eksprestog til Ringkjøbing og Persontog med Ophold ved alle St. fra Ringkjøbing til Holstebro) — ca. 35 Kilometer i Timen. Tiden Kjøbenhavn—Refsnæs efter det nuværende Hurtigtog — Færgetiden Refsnæs—Hou efter Færgetiden Korsør—Nyborg.

Derefter beregnet Tid, der vindes, og Ankomsttid for et Tog, der gaar fra Kjøbenhavn Kl. 8 Morgen via Refsnæs—Hou.

	Afstand i Kilometer.		Rejsetid.				Tid, der vindes.		Ankomsttid for et Tog fra Kbh. Kl. 8 Form.	
	A.	B.	A.		B.					
Fra Kjøbenhavn.			Tim.	Min.	Tim.	Min.	Tim.	Min.	Tim.	Min.
Til Aalborg	474	366	11	39	9	15	2	24	5	15 E.
— Aalestrup	449	341	12	28	8	53	3	35	4	53
— Aarhus	334	226	8	33	6	04	2	29	2	04
— Aars	464	356	13	08	9	20	3	48	5	20
— Fjerritslev	527	419	*23	45	10	47	12	58	6	47
— Frederikshavn	560	452	13	45	11	12	2	33	7	12
— Grenaa	411	303	12	20	8	00	4	20	4	00
— Hadsund	434	326	13	45	8	34	5	11	4	34
— Herning	382	274	12	20	7	35	4	45	3	35
— Hjørring	524	416	12	55	10	27	2	28	6	27
— Hobro	425	317	10	40	8	10	2	30	4	10
— Holstebro	444	314	12	17	8	45	3	32	4	45
— Langaa	380	272	9	33	7	07	2	26	3	07
— Lemvig	455	362	13	15	10	10	3	05	6	10
— Løgstør	491	383	14	10	10	05	4	05	6	05
— Nibe via Aars	489	381	*22	40	10	03	12	37	6	03
— Nykjøbing p. M.	490	382	14	00	9	35	4	25	5	35
— Nørre-Sundby	479	371	12	00	9	25	2	35	5	25
— Odder	362	180	10	37	5	00	5	37	1	00
— Randers	393	285	9	55	7	24	2	31	3	24
— Ringkjøbing	397	338	10	57	9	32	1	25	5	32
— Ryomgaard	382	274	11	15	7	13	4	02	3	13
— Silkeborg	342	234	10	28	6	25	4	03	2	25
— Skagen	600	492	*29	10	12	22	16	48	8	22
— Skanderborg	312	203	8	02	5	32	2	30	1	32
— Skive	451	343	11	55	8	44	3	11	4	44
— Skjern	373	315	10	15	8	44	1	31	4	44
— Struer	459	330	12	45	9	15	3	30	5	15
— Sæby	544	436	*24	00	11	17	12	43	7	17
— Thisted	543	414	*24	55	11	02	13	53	7	02
— Thyborøn	483	390	*25	35	10	52	14	43	6	52
— Vemb	426	333	11	45	9	17	2	28	5	17
— Viborg	420	312	10	52	8	16	2	36	4	16

Endelig har Kommissionen angaaende Hou-Refsnæs Sagen modtaget nedenstaaende Skrivelse af 25de Februar 1901 fra Agitationsudvalget for nævnte Forbindelse.

Til

Kommissionen angaaende Statsbanedriftens Ordning.

I Tilslutning til de indsendte Adresser med Bilag fra alle Egne af Jylland nord for Hou-Skjern Linien angaaende Etablering af en Dampfærgeforbindelse Hou-Refsnæs — med dertilhørende nødvendige Statsbaneanlæg, skal Agitationsudvalget for nævnte Rute, der har skaffet det hidtil tilvejebragte til Kommissionen fremsendte Materiale tilveje, ærbødigst tillade sig at supplere dette ved Fremsendelse af vedlagte Erklæringer

1. Fra Folketingsmand, Marinekaptejn Trolle angaaende Besejlingsforholdene Refsnæs-Hou.
2. Fra Bygningsingeniøren ved Fyrvæsenet, Ingeniør Wedén angaaende Betingelserne for Anlæget af en Dampfærgehavn ved Hou.
3. Fra Strandtoldkontrollør Nielsen, Hou angaaende Isforholdene i Farvandet og paa Kysten ved Hou.

Idet vi — henvisende til vor Skrivelse „Nord- og Midtjyllands Forbindelse med Kjøbenhavn og Sjælland“ yderligere tillader os at bemærke, at naar vi i nævnte Skrivelse ansaa det for givet, at en Dampfærgehavn burde ligge Nord for Hou Havn, var det fordi vi troede, at det vilde blive for bekosteligt at anlægge den Vest for Hou Havn.

Ved at drøfte Sagen med forskellige Teknikere, bleve vi gjorte opmærksomme paa, at det sidste Punkt (Vest for Hou Havn) muligt i teknisk Henseende var det heldigste. Dels blev Søvejen mindst $^1/_4$ dansk Mil kortere, dels blev Indsejlingen endnu mere beskyttet end ved den nordre Havn, og endelig ville eventuelle Udvidelser blive forholdsvis lettere og billigere.

Udvalget besluttede derfor at henvende sig til bekendte sagkyndige Autoriteter, for at kunne give den højtærede Kommission Betryggelse for Rigtigheden af det af os fremsendte Materiale og muligt tillige betryggende Beviser for, at Havnen ogsaa kan anlægges paa det sidstnævnte Punkt (Vest for den nuværende Hou Baadehavn), og skal vi i saa Henseende henvise til hoslagte Erklæringer, idet vi tillader os at tilføje angaaende den i Hr. Kaptejn Trolles Erklæring gjorte Bemærkning angaaende den nødvendige Belysning af Ruten, at vi ved at drøfte dette Spørgsmaal med Fagmænd er bleven meddelt, at Belysningen af Ruten tillige vilde faa stor Betydning for vor almindelige Søfart, at en Lys- og Klokkebøje paa „Falske Bolsax“ i alle Tilfælde maatte anses for formaalstjenlig, og at de øvrige Foranstaltninger kun vare saadanne, som enhver Natfart med Dampfærger i vore Farvande maatte kræve.

Sammendrages foranstaaende Bemærkninger, tror vi at turde fastslaa, at Punktet Hou i alle Henseender, saavel hvad Beliggenhed som hvad tekniske Betingelser angaar, er det heldigst beliggende Punkt paa Østjyllands Kyst for Anlæget af en Dampfærgehavn for en direkte Færgeforbindelse med Sjælland.

I Bestyrelsen for Agitationsudvalget for en Dampfærgeforbindelse Hou-Refsnæs.
Odder, den 25de Februar 1901.

For Bestyrelsen:
Videbæk,
Formand, Redaktør.

STATSBANEDRIFTEN.

Korsør-Kiel Overfarten.

Føreren af Dampskibet Skirner.

Efter Anmodning skal jeg herved udtale som min Anskuelse om en eventuel Dampfærgerute: Refsnæs-Hou:

Distancen Syd om Samsø i ca. 1 qml. Afst., langs Vestsiden af Samsø indtil Ringebjerg Sand, og derfra over mod Sydenden af Hov Røn og gennem det afprikkede Løb til Havnen er ca. 27 Kvartmil (Øst om Tunø til Aarhus er Ruten 12 Kvartmil længere.)

For Navigeringen frembyder det nævnte Farvand ingen særlige Vanskeligheder, naar der anbringes Taagesignalstationer ved Sydenden af Samsø (Vestborg Fyr) ved Ringebjerge og ved Sydenden af Hov Røn, hvor der i Indsejlingsvinklen maatte udlægges en Fyrjagt ligesom ved Korsør. Desuden vilde det være til Nytte, om der paa Falske Bolsaxen blev udlagt en Lys- og Lydbøje. Farvandet kan forøvrigt ikke siges at være mindre navigabelt end paa Ruten Korsør—Nyborg. Loddet vil give god Vejledning, og Vest for Samsø vil der paa Ruten til Hou næppe blive Tale om Isskruning. Endvidere skal jeg udtale, at Færgehavnene formentlig ville ligge bedst beskyttede paa Sydsiden af henholdsvis Refsnæs- og Houpynterne.

Korsør, den 6te Februar 1901.

Ærbødigst

Carl Trolle.

Til

Agitationsudvalget for Hou-Revsnæs Ruten.

I Henhold til det ærede Udvalgs Anmodning til mig om at fremkomme med en Udtalelse om, hvorledes Forholdene ved og omkring Hou stiller sig for Anlægget af en Havn med Færgeleje for den paatænkte Forbindelse Hou—Revsnæs-Routen, skal jeg udtale følgende:

At jeg ved Undersøgelserne i Anledning af Oprettelsen af Hou Havnefyr f. A. er bleven godt kendt med Forholdene i og omkring den nuværende Hou Havn er Grunden til, at jeg tør paatage mig at besvare den til mig stillede Forespørgsel, men paa den anden Side bliver det ogsaa kun i store enkelte Træk, at jeg kan indlade mig paa Besvarelsen om nævnte Sag, idet jeg ikke er i Stand til at kunne gaa mere i Detaillerne, som Følge af at jeg mangler Forundersøgelserne ved Boring o. l. for fuldt udtømmende at kunne udtale mig om Bekostningen.

Imidlertid fortrøster jeg mig til at kunne udtale som min fulde Overbevisning følgende:

Ved Anlægget af en Havn for den paatænkte Færgeforbindelse kan man ved Hou vælge tvende Punkter paa Kysten, nemlig:

1. Et Punkt nord for den nuværende Hou Baadehavn med Indsejlingslinien:
„Bjerager Kirke over det teglhængte Hus ved Stranden“ (maaske lidt sydligere end denne Linie træffer Kysten).
2. Et Punkt noget vest for den nuværende Hou Baadehavn. Indsejlingslinien:
„Gersdorfslund til N. K. af Ravnskov“.

Begge Steder saavel ad 1 som 2 frembyder fortrinlige Betingelser for Anlæg af Havnen.

ad 1 har det Fortrin, at det dybe Vand ligger mere klods op til Kysten, men er til Gengæld mere udsat for Strøm og Sø.

ad 2 kommer til at ligge bedre i Læ for Strøm og Sø, men til Gengæld maa den udgraves for en længere Strækning ind til Havnen.

Havnen, enten den nu lægges ved 1 eller 2, vil have den væsentlige store Fordel ved en Havn, at Farvandet lige ind i Havnen altid er isfrit paa Grund af Strømmen.

Da Færgelejet maa ligge beskyttet, fremkommer i Forbindelse hermed ganske naturlig en Havn, der uden store Omkostninger tillige kan blive en rolig, tryg Havn som Anløbsstation for Skibe, særlig kommende nordfra, som i Isvintre ere hindrede i at kunne komme ind til Aarhus.

Man tør særlig udtale, at foruden Hovedopgaven, at være Færgeleje for Hou—Revsnæs-Routen, vil Havnen navnlig i Isvintre ved sin fortrinlige Beliggenhed kunne blive et Centralpunkt, naar alle Havne nord paa langs Østkysten ere blokerede af Is. Hertil kommer, at en saadan Havn ved sin i Farvandet udskudte og dog rolige og trygge Beliggenhed, vil blive en Fiskerihavn af den allerstørste Betydning og bidrage til, at der kan skabes gode Fiskeriforhold for hele Farvandet syd for Grenaa.

Havnen ad 1 og 2 vil kunne anlægges for ca. 1,000,000 Kr., idet Bekostningen ved den forøgede Udgravning ved Projekt 2 udlignes ved den nødvendige Bygning af en Bølgebryder ved Projekt 1. Det skal endvidere i Sammenhæng hermed kunne bemærkes, at eventuelle Udvidelser og supplerende Anlæg vil blive billigere ved Projekt 2 end ved 1, begrundet paa den beskyttede Beliggenhed som 2 har fremfor 1.

I dette Beløb er indbefattet selve Havnen med 2de Færgelejer. Endvidere overdækkede Perroner, Fortøjningspæle, Bolværksplads for Skibe og Fiskerifartøjer, Ledefyr o. l.

Kjøbenhavn, den 21de Februar 1901.

Ærbødigst
Theodor Wedén.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

Til
Agitationsudvalget for „Hou-Refsnæsruten.“

Paa Foranledning af den til mig fremsendte Forespørgsel fra Agitationsudvalget for „Hou—Refsnesruten“ angaaende Isforholdene i Farvandet og paa Kysten ved Hou kan jeg, som nøje er kendt med disse Forhold i min Funktionstid som Strandkontrolør ved Hou siden 1891 til Dato samt ved Konference med Fiskerne her paa Pladsen, der har kendt omspurgte Forhold, meddele.

Paa Grund af Houpyntens fremskudte Beliggenhed i Farvandet og den imellem Pynten og den udenfor liggende store Grund „Hou Røn“ løbende stærke Strøm, er Farvandet her altid isfrit, længe efter at vore Østkysthavne — muligt Grenaa undtagen — ere belemrede med Is; det er saaledes bevisligt, at Hou gentagne Gange har været fri for Is, naar Aarhus Havn og Aarhusbugten har været upassabel paa Grund af Is. Tillige følger det af Beliggenheden og Strømforholdene, at Pladsen her ikke som Østkystens Bugter og Fjorde er udsat for Pak- og Drivis.

Jeg skal endnu kun tilføje, at medens der i Aar er meldt Ishindringer fra Østkystens Fjorde, Kattegat og Sundet, har Fiskeriet herfra foregaaet aldeles uhindret af Isen, ja, selve vor lille Fiskerihavn har uafbrudt været aaben for al Slags Sejlads.

Hou Toldkontrol, den 22de Februar 1901.

Ærbødigst

N. C. Nielsen,

Strandkontrollør.

8. Andragender vedrørende de ansattes Lønningsforhold.

Kommissionen har fra Funktionærer under Statsbanedriften modtaget følgende Andragender om Forandring i deres nuværende Lønningsforhold:

1. Fuldmægtige, som efter § 6 i Loven af 26de Marts 1898 om Statsbanedriftens Ordning oppebære den for 6te almindelige Lønningsklasse fastsatte aarlige Lønning, 2100 Kr. aarlig, (for en Trediedels Vedkommende med Tillæg af 300 Kr., jfr. § 6, næstsidste Stk.) andrage om at blive lønnede som ansatte i 4de almindelige Lønningsklasse, altsaa med en aarlig Lønning af 2700 Kr. Om Alderstillæg se Lovens § 7.

2. Godsekspeditører, som efter § 6 i fornævnte Lov oppebære den for 6te almindelige Lønningsklasse fastsatte aarlige Lønning, 2100 Kr. aarlig, samt Alderstillæg efter § 7, andrage om en Lønningsforbedring.

3. Overassistenter, som ligeledes efter § 6 i Statsbanedriftsloven oppebære den for 6te almindelige Lønningsklasse fastsatte aarlige Lønning, 2100 Kr. aarlig, samt Alderstillæg efter § 7, andrage om at blive lønnede som ansatte i 4de almindelige Lønningsklasse, altsaa med en aarlig Lønning af 2700 Kr.

4. Trafikassistenter, som efter § 6 i Loven lønnes efter V. specielle Lønningsklasse, for hvilken Lønnen er bestemt saaledes:

I. Klasse	1800 Kr.	I hver af de 4 Klasser ansættes en Fjerdedel.
II. —	1500 —	
III. —	1200 —	
IV. —	900 —	

andrage om, at Lønsatserne i fornævnte Lønningsklasse maa blive omforandrede saaledes:

I. Klasse	2100 Kr.	}	I hver af de 5 Klasser ansættes en Femtedel.
II. —	1800 —		
III. —	1500 —		
IV. —	1200 —		
V. —	900 —		

5. Ranger- og Pakhusmestre samt Ranger- og Pakhusformænd i København andrage om et Opholdstillæg, svarende til 10 pCt. af Begyndelseslønnen. Efter § 6 i Loven lønnes Ranger- og Pakhusmestre efter 7de almindelige Lønningsklasse (aarlig Lønning 1800 Kr.) og Ranger- og Pakhusformændene efter 8de almindelige Lønningsklasse (aarlig Lønning 1500 Kr.) Om Alderstillæg se § 7. Der leveres derhos de paagældende Uniforms- og Beklædningsgenstande, jfr. Lovens § 10. Opholdstillægget, der ønskes, er henholdsvis 180 og 150 Kr., altsaa en Del højere end de Opholdstillæg, som efter Lovens § 12 tilstaas forskellige mere underordnede Funktionærer.

6. Pakmestre og Konduktører i Jylland og Fyn andrage om Lønningsforbedring. De paagældende lønnes efter de i Lovens § 6 nævnte VII og VIII specielle Lønningsklasser. (VII. Klasse Pakmestre, VIII. Klasse Konduktører). Lønningssatserne i de to Klasser ere som følger:

VII. Klasse.

I. Klasse	1200 Kr.	}	I hver Klasse ansættes Halvdelen.
II. —	1050 —		

VIII. Klasse.

I. Klasse	1020 Kr.	}	I hver Klasse ansættes Halvdelen.
II. —	900 —		

Efter Lovens § 10 tilstaas der Pakmestre og Konduktører Levering af Uniforms- og Beklædningsgenstande, efter Lovens § 11 tilkommer der dem Milepenge (Pakmestre 4 Øre og Konduktører 2 Øre pr. Mil).

7. Togbetjente (Togførere, Pakmestre og Konduktører) paa Sjælland-Falster andrage om, at der maa blive betalt dem Timepenge istedenfor Milepenge for al Tjeneste i rene Godstog. En Togfører, Pakmester og Konduktør oppebærer i Milepenge henholdsvis 6, 4 og 2 Øre pr. Mil, jfr. Lovens § 11. Timepenge udgøre for Togførere og Pakmestre 20 Øre pr. Time, for Konduktører 15 Øre pr. Time, jfr. Lovens § 13. Medens det ved Tjeneste i et Iltog eller hurtigt kørende Tog, ialt Fald for Togførere og Pakmestre, er fordelagtigst at faa Milepenge, stiller Forholdet sig anderledes, naar det nævnte Personale gør Tjeneste i et Tog, der bruger c. 7 Timer til at køre 15 Mil.

Togføreren faar i Milepenge for	15 Mil	90	Øre
Pakmesteren - - — - —		60	—
Konduktøren - - — - —		30	—

Timepengene for 7 Timer udgøre for Togførere og Pakmestre 1 Kr. 40 Øre og for Konduktører 1 Kr. 5 Øre.

8. Togfunktionærer (Togførere, Pakmestre og Konduktører) i København andrage om, at der maa blive tilstaaet dem Opholdstillæg. Som det vil fremgaa af Lovens § 12, tilstaas der Opholdstillæg til Bane- og Telegrafformænd samt flere lavere Funktionærer, naar de ere henviste til Ophold paa Steder, hvor Opholdet skønnes at være dyrere end almindeligt. Tillæget fastsættes af Indenrigsministeren til 60,90 eller 120 Kr. aarligt under Hensyn til Opholdets Dyrhed. (Om Udførelsen af denne Bestemmelse i Loven se Ordre C 22 § 5).

9. Stationsbude ved jydske Stationer, som efter Lovens § 6 oppebære den for XI specielle Lønningsklasse fastsatte aarlige Lønning, 720 Kr. aarlig, foruden Opholdstillæg efter § 12 samt Uniforms- og Beklædningsgenstande efter § 10, andrage principaliter om, at de maa blive lønnede som Kontorbude (10de almindelige Lønningsklasse, aarlig Løn 960 Kr. samt Alderstillæg efter § 7), subsidiært om, at de maa blive delte i 3 Klasser med Løn henholdsvis 960, 840 og 720 Kr. aarligt.

10. Stationsbude paa Københavns Station andrage om, at de maa blive lønnede som Kontorbude. Om Lønningsvilkaarene for Stations- og Kontorbude se under Nr. 9.

11. Lokomotivførere andrage om, at deres Lønningsforhold maa blive ordnede saaledes, at der dannes 3 Lønningsklasser for Lokomotivførere:

I.	Klasse med aarlig Løn.....	2400 Kr.
II.	— — — —	2100 —
III.	— — — —	1800 —

Fra Beskikkelsesdagen lønnes Føreren med III. Kl.'s Løn, efter 4 Aars Forløb erholder han II. Kl.'s Løn og efter yderligere 4 Aars Tjeneste I. Kl.'s Løn. De nuværende Lønningstillæg, nemlig Milepenge efter Lovens § 11, 8 Øre pr. Mil, samt Uniforms- og Beklædningsgenstande efter § 10 skulde bibeholdes. Hvis denne Lønningsmaade ikke maatte vinde Bifald, henstille Førerne, at de lønnes som Maskinmestre under Søfartsafdelingen. Disse ere inddelte i to Klasser. Mestre af I. Kl. ere opførte under 3. almindelige Lønningsklasse (aarlig Lønning 3000 Kr. samt Alderstillæg efter § 7), Mestre af II. Kl. henhøre til 5. almindelige Lønningsklasse (aarlig Lønning 2400 Kr. samt Alderstillæg efter § 7).

Lokomotivførerne oppebære efter Loven Løn efter III. specielle Lønningsklasse. Lønsatserne i denne ere:

I.	Klasse 1800 Kr.	I hver af de 4 Klasser ansættes en Fjerdedel.
II.	— 1650 —	
III.	— 1500 —	
IV.	— 1350 —	

Som fornævnt ere de desuden normerede med Milepenge (8 Øre pr. Mil) samt Uniforms- og Beklædningsgenstande. (Uniforms- og Beklædningsgenstande dog kun i ringe Omfang, nemlig 1 Hue hvert Aar og 1 Vinterfrakke hvert 3. Aar).

12. Lokomotivfyrbødere andrage om, at Lønnen for dem maa blive bestemt saaledes:

I. Klasse	1500 Kr.	I hver Klasse ansættes en Trediedel.
II. —	1350 —	
III. —	1200 —	

De nuværende Milepenge (4 Øre pr. Mil, Lovens § 11) samt Levering af Beklædningsgenstande i Henhold til Lovens § 10 (en Hue hvert Aar og en Vinterfrakke hvert 3. Aar) skulde fremdeles bibeholdes.

For Tiden lønnes Fyrbødere efter IV specielle Lønningsklasse, for hvilken Lønnen er bestemt saaledes:

I. Klasse	1200 Kr.	I hver af de tre Klasser ansættes en Trediedel.
II. —	1050 —	
III. —	900 —	

13. Vognopsynsmænd paa Københavns Station, som efter Loven oppebære den for 9. almindelige Lønningsklasse fastsatte Løn (1200 Kr.) samt Alderstillæg efter § 7 og desuden faa leveret Uniforms- og Beklædningsgenstande i Henhold til Lovens § 10, andrage om Lønningsforbedring samt anke over, at de ikke oppebære Godtgørelse for Nattjeneste. (De ere udelukkede fra at erholde denne Godtgørelse, fordi de ikke ere nævnte i Lovens § 13).

14. Depotarbejdere i København andrage om, at der maa blive tilstaaet dem Bestillingstillæg for særlig ansvarsfuld Sikkerhedstjeneste. I Henhold til § 6 sidste Stykke i Statsbanedriftsloven bevilges der paa de aarlige Finanslove et Beløb som Bestillingstillæg til Portører for særlig ansvarsfuld Sikkerhedstjeneste. Hensigten med Andragendet er, at der søges erhvervet en tilsvarende Bevilling, som skulde komme Depotarbejderne i København tilgode.

15. Overbanemestre og Telegrafmestre andrage om, at der foruden de Alderstillæg, som de oppebære efter Lovens § 7, maa blive tilstaaet dem et Tillæg paa 300 Kr. aarlig efter 20 Aars Tjeneste ved Statsbanedriften. Hvis dette ikke kan bevilges, ønskes enten forskellige Lønningsklasser oprettede for Overbanemestre og Telegrafmestre, saaledes at de efterhaanden kunne rykke op fra den nuværende Lønningsklasse til en højere eller ogsaa ønskes et lignende Bestillingstillæg som det, der er tilstaaet Fuldmægtige. (Efter Lovens § 6 næstsidste Stykke oppebære indtil en Trediedel af de ansatte Fuldmægtige et aarligt Bestillingstillæg af 300 Kr.) Endelig udtales som et sidste Ønske, at Overbanemestre og Telegrafmestre stilles lige i Løn med Lokomotivmestre eller med andre Ord, at de foruden med den nuværende Løn normeres med fri Bolig eller Vederlag derfor og frit Brændsel.

Efter Loven henhøre Overbanemestre og Telegrafmestre til 6. almindelige Lønningsklasse (aarlig Lønning 2100 Kr. samt Alderstillæg efter § 7).

Ved Pensionsberegningen ansættes hvert Aar, i hvilket den til Pension berettigede har haft Ansættelse som Lokomotivfører, Fyrbøder, Togfører, Pakmester, Konduktør eller Skibsfyrbøder til $1^1/_6$ Aar, jfr. Lovens § 17 h. En tilsvarende Begunstigelse ønskes ogsaa af Overbane- og Telegrafmestre.

16. Baneformænd andrage om, 1) at der tillægges dem Alderstillæg, 2) Tilstaaelse af en Fridag hver 14. Dag, 3) Levering af fuld Uniform, 4) Ret til at forlange Afsked med Pension med det fyldte 65. Leveaar.

Baneformænd lønnes efter II. specielle Lønningsklasse. Lønnen er:

I. Klasse	1200 Kr.	I hver af de 3 Klasser ansættes en Trediedel.
II. —	1050 —	
III. —	900 —	

Baneformænd have i Almindelighed intet egentligt Arbejde paa Søn- og Helligdage, men skulle kun efterse deres Formandsstrækninger.

Af Beklædningsgenstande leveres der Baneformænd 1 Hue hvert Aar og 1 Vinterkappe hvert 4. Aar, samt 1 Skindtrøje hvert 5. Aar.

Efter Lovens § 15 er den til Statsbanedriftens Personale henhørende, som efter 10 Aars uafbrudt Tjeneste har fyldt sit 70. Leveaar, berettiget til at forlange Afsked med Pension. Visse ansatte, hvoriblandt Overbane- og Telegrafmestre, Telegrafformænd, kunne imidlertid med det fyldte 65. Leveaar forlange Afsked med Pension.

17. Næstformænd og Banearbejdere paa Sjælland og Falster andrage om:

a. Levering af Uniforms- og Beklædningsgenstande, nemlig en Uniformsjakke, et Par Benklæder og en Drejlstrøje aarlig, en Regnkappe hvert tredje Aar og en Skindtrøje hvert fjerde Aar.
b. Godtgørelse, naar Statsbanerne ikke levere Tjenestebolig, og Bolig maa lejes til en højere Pris end den, Statsbanerne tage for Bolig.
c. Udbetaling af fuld Dagløn i Tilfælde af Sygdom.
d. Hustruernes Fritagelse for at passe Led og Bomme, eventuelt at der ydes et højere Vederlag end nu for Udførelsen af saadan Gerning.
e. Familiefripasudstedelse gennem Baneformændene istedenfor som nu gennem Banesektionerne.

Næstformænd og Banearbejdere henhøre til 11 almindelige Lønningsklasse. Lønnen for det Personale, denne Lønningsklasse omfatter, er ikke lovbestemt. Om Personalets Vilkaar for Tiden henvises til Lønningsreglementet for det faste daglønnede Personale under Statsbanedriftens Baneafdeling (Ordresamling C 24 samt D 179), dog ere samtlige i Ordrerne nævnte Daglønssatser midlertidig forhøjede med 40 Øre.

Iøvrigt bemærkes, at Andragerne nu faa 1 Hue hvert Aar og 1 Vinterkappe hvert 4. Aar samt 1 Skindtrøje hvert 5. Aar, at de i Tilfælde af Sygdom faa $^3/_4$ Dagløn, dog ikke over 1 Kr. 50 Øre pr. Dag, og at Fripasudstedelse som Regel sker gennem nærmeste Station.

18. Banearbejdere og Ledvogtere paa Fyn og i Jylland andrage om:

a. Forhøjelse af Daglønnen med 25 Øre daglig hvert 4. Aar indtil der opnaas en Dagløn af 3 Kr. for Banearbejdere og 2 Kr. for Ledvogtere.
b. Fritagelse for Afdrag i Løn, naar Hustruen har Permission indtil 2 Dage.
c. Udbetaling af Løn for Søn- og Helligdage, selv om der ikke arbejdes paa disse Dage.
d. Forhøjelse af Betalingen for Ledpasning ved Banearbejdernes Hustruer.
e. Forøget Levering af Uniforms- og Beklædningsgenstande.
f. Forlængelse af Middagshvilen fra 1 til $1^1/_2$ Time.
g. Huslejegodtgørelse, naar Statsbanerne ikke levere Tjenestebolig.
h. Forhøjet Betaling for Over- og Natarbejde.
i. Forbedring af Pensionsforholdene, særligt ønskes en højere Enkepension.
k. Fortrinsret til Ansættelse i maanedslønnede Stillinger, naar nye Baner aabnes.
l. Tilstaaelse af to Fridage maanedlig uden Afkortning i Løn.

Om de paagældendes nuværende Forhold henvises til de under Nr. 17 gjorte Bemærkninger.

19. Matroser og Fyrbødere ved Helsingør-Helsingborg Overfarten andrage om Opholdstillæg. De nævnte Funktionærer findes ikke optagne blandt det underordnede Personale, som i Henhold til Lovens § 12 kan erholde Tillæg, naar det henvises til at opholde sig paa Steder, hvor Opholdet skønnes dyrere end almindeligt.

20. Matroser og Fyrbødere ved København-Malmø Overfarten andrage om Opholdstillæg. Se herom hvad der er udtalt under Nr. 19.

21. Værkmestre og Værkførere under Maskinafdelingen andrage om, at der maa blive tilstaaet dem fri Bolig og frit Brændsel eller Vederlag derfor. Hvis dette ikke kan tilstaas, andrage Værkmestrene om Oprykning fra 6te almindelige til 5te almindelige Lønningsklasse, Værkførerne om Oprykning fra 7de almindelige til 6te almindelige Lønningsklasse. Ansatte i 5te, 6te og 7de almindelige Lønningsklasse oppebære henholdsvis 2,400 Kr., 2,100 Kr. og 1,800 Kr. aarlig Lønning samt Alderstillæg efter Lovens § 7. Tanken om at faa fri Bolig og frit Brændsel eller Vederlag derfor er fremkommen, fordi denne Begunstigelse ved § 9 i Loven af 26de Marts 1898 blev tilstaaet Lokomotivformænd, der tidligere kun oppebar samme Løn som Værkførere. (Lokomotivmestrene vare ogsaa efter Loven af 12te April 1892 normerede med fri Bolig).

22. Maskinassistenter under Søfartsafdelingen andrage om, at deres Løn maa blive ansat, som den var, før Loven af 26de Marts 1898 traadte i Kraft. Maskinassistenterne ere efter nævnte Lov delte i to Klasser. Assistenter af 1ste Kl. henhøre til 7de almindelige Lønningsklasse (1,800 Kr. aarlig Løn samt Alderstillæg efter Lovens § 7), Assistenter af II. Kl. henhøre til 8de almindelige Lønningsklasse (1,500 Kr. aarlig Løn samt Alderstillæg efter § 7). Efter Loven af 12te April 1892 var der kun en Klasse af Maskinassistenter, og disse fik Løn som fastsat for 7de almindelige Lønningsklasse. Den nye Ordning var altsaa ensbetydende med en Nedsættelse. Naar tidligere en Overfyrbøder avancerede til Maskinassistent, var det for ham straks en Lønforhøjelse af 600 Kr. aarlig, nemlig fra 1,200 Kr. til 1,800 Kr., efter den nye Lov blev det kun 300 Kr. aarlig. Omordningen fandt Sted for at stille Styrmænd og Maskinassistenter lige med Hensyn til Løn. Styrmændene ønskede at blive lønnede som Maskinassistenterne vare lønnede, og Sagen ordnedes ved, at Maskinassistenterne fik samme Løn som Styrmændene havde.

Hvis Maskinassistenternes principale Anmodning ikke kan tages til Følge, andrages der om, at de Maskinister, som i sin Tid ere indtraadte i Statsbanernes Tjeneste som Overfyrbødere med Udsigt til at avancere fra denne Stilling til Maskinassistent med 1,800 Kr. aarlig Løn, vedblivende maa kunne avancere, som det var Forudsætningen, da de søgte Ansættelse ved Statsbanerne.

23. Ingeniører ved Baneafdelingen (Kontorchefen paa Banechefens Kontor, Baneingeniører og Telegrafingeniører) andrage om Lønningsforbedring.

Efter Lovens § 6 oppebære de paagældende Løn efter 2den almindelige Lønningsklasse (3,600 Kr. aarlig) samt Alderstillæg efter Lovens § 7. De lønnes altsaa som Kontorchefer, Maskiningeniører, Maskin-, Trafik- og Skibsinspektører m. fl.

24. Overportører af 2den Klasse, Portører, Stationskarle og Depotarbejdere i Slagelse andrage om at faa forhøjet Opholdstillæg.

I Henhold til Lovens § 12 tilstaas der for Tiden de paagældende et Opholdstillæg af 60 Kr. aarlig. Dette ønskes paa Grund af Huslejens Stigning i Slagelse forhøjet til 90 Kr. aarlig.

25. Ekspedienterne ved Svanemøllens Krydsningsstation, Lersøens Holdeplads og Frederiksberg Gasværks Sidespor andrage om at erholde Opholdstillæg.

Ekspedienter lønnes efter Lovens § 6 sammenholdt med § 7 med fra 960 til 1248 Kr. aarlig. Desuden erholde de fri Bolig eller Vederlag derfor, jfr. § 9, samt Uniforms- og Beklædningsgenstande i Henhold til § 10. Derimod ere Ekspedienter ikke nævnte blandt de underordnede Funktionærer, som efter Lovens § 12 kunne normeres med Opholdstillæg.

26. Ansatte i 2den Lønningsklasse under Maskinafdelingen (Kontorchefen paa Maskinchefens Kontor, Maskiningeniører og Maskininspektører) andrage om Lønningsforbedring.

Om de paagældendes Lønningsvilkaar henvises til det under Nr. 23 oplyste.

27. Kontorassistenter andrage om, at deres Lønning maa blive fastsat saaledes:

Begyndelseslønning	900 Kr.
Tillæg for hver 4 Aars Tjeneste	300 —
Slutlønning	2400 —

Kontorassistenter lønnes efter I specielle Lønningsklasse. Lønnen er:

I. Klasse	1800 Kr.	I hver af de 4 Klasser ansættes en Fjerdedel.
II. —	1500 —	
III. —	1200 —	
IV. —	900 —	

Assistenter af 1ste Klasse, der have tjent 5 Aar i denne Klasse, oppebære et Lønningstillæg af 300 Kr. aarlig.

28. Kontorister under IV Maskinsektion i København andrage om at blive lønnede som ansatte i 7ende almindelige Lønningsklasse (Begyndelseslønning 1800 Kr., Slutningslønning 2340 Kr.) For Tiden oppebære Kontorister den for 8de almindelige Lønningsklasse fastsatte Løn (1500 Kr. stigende til 1950 Kr. efter 12 Aars Tjeneste).

29. Maskinister under Søfartsafdelingen andrage om:

a. At alle nuværende Skibsmaskinassistenter maa blive lønnede efter 7ende almindelige Lønningsklasse og benævnte Skibsmaskinassistenter af 1ste Klasse.
b. At Overfyrbødere maa blive benævnte Skibsmaskinassistenter af 2den Klasse og lønnede efter 9ende almindelige Lønningsklasse.
c. At Skibspersonalet med Hensyn til Pension maa blive sat lige med Togpersonalet.
d. At der maa blive ydet Maskinassistenter en Godtgørelse, naar de fungere som Makinmestre.
e. At der maa blive tilstaaet Skibspersonalet under Fraværelse fra Hjemstedet med Skib eller paa Rejse i Indlandet fulde Dagpenge for de første 14 Dage og derefter halve Dagpenge.
f. At samtlige Maskinister, hvortil henregnes Maskinmestre, Maskinassistenter og Overfyrbødere, maa blive delte i 4 Klasser, saaledes at $^1/_4$ ansættes som Maskinmestre af 1ste Klasse, $^1/_4$ som Maskinmestre af 2den Klasse, $^1/_4$ som Maskinassistenter af 1ste Klasse og $^1/_4$ som Maskinassistenter af 2den Klasse.

Ad a henvises til det under Nr. 22 oplyste. Ad b bemærkes, at Overfyrbøderne ogsaa for Tiden oppebære Lønning efter 9ende almindelige Lønningsklasse. Andragendet gaar altsaa ikke ud paa en Lønforbedring, men kun paa en Titelforbedring. Med Hensyn til Punkt c henvises til Oplysningerne under Punkt 15, sidste Stykke. Punkt e sigter til, at Skibspersonalet under midlertidig Bortkommando ogsaa for de første 14 Dage kun faar halve Dagpenge. Ad Punkt f bemærkes, at Antallet af Maskinister i de forskellige Stillinger ved Lønningssagens Behandling var saaledes:

Maskinmestre	af 1 Klasse	8
do.	- 2 —	9
Maskinassistenter	- 1 —	18
do.	- 2 —	8
Overfyrbødere		13

30. Interessenter i Statsbanernes jydsk-fynske og sjælland-falsterske Sygekasser andrage om en Forbedring af den Pengehjælp, der i Sygdomstilfælde tilstaas Kassernes dag- og timelønnede Interessenter. Man ønsker, at der i Sygdomstilfælde betales fuld Timeløn i Understøttelse, at Understøttelsen udbetales fra den Dag, Interessenten udtræder af Lønning, og at der udbetales Sygeunderstøttelse til ugifte Interessenter, ogsaa naar de ere indlagte paa Hospital.

Om den nuværende Ordning henvises til Ordre, D 154, hvorefter Pengehjælp (bortset fra Tilskadekomst) kun ydes med $^3/_4$ Dagløn, dog ikke udover 1 Kr. 50 Øre pr. Dag. Varer Sygdommen ikke 7 Dage eller derover, ydes Pengehjælp ikke for de 2 første Sygedage (fra denne Bestemmelse dispenseres der dog som oftest). For saa vidt og saa længe Arbejderen for Sygekassens eller for det offentliges Regning forplejes paa Sygehus, bortfalder Pengehjælpen, hvis vedkommende ikke er Familieforsørger (herfra kan dog dispenseres). — I Tilfælde af Tilskadekomst gælde andre Regler, se Ordre D 155.

31. Pakmestre og Konduktører i det jysk-fynske Distrikt ansøge om Lønningsforbedring. Se herom Bemærkningerne ad Punkt 6.

32. En Del ældre Arbejdere i Statsbanernes Centralværksted i København, der have været fast ansatte ved de sjællandske Jernbaner, andrage om, at den Tid, de have virket ved de nævnte Baner, maa blive medregnet ved Ansættelsen af deres Pension, dog ikke den Tjeneste, der ligger før 1869.

Ifølge Lovens § 17 medregnes kun Tjenestetiden ved Statsbanedriften eller Postdampskibsfarten som pensionsgivende og kun fra 1. April 1869, derimod ikke Tjenestetiden ved de af Staten overtagne Privatbaner før dennes Overgang.

33. Tre Overassistenter paa Københavns Hovedstation andrage om, at der maa blive tilstaaet hver af dem et Bestillingstillæg paa 300 Kr. aarlig. De tre Overassistenter ere 2den Overassistent paa Hovedstationen, den fungerende Bestyrer af Nordbanestationen og den fungerende Bestyrer af Klampenborgbanestationen.

Om Overassistenternes Lønningsvilkaar se Nr. 3.

34. Maskiningeniøren ved Centralværkstedet i Aarhus ansøger om, at den Tid han har gjort Tjeneste ved det sjællandske Jernbaneselskab, fra 1. Maj 1866 til 1. April 1878, maa blive medregnet ved Ansættelsen af hans Pension.

35. Forhenværende ansatte ved den private østjydske Jernbane andrage om, at den Tid, i hvilken de have været ansatte ved den østjydske Jernbane, maa regnes dem til gode ved Pensionsberegningen i Tilfælde af deres Afgang fra Statsbanedriftens Tjeneste. Se herom Bemærkningen til Nr. 32.

36. Trafikassistenter ved Statsbanedriften andrage om Dyrtidstillæg.

37. Vognopsynsmænd paa Københavns Station bringe deres tidligere fremsendte Lønningsandragende i Erindring (se Nr. 13).

38. Baneafdelingens Magasinformand i Aarhus andrager om at maatte blive ligestillet med Baneformænd med Hensyn til Tillæg for dyrt Opholdssted (se Nr. 8).

39. Trafikafdelingens Magasinformand i København andrager om, at der maa blive tilstaaet ham Opholdstillæg (se Nr. 8).

40. Jernbaneforeningens Repræsentantskab andrager om, at der maa blive søgt gennemført en almindelig Forbedring af Lønningsvilkaarene for samtlige Embedsmænd ved Statsbanerne.

41. Foreningen af Togførere ved Statsbanedriften anholder om:

a. en Forhøjelse af den faste Løn,
b. at erholde Lønningstillæg hvert 4de Aar,
c. Indførelse af Timepenge istedenfor Milepenge,
d. en forhøjet Enkepension,
e. Tilladelse til at svare Pensionsbidrag af 550 Kr. istedenfor som nu af 400 Kr. som Indtægt af Milepenge.

42. Ekspedienter ved Statsbanedriften (Bestyrere af Holdepladser) andrage om Lønningsforhøjelse (se Nr. 25).

43. Foreningen af Baneformænd anholder om, at der maa blive tillagt Formænd Uniformsgenstande efter lignende Regler som de, der gælde for Overportører, samt om en Fridag hver 14 Dag (se herom Bemærkningerne til Nr. 16).

44. Ranger- og Pakhusmestre og Ranger- og Pakhusformænd paa Københavns Hovedstation ansøge om i Henseende til det i § 7 i Statsbanedriftsloven fastsatte Alderstillæg at maatte betragtes som henhørende under samme Lønningsklasse.

45. Vognopsynsmænd ved Statsbanedriften andrage om, at der maa blive ydet dem Godtgørelse for Nattjeneste. Efter Lønningsregulativets § 15 tilstaas der i Henhold til Statsbanedriftslovens § 13 visse Klasser af Funktionærer Timepenge for den Tjeneste, som udføres mellem Kl. 11 Aften og 5 Morgen. Vognopsynsmændene ønsker ogsaa at opnaa dette Gode, se iøvrigt Nr. 13.

46. Jernbaneforeningen »1900« og »Dansk Jernbaneforbund« (Foreninger for timelønnede Arbejdere under Maskinafdelingen) andrage om Tilstaaelse af 8 Dages Orlov en Gang aarlig for hver Arbejder med Bibeholdelse af Løn.

Endvidere har Kommissionen modtaget et saalydende til Regering og Rigsdag stilet Andragende fra Hovedbestyrelsen for »Danske Statsbaners underordnede Funktionærers Forening«.

Undertegnede Hovedbestyrelse for »Danske Statsbaners underordnede Funktionæres Forening« ansøger herved paa denne Forenings Vegne den høje Regering og Rigsdag om, at der ved den forestaaende Revision af Lov af 26de Marts 1898 maa blive foretaget saadanne Forandringer i denne Lovs Bestemmelser angaaende Lønnings-, Pensions- og Tjenesteforhold, at vore Kaar derved kunne blive noget forbedrede.

Vi tillade os i nedenstaaende Oversigt paa den ene Side at anføre vore Ønsker, paa den anden til Sammenligning en kortfattet Fremstilling af, hvad der nu haves.

Oversigt.

Lønninger.

Hvad der søges.	Hvad der haves.
9, almindelige Lønningsklasse. Til denne Klasse henføres Pakmestre, Overportører, Bane- og Telegrafformænd samt fast ansatte Haandværkere. Aarlig Løn: 1200 Kr. Alderstillæg efter § 7. Anm. Opnaas ikke Forfremmelse til højere Stilling, ydes der efter 16 Aars Tjeneste i den paagældende Kl. endnu et 10 pCt.'s Tillæg.	*Pakmestre* staa nu i VII. specielle Lønningskl. 1. Kl. 1200 Kr., 2. Kl. 1050 Kr. aarlig. Halvdelen i hver Kl. Oprykning efter Tur ved Afgang blandt de ældre. *Overportører I. Kl.* staa allerede nu i 9de almindelige Kl. *Overportører II. Kl.* staa nu i 10de almindelige Kl. (960 Kr. aarlig). *Bane- og Telegrafformænd* staa nu i II. specielle Kl. 1. Kl. 1200 Kr., 2. Kl. 1050 Kr, 3. Kl. 900 Kr. ($^1/_3$ i hver Kl.)
10. almindelige Lønningsklasse. Til denne Kl. henføres Konduktører, Portører, Depotarbejdere, Magasinformænd, Stationsbude, Brokarle, Matroser og Skibsfyrbødere. Lønningsklassen søges normeret til aarlig Løn: 1000 Kr. Alderstillæg efter § 7. (Se Anm. til 9de almindelige Kl.).	10de almindelige Kl. er nu normeret til 960 Kr. aarlig. *Konduktører* staa nu i VIII. specielle Kl., 1. Kl. 1020 Kr., 2. Kl. 900 Kr. aarlig. Halvdelen i hver Kl. *Portører* og *Brokarle* staa nu i X., *Depotarbejdere* i IX. specielle Kl., 1. Kl. 900 Kr., 2. Kl. 840 Kr., 3. Kl. 780 Kr., 4. Kl. 720 Kr. og 5. Kl. 660 Kr. aarlig ($^1/_5$ i hver Kl.). *Stationsbude* staa nu i XI. almindelige Kl. 720 Kr. aarlig. *Matroser* og *Skibsfyrbødere* staa nu i XIII. specielle Kl., 1. Kl. 1020 Kr., 2. Kl. 960 Kr. og 3. Kl. 900 Kr. aarlig ($^1/_3$ i hver Kl.). *Magasinformænd* staa nu i 10de almindelige Kl., 960 Kr. aarlig.
11. almindelige Lønningsklasse. Fast Ansættelse i denne Klasse søges for Kolonne- og Telegraf- Næstformænd, Bane- og Telegrafarbejdere, Ledvogtere og Signalpassere. Aarlig Løn: 900 Kr. Kolonne- og Telegraf-Næstformænd erholde hver 100 Kr. aarlig som personligt Tillæg. Alderstillæg efter § 7. (Se Anm. til 9de almindelige Kl.).	11te almindelige Kl. omfatter nu væsentlig det dag- og timelønnede Personale, hvis Dagløn fastsættes af Administrationen. De dertil fornødne Midler bevilges paa de aarlige Finanslove.

Stationskarle.

Stationskarle antages for 1 Aar, efter hvilken Tid de ansættes som Portør — eventuelt afskediges.

Aarlig Løn: 800 Kr.

Stationskarle lønnes nu med 600 Kr. aarlig og kunne anvendes i ubegrænset Antal, hvilket kan hæmme Avancementet til og i Portørstanden.

Samtlige her omhandlede ansatte søges delagtiggjorte i *Opholdstillæg* i Henhold til Lovens § 12 og Lønningsregulativets § 5.

Milepengesystemet (Lovens § 11 og Regulativets § 12) søges afløst af en fast *Rejsegodtgørelse* til Pakmestre, Konduktører og Matroser og Skibsfyrbødere, hvorved kan opnaas mindst en aarlig Godtgørelse til Pakmestre af 400 Kr., Konduktører 300 Kr. og Matroser og Skibsfyrbødere 200 Kr.

Time- og Dagpenge (Lovens § 13 og Regulativets § 23) søges bibeholdt for 9de Kl. med henholdsvis 20 Øre og 4 Kr. og for 10de og 11te Kl. ansat til 15 Øre og 3 Kr.

Foruden de Tilfælde, i hvilke Loven tilsteder Time- og Dagpenge, søges denne Godtgørelse udbetalt fuldt ud ved Bortkommando til Tjeneste paa eller fra fremmed Station (Lønningsregulativets § 18 og 19 foreskriver nu Nedsættelser for Tog- og Skibspersonale), ved *permanent Forflyttelse* (ogsaa som Følge af Forfremmelse), naar den forflyttede godtgør, at han ikke har kunnet finde Lejlighed paa det tilflyttede Sted. Bestemmelsen i § 12 i Regulativet om Timepenge under *Driftsstandsninger* søges forandret saaledes, at der altid kan beregnes Timepenge, saa snart en Funktionær holdes til Tjeneste i mere end 15 Timer i Træk, og da for det her overskydende Antal Timer. Endelig søges det i Regulativets § 15 c omhandlede Tidsrum fra Kl. 11 Aften til 5 Morgen forlænget med 2 Timer, nemlig fra *Kl. 9 Aften til 5 Morgen.* Halve Dagpenge paa henholdsvis 2 Kr. og 1 Kr. 50 Øre ønskes beregnet, naar en Funktionær maa forrette Tjeneste paa sine Fridage. Fridagen maa desuden erstattes med en anden Dag, hvor Tjenesten ikke lægger saa stærkt Beslag paa vedkommendes Kræfter.

Godtgørelse for Huslejetab (Regulativets § 21) søges forhøjet fra $^1/_6$ til $^1/_4$ af Indtægten.

Uniformsreglementet søges ændret saaledes, at Togpersonalet og Funktionærer, hvis væsentligste Tjeneste er ved Togene, faa Kappe leveret hvert 2det Aar. Tøjet ønskes forbedret i Kvaliteten, uden at Leveringsterminen derfor forlænges. Baneafdelingens Personale ønsker at faa Uniform i Lighed med andre ligestillede. Søfartsafdelingens Personale ønsker et Sæt blaat Overtrækstøj aarlig samt Benklæder og Stortrøje af overskaaret Tøj og en mere praktisk Hovedbeklædning, som er forsynet med Skygge, ligeledes aarlig.

Pensionsbestemmelserne søges ændrede saaledes, at de Funktionærer, der, overensstemmende med nærværende Andragende, ansættes i 9de og 10de almindelige Lønningsklasse, indgaa under 1. Pensionsklasse, medens 11te almindelige Klasse indgaar under 2den Pensionsklasse.

Enkepensionen søges hævet fra $^1/_3$ til Halvdelen af den Manden tilkommende Pension med tilbagevirkende Kraft for alt værende Enker.

Endelig tillade vi os at andrage om, at Lovgivningsmagten vil gribe regulerende ind med Hensyn til Fordeling af Tjeneste og Fritid, saaledes at Arbejdstiden i Almindelighed ikke overstiger 60 Timer ugentlig, og at der i hver Uge tilstaas hver Funktionær en samlet Fritid af mindst 36 Timer samt en aarlig Permission af mindst

10 samlede Dage. Selvfølgelig vil Tjenestens Udførelse undertiden lægge Hindringer i Vejen for, at Tjenestetiden kan normeres til et absolut bestemt Antal Timer, men det er da vort Ønske, at de overskydende Timer betales som Overarbejde og med de fastsatte Timepenge. Fridagen bør formentlig opføres paa de maanedlige Tjenestefordelingslister.

Det maa anses som i høj Grad ønskeligt, at Funktionærerne kun rent undtagelsesvis holdes til Tjeneste i mere end 15 Timer i Træk.

»Danske Statsbaners underordnede Funktionærers Forening« tæller ca. 3500 Medlemmer, organiserede i Afdelinger rundt om i hele Landet. For disse Afdelingers Generalforsamlinger have de i nærværende ærbødige Andragende opstillede Lønsatser m. v. været forelagte og ere der blevne enstemmig vedtagne. Der er vel fra mange Medlemmers Side — og det vistnok med Rette — gjort gældende, at vi ikke herved ville komme paa Højde med de blandt civile Arbejdere herskende Løn- og Arbejdsvilkaar, men Hovedbestyrelsen har tilraadet for denne Gang at blive staaende ved ovenanførte, idet vi have peget paa den store Fordel, der ligger i, at vi efter nærværende komme bort fra det gamle, uheldige Klassesystem og faa indført Alderstillæg, ligesom vi heller ikke ere blinde for den finansielle Betydning af de ikke ubetydelige Lønforbedringer, navnlig for de hidtil allerlavest stillede Medansatte.

Naar vi altsaa ikke denne Gang have ment det forsvarligt at fremsætte Ønsker om mere vidtgaaende Lønforbedringer, da har dette ikke sin Grund i, at vi med disse Ønskers Opfyldelse ere paa Højde med Tiden; nej, der mangler endnu for mange underordnede Jernbanemænds Vedkommende meget i, at de f. Eks. kunne stilles lige med Postvæsenets underordnede Funktionærer. Tjenesten ved Jernbanen er stræng, farlig og meget ansvarsfuld, og det er derfor for mange ubegribeligt, at saadan Tjeneste ikke hidtil er fundet større Løn værd end den, der bydes den langt overvejende Del af Personalet; dem, der ikke alene maa udføre det egentlige Arbejde, men som ogsaa maa tage det egentlige Ansvar — som maa finde sig i at arbejde baade Dag og Nat, Hellig og Søgn, som maa finde sig i en ofte ublid Behandling, og som absolut ingen Behageligheder eller Bekvemmeligheder have i Livet.

Idet Hovedbestyrelsen frembærer disse beskedne Ønsker fra hele den store Klasse af underordnede Jernbanefunktionærer, tillade vi os sluttelig at udtale Haabet om, at vort ærbødige Andragende maa møde de høje Lovgivningsfaktorers Velvilje.

Underdanigst

I Hovedbestyrelsen:

Joh. Bojsen,
Portør, Odense,
Formand.

H. P. Hansen,
Portør, Kjøbenhavn,
Næstformand.

Chr. Nielsen,
Portør, Kjøbenhavn,
Forretningsfører og Kasserer.

N. Christensen,
Ledvogter, Hovedgaard.

H. F. Fischer,
Banearbejder, Skjern,
Næstformand.

Th. Lange,
Portør, Værslev.

A. Petersen,
Banearbejder, Odense,
Næstformand.

A. M. Sørensen,
Portør, Fredericia.

Guldager,
Portør, Aalborg.

I Forbindelse med foranstaaende har Organisationen meddelt, at dens Navn er forandret til »Dansk Jernbaneforbund« samt at der for Forbundet er fremsat Ønske om, at der i Andragendet gøres følgende Tilføjelser:

»Depotarbejdere og Banearbejdere leveres hvert Aar en Jakke, et Par Benklæder samt et Sæt Overtrækstøj. Dette sidste gælder dog ikke for Banearbejderne.

Brokarle, hvis Benævnelse ønskes forandret til Bromænd, ønske Stortrøje, Benklæder samt et Sæt Overtrækstøj aarlig«.

POLYTEKNISK
Teknisk Bibliotek
LÆREANSTALT