

XI. Tarif- og Regnskabsforhold

Takster og Tariffer

VED Fastsættelsen af de første Jernbanetakster stod man saa temmeligt paa bar Bund. Man havde egentlig kun til Rettesnor, at Anlægsomkostningerne saa vidt muligt skulde forrentes og Driftsomkostningerne dækkes. Endvidere havde man som Grundlag Omfanget af den stedfindende Landevejsbefordring, som kunde ventes overført til Jernbanen; men man havde intet Kendskab til, hvorledes det nye Befordringsmiddel vilde virke trafikskabende ved at aabne Mulighed for nye Rejser og Befordringer, som ikke tidligere havde fundet Sted, fordi de havde været for besværlige eller bekostelige.

Ved den stykkevise Udbygning af Jernbanenettet kunde der heller ikke blive Tale om noget kompliceret Takstsystem; man maatte i det store og hele basere Taksterne paa den forhaandenværende Lokaltrafik og ganske enkelt regne dem proportionalt med Afstanden.

SJÆLLAND-FALSTER

Persontakster

Paa Strækningen København-Roskilde førtes 3 Vognklasser: 1. Klasse, der var tiltænkt de rejsende, der hidtil havde brugt »Ekstrapost«, 2. Klasse for de almindelige Postvognsrejsende og 3. Klasse for »Bønder og andre simple Folk«, der hidtil havde brugt Fragtmandskørsel eller Apostlenes Heste.

Taksterne for de 3 Klasser blev sat til henholdsvis 24, 18 og 12 Skilling pr. Mil og ved Banens Forlængelse til Korsør i 1856 til henholdsvis 28, 21 og 14 Skilling. En 3. Klasses Billet København-Korsør kostede 2 Rigsdaler 12 Skilling, hvilket — naar Stigningen i Prisniveauet tages i Betragtning — ikke er særlig billigt i Forhold til Nutidens Billetpreiser.

Børn indtil 2 Aar blev befordret gratis, og Børn over 2 indtil 12 Aar for halv Pris.

Af Rejsegods befordredes 50 Pund pr. rejsende frit, for den overskydende Vægt skulde der betales Overvægtsfragt. For indskrevet Rejsegods var Jernbaneselskabet ansvarligt, dog højst med 2 Rigsdaler pr. Pund.

Fra 1. April 1858 blev Billetpreiserne for 2. og 3. Klasse forhøjet, medens Taksterne for 1. Klasse forblev uændrede. En 3. Klasses Billet København-Korsør kom herefter til at koste 2 Rigsdaler 40 Skilling. Samtidig blev Betalingen for Overvægt af Rejsegods væsentligt skærpet. Jernbaneselskabets Ansvar for Rejsegods skulde fremtidig være det samme som for Gods, d. v. s. kun indtil et bestemt Maksimumsbeløb pr. Pund ($1\frac{1}{3}$ Rigsdaler), medmindre den rejsende havde tegnet særlig Forsikring af

Rejsegodset mod Betaling af en Garantipræmie, og han fik saa udleveret et Bevis for det af Selskabet overtagne Ansvar for en højere Værdi.

Der blev indført personlige Abonnementsbilletter til 1. og 2. Klasse, gyldige i $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$ eller $\frac{1}{1}$ Aar til Rejse mellem bestemte Stationer.

Den næste Udvidelse af Banenettet (med Nordbanen og Klampenborgbanen) af-fødte et nyt Takstreglement i 1864.

Ved dette blev der for Nord- og Klampenborgbanen fastsat billigere Takster og yderligere med den Klausul, at der paa Nordbanen, uanset Afstanden, ikke maatte regnes ud over et bestemt Beløb, svarende til Strækningen København-Hillerød. En 3. Klasses Billet København-Helsingør kostede herefter kun 72 Skilling, medens en Billet for en tilsvarende Strækning paa Korsørbanen vilde koste 1 Rigsdaler 32 Skilling. Mellem København og Klampenborg kostede en 3. Klasses Billet 16 Skilling, d. v. s. Halvdelen af Taksten for samme Afstand paa Korsørbanen. Udflugtstrafikken paa Klampenborgbanen blev yderligere stimuleret derved, at der fra 1. Maj 1869 blev indført en Enhedstakst for Rejser mellem alle Stationer paa denne Bane gældende paa Søgnedage (24, 16 og 10 Skilling).

Straks fra Nordbanens Aabning var der paa denne og fra 1866 tillige paa Korsørbanen Dobbeltbilletter, der kun var gyldige paa den Dag og til de Tog, hvortil de var løst, og Prisen var $\frac{1}{2}$ Gang Prisen for en Enkeltbillet. Abonnementskort kunde nu udstedes med Gyldighed i 1—12 Maaneder og til alle Vognklasser.

Efterhaanden var der indført direkte Ekspedition af Personer i Forbindelse mellem København og Fyn og derudover (jyske og nordtyske Stationer) via Korsør i Forbindelse med private Dampskibe fra og til Korsør og i Forbindelse med privat Dampskib paa Isefjorden over Roskilde. I disse Forbindelser gav Jernbaneselskabet væsentlige Nedsættelser i dets normale Andele; i Forbindelse med sidstnævnte Skib nødte Oprettelsen af en privat Dampskibsroute København-Holbæk i 1866 til en yderligere Nedsættelse.

Da Selskabet stod over for Aabningen af den sydsjællandske Jernbane, tog det hele Takstspørgsmaalet op til Overvejelse og kom herved til den Erkendelse, at de for Korsørbanen gældende Takster var forholdsvis høje, og at det var sandsynligt, at en Nedsættelse vilde fremkalde en saadan Tilvækst af Rejser, at der blev Balance i Indtægterne. Hertil kom, at Forskellen mellem Priserne for lokale og gennemgaaende Rejser havde givet Anledning til mange og ikke ubegrundede Besværinger. Disse Grunde til at foretage en Nedsættelse fik forøget Vægt ved Aabningen af Sydbanen, idet det ikke ansaas for gør ligt at indføre andre Biletpriser paa denne end paa Korsørbanen, og at anvende sidstnævntes Takster vilde næppe gaa an, dels paa Grund af deres Højde i sig selv og dels af Hensyn til Konkurrencen med Dampskibsfarten mellem København og Sydsjælland.

Overvejelserne resulterede i Fastsættelsen af Biletpriserne efter en med Afstanden faldende Skala: 1. Kl. 28—22 Sk., 2. Kl. 20—14 Sk., 3. Kl. 14—8 Sk. pr. Mil.

Priserne blev dog regulerede under Hensyn til de hidtil gældende lave Takster paa og i Forbindelse med Nord- og Klampenborgbanen og til, at de iøvrigt ikke væsentligt maatte overstige de hidtidige Takster. For Forbindelsen Ringsted-Næstved (over Roskilde) blev Priserne regnet efter en kunstig (nedsat) Afstand af 8 Mil under Hensyn til den lange Jernbaneafstand i Forhold til den direkte Landevejsafstand. For at frem-

kalde en Forøgelse af Rejser paa de korte Afstande blev Rabatten paa Dobbeltbilletter forhøjet til 33 $\frac{1}{3}$ pCt. Selskabets Direktion overvejede ogsaa en Udvidelse af Gyldighedstiden for Dobbeltbilletter, saaledes at de paa Helligdage eller de umiddelbart forud for disse gaaende Søgnedage løste Dobbeltbilletter paa Hovedbanerne skulde være gyldige til Tilbagerejse paa de efter Helligdagene nærmest følgende Søgnedage. En saadan Ordning vilde sikkert fremkalde en Forøgelse af Rejsernes Antal og i nogen Grad fordele den overordentlig store Trafik paa Helligdage i Sommersæsonen. Mod Ordningen talte imidlertid, foruden den økonomiske Risiko, at den vilde stimulere Publikums Krav om forlænget Gyldighed af Dobbeltbilletter til generelt 2 eller flere Søgnedage, hvad man fandt økonomisk betænkeligt. Ordningen, der ogsaa med Hensyn til Grundene for og imod kan jævnføres med den paa Statsbanerne i 1940 foretagne Udvidelse af Billigbilletternes Gyldighedstid, blev gennemført.

Da Prisen for Abonnementskort i Forvejen var meget lav, fandt man ingen Anledning til ogsaa at nedsætte den.

Med Hensyn til Udformningen af det nye Befordringsreglement lagde Jernbaneselskabet Vægt paa, at »de almindelige Bestemmelser om Befordringen paa Jernbaner, som staar i forskellige Forretningsforhold til hinanden, saa meget som muligt er ensartede«, og ansaa det derfor for rettest — i det Omfang de stedlige Forhold tillod det — at slutte sig til Bestemmelserne i de af »Verein Deutscher Eisenbahnverwaltung« udgivne Reglementer, som ogsaa i alt væsentligt gjaldt for de slesvigske og holstenske Baner. Derimod fandt Direktionen ikke noget at lære af de jysk-fynske Jernbaner, hvis Reglement karakteriseredes som »ikkun et forældet Befordringsreglement, med hvis Omarbejdelse man i længere Tid har været sysselsat, uden at der dog skal være Udsigt til, at det nye Reglement vil udkomme i den nærmeste Fremtid«.

Ved en i 1872 sluttet ny Overenskomst mellem det danske Postvæsen, Direktøren for Statsbanerne og Direktionen for de sjællandske Jernbaner om direkte Befordring af Personer, Gods og levende Dyr over Korsør-Nyborg bemærkes Bestræbelserne for ved Takstdannelsen at stimulere Rejselysten, idet Billetpriiserne mellem sjællandske og jyske Stationer Nord for Vejle i Sommersæsonen (April-Oktober) blev nedsat, og der blev i disse Maaneder udstedt Dobbeltbilletter med 7 Dages Gyldighed til 1 $\frac{1}{2}$ Gang Enkeltbilletpris. I den øvrige Del af Aaret blev der ikke givet nogen Rabat. Eksempelvis kostede en 3. Kl. Enkeltbillet København-Aarhus 4 Rigsdaler 40 Skilling i Sommersæsonen og 5 Rigsdaler 40 Skilling om Vinteren.

Fra 1. Januar 1875 gjaldt et nyt Takstreglement, i hvilket Taksterne var angivet i Kroner og Øre. Samtidig blev der indgaaet en »Almindelig Overenskomst om Reglerne og Grundtaxterne for gennemgaaende Befordring af Personer og Gods mellem de sjællandske og lolland-falsterske Jernbaner samt Orehoved paa den ene Side og holstenske samt slesvigske Baner samt Kiel paa den anden Side ad Routerne Korsør-Kiel og Korsør-Nyborg, Fyen og Jylland«. Ved en samtidig »Særlig Overenskomst« blev denne almindelige Overenskomst gjort gældende for Forbindelsen mellem de sjællandske Jernbaner og de danske Statsbaner med nærmere Afvigelser. For direkte Billetter fastsattes en fælles Takst:

For hver af de første 15 Mil	55 — 40 — 25 Øre og
- - - - følgende Mil	45 — 30 — 15 - ,

hvorved Storebælt regnes for 4 Mil. Den samlede herefter regnede Takst blev fordelt mellem de deltagende Styrelser efter Afstanden, idet der dog altid blev tilført de sjællandske Jernbaner og Postvæsenet (for Storebælt) et bestemt Minimumsbeløb.

Ved disse Overenskomster blev Aldersgrænsen for Børn, overensstemmende med de tyske Regler, sat til 10 Aar. Gyldighedstiden for Dobbeltbilletter udgjorde fra en til syv Dage efter Afstanden.

Fra 1. Maj 1876 blev Overenskomsten suppleret med Bestemmelser om direkte Befordring af Personer og Rejsegods over Kalundborg-Aarhus med Det Forenede Dampskibs Selskabs Skibe.

Endvidere blev der i Forbindelsen mellem de sjællandske Jernbaner og Statsbanerne indført Rundrejsebilletter i Kuponform, gældende i Tiden Maj-September med 30 Dages Gyldighed og med 30 % Rabat i Enkeltbilletpriserne for de enkelte Kuponstrækninger. Saadanne Rundrejsebilletter var allerede efter Forslag fra tysk Side i Sommeren 1873 indført mellem København og forskellige tyske Stationer.

Iøvrigt kan man med Hensyn til Forbindelsen med Udlandet nævnes, at der i Løbet af Aarene 1873—1881 bl. a. blev indført gennemgaaende Befordring af Personer og Gods mellem Berlin og Hamburg paa den ene Side og nogle svenske og norske Stationer paa den anden Side over Kiel-Korsør-København-Malmø, mellem København og Rostock, Hamburg og Berlin over Masnedsund-Nykøbing F., mellem København og Christianssand over Frederikshavn, i 1879 direkte Enkeltbilletter København-Paris med 30 Dages Gyldighed og Ret til Rejseafbrydelse paa visse Stationer undervejs og direkte Kuponbilletter med 30 Dages Gyldighed København-London over Vlissingen, Calais og Ostende.

Godstakster

De første Godstakster (for Strækningen København-Roskilde) var saare enkle og uden nogen Differentiering. Der regnedes pr. Mil følgende Beløb:

Ilgods (Befordring med første Tog efter Indleveringen) 4 Sk. pr. Centner., Fragtgods 3 Sk. pr. Centner og Vognladningsgods 1 Rdl. 32 Sk. for en Vogn med indtil 90 Centner (4,5 Tons). Desuden var der Takster pr. Stk. for forskellige Slags Kreaturer og Køretøjer.

Man kendte det nuværende Begreb »lette Varer«, idet Gods, »som i Forhold til Vægten indeholder et stort Volumen«, f. Eks. Hø, Halm, Uld og Møbler, altid skulde tariferes efter Ilgodstaksterne, skønt Befordringen skete som Fragtgods.

Ligeledes anvendte man Kvantumsrabat, idet der for Befordring af mindst 1500 Centner (75 Tons) paa een Gang regnedes en Takst af 4 Sk. pr. Centner ialt mellem København og Roskilde.

Ilgods til København blev efter Forlangende i Fragtbrevet udbragt til Adressaten for en fast Kørselstakst.

For Beskadigelse eller helt eller delvist Tab af Godset hæftede Jernbaneselskabet i Forhold til den af Afsenderen i Fragtbrevet tegnede Værdi.

I de i Anledning af Banens Forlængelse til Korsør i 1856 udgivne Takster findes et Tilløb til Differentiering efter Varearter, idet der indføres følgende Takstklasser:

BI for a) Ilgods, b) lette Varer, c) Varer, der medfører Fare for Ild eller endnu større Beskadigelse, saasom Krudt, Svovlstikker, stærke Syrer, ulæsket Kalk osv.;

B II for Gods i Almindelighed, der ikke er henført til nogen anden Klasse;
 B III for Godsarter, som i Forhold til deres Vægt har en ringe Værdi;
 E for hele Vognladninger indtil 90 Centner (4,5 Tons).

Endvidere fandtes der en Slags »Undtagelsestarif« (Takst A) for Korn og Sædvarer, for hvilke Fragten blev regnet pr. Tønde, og Jernbanen besørgede efter Anmodning Udkørsel af disse Varer i København for en fast Takst. Takst C gjaldt for »ledige Wiener- og andre Reisevogne, Karether o. s. v.« og Takst D I-IV for levende Kreaturer.

Taksterne var sammensat af et konstant Beløb (Terminalomkostninger) og et Beløb pr. Mil (Førselsomkostninger) paa følgende Maade:

	Takst B I pr. Centner Sk.	B II pr. Centner Sk.	B III pr. Centner Sk.	E pr. Vogn Rdl.
Konstant	6	5	3	$\frac{2}{3}$
pr. Mil	3	2	1,5	$1\frac{1}{3}$

Til Fremme af Mælkebefordringen gaves den Lempelse, at faste daglige Mælkesendinger fra samme Afsender til samme Modtager blev befordret som Ilgods til Fragtgodstakst, d. v. s. den første Spire til det nuværende Begreb »letfordærlige Varer«. Kvantumsrabat for mindst 1500 Centner (75 Tons) blev ydet for Grovvarer ved Befordring af dette Kvantum inden for 14 Dage og mod Forudbetaling af Fragten.

Der var fastsat en særlig Afgift for Levering af Presenninger til Vognladningsgods. Vår Emballagen ikke tilstrækkelig god, kunde Godset kun modtages paa Betingelse af, at Afsenderen i Fragtbrevet erklærede, at Forsendelsen skete paa hans egen Risiko.

Tom Emballage blev befordret fragtfrit tilbage, naar det ved Forevisning af Fragtbreve godtgjordes at være befordret i fyldt Tilstand over Jernbanen i de sidste to Dage forud.

Udbringning af Ilgods til Modtagerne indførtes ogsaa i de af Banen berørte Købstæder.

Fra 1. Maj 1858 blev den foran nævnte Kvantumsrabat indarbejdet i Godsinddelingen i Form af en Klasse B. IV for »svært Gods i større Quantiteter«, hvis Takster var ca. Halvdelen af Klasse B III's Takster. Befordringen skete efter Jernbanens Lejlighed. Til denne nye Klasse blev endvidere henført alle Slags Korn, naar Transportafstanden oversteg 6 Mil. Samtidig blev Vognladningstaksten delt i to Klasser, henholdsvis for aabne Vogne à 90 Centner (4,5 Tons) og for lukkede Vogne à 150 Centner (7,5 Tons).

I 1859 blev Godsinddelingen yderligere udbygget med en Klasse B V for Brænde, Tørv og almindelige Mursten.

Medens de tidligere Takster kun bestod af Taksttabeller med supplerende Bemærkninger, fremtræder de fra 1858 gældende som et ret detailleret udformet Reglement med Taksterne anbragt som Bilag. Blandt de Bestemmelser, der optages i Reglementet, kan bl. a. nævnes Kravet om, at Godset skal være mærket med saavel Afsenders som Modtagers Navn og Adresse (det samme Krav, som man blev nødt til at genindføre 85 Aar senere), Indførelse af Efterkrav (»eftertagne Omkostninger«), dog kun omfattende de paa Varerne ved deres Indlevering hvilende Omkostninger (tidligere Fragt, Ar-

bejdspenge m. m.), men ikke Forskud paa selve Varernes Værdi, samt Indførelse af særlig Fragtberegning for »særdeles store eller vægtige Genstande«. Endvidere indeholder Takstreglementet af 1858 nærmere udformede Erstatningsbestemmelser, hvorved der fastsættes Maksimumsbeløb for de Erstatninger, der kan ydes i de Tilfælde, hvor der ikke i Fragtbrevet er tegnet en højere Værdi og betalt særskilt Præmie (4 Sk. pr. 100 Rdlr.) herfor.

Ved Aabningen af Nord- og Klampenborgbanen blev der ligesom ved Personbefordringen givet Nordbanen en gunstigere Stilling, idet ingen Afstand paa denne maatte overstige 6 Mil, svarende til Afstanden København-Fredensborg.

I denne Periode indføres der direkte Ekspedition mellem paa den ene Side de sjællandske Bystationer og paa den anden Side Hamburg og nogle nordligere tyske Stationer med den fælles Kgl. Danske og Kgl. Preussiske Postdampskibsfart mellem Korsør og Kiel, Aarhus og nordligere jyske Stationer med den Kgl. Danske Postdampskibsfart mellem Korsør og Aarhus og fynske, jyske og slesvig-holstenske Stationer indtil Hamburg med den Kgl. Danske Postdampskibsfart mellem Korsør og Nyborg og videre pr. Bane.

Allerede snart efter den sjællandske Vestbanes Forlængelse til Korsør kunde der ekspederes Gods direkte mellem København og ca. 300 tyske og et Antal hollandske, belgiske og franske Stationer over Korsør-Kiel. Fragtbrevene skulde lyde paa de endelige Modtagere med Tilføjelsen »ved D'Herrer L. F. Matthies & Co. i Hamburg«, hvilket Firma Banerne havde valgt til Agent. I Taksterne var indbefattet Transittold, Omladningsomkostninger, Speditionsomkostninger m. v.

I 1866 foretoges en Regulering nedad af de almindelige Godstakster, navnlig for almindeligt Fragtgodt i større Partier paa Nordbanen, for Teglværksprodukter m. v.

Samtidig indførtes Begrebet Banepakker, d. v. s. Pakker af indtil 10 Punds Vægt, der blev befordret mellem alle Selskabets Stationer for samme Betaling uanset Afstanden. Denne Befordringsart, der blev indført for at lette og fremme Ekspeditionen og Forsendelsen af Ilgods, blev i Begyndelsen ikke stærkt benyttet.

Ved Takstændringen i 1870 fandt man, at Godstaksternes Niveau i det store og hele stadig svarede til Forholdene, men man vilde dog indføre en lidt stærkere Degression for de længere Afstande. Den særlige Takst for Korn og Sædvarer pr. Tønde blev afskaffet, saaledes at ogsaa Fragten for disse Varer fremtidig skulde regnes efter Vægt, og en Del Varer blev ved Stykgodsbefordring flyttet fra den mellemste til den laveste Takstklasse.

De hidtil gældende Bestemmelser om Vognladningsgodt fandt man derimod utilfredsstillende, dels fordi Selskabet havde faaet nye Godsvogne med en anden Bæreevne, dels fordi der opstod Uligheder ved, at den samme Vare hørte under forskellige Takstklasser efter Afstanden, og endelig fordi Takstsystemet var blevet undergravet af de talrige Moderationer i de gældende Takster i Form af Fragtaftaler (et Forhold, der ogsaa langt senere — i 1927 — gjorde sig gældende). I Stedet for de tidligere Vognladningsklasser blev der indført Taksterne A IV, V, VI og VII, gældende for Befordring i aaben Vogn, saaledes at der nu var Tale om en virkelig Differentiering efter Vareart. For Befordring i lukket Vogn eller i aaben Vogn med Jernbanens Presenning regnedes et særligt Tillæg (Takst A VIII). Stykgodstaksterne fik Betegnelsen A I-III.

Om Forbindelsen med Udlandet kan endvidere nævnes, at der i 1873 blev indført direkte Ekspedition af Gods mellem Berlin og Hamburg paa den ene Side og forskellige svenske og norske Stationer paa den anden Side over Kiel-Korsør-København-Malmø, og at der i 1878 blev indført en Moderation i Taksterne for større Kreaturer i hele Vognladninger fra København til Esbjerg til Eksport til England. Disse Takster inkluderede alt, hvad Forsenderen havde at betale fra Afgang til Ankomsten, saasom Omlæsning, Opstaldning og Fodring, Dyr lægetilsyn, Havnepenge, Røgt og Pleje ombord, Klarering, Udskibning samt Opstaldning i Harwich og Transport til London. Denne Tarif blev udbygget til foruden levende Dyr at omfatte Smør, Salt og fersk Flæsk og Kød, Æg, Gær og Fisk. Efterhaanden blev der ogsaa indført direkte Ekspedition i Forbindelse med Hull og Newcastle, og i 1881 blev der indført direkte Ekspedition af Ekspresgods København-London med en normal Befordringstid af 3½ Døgn.

JYLLAND-FYN

Persontakster

Ved Udarbejdelsen af det første »Reglement for Befordring af Personer og Gods paa det danske Jernbane-Driftsselskabs Baner (Driftsreglement)« synes det bestaaende Reglement for de sjællandske Baner ikke at have spillet nogen større Rolle som Forbillede. Bestemmelserne i det jyske Reglement var helt selvstændigt affattet, og der fandtes talrige Afvigelser fra den sjællandske Ordning.

Der udstedtes straks fra Banernes Aabning Dobbeltbilletter, der var gyldige fra 1—3 Dage efter Afstanden. Aldersgrænsen for Børn, der befordredes frit, var 3 Aar (paa Sjælland 2 Aar). Biletpriserne udgjorde for Enkeltbilletter 26, 20 og 14 Skilling pr. Mil og for Dobbeltbilletter 36, 26 og 18 Skilling pr. Mil for henholdsvis 1. 2. og 3. Klasse.

For Indskrivning af Rejsegods gjaldt tilsvarende Regler som paa Sjælland (50 Pund frit). Maksimalerstatningen udgjorde 1 Rigsdaler pr. Pund, men de rejsende kunde sikre sig større Erstatning garanteret mod Betaling af en Præmie af 4 Skilling for hver paabegyndt 250 Rigsdaler forsikret Værdi.

Om den direkte Befordring af Personer og Rejsegods i Forbindelse med slesvigske og holstenske Stationer og med sjællandske Stationer samt mellem slesvigske og holstenske Stationer paa den ene Side og sjællandske Stationer paa den anden Side henvises til Afsnittet om Godstaksterne.

Fra 1. December 1867 er Biletpriserne dannet efter en faldende Skala, nemlig pr. Mil i Skilling: 1. Kl. 22—14, 2. Kl. 16—10, 3. Kl. 10—6.

Dobbeltbilletter udstedtes for Afstande indtil 15 Mil. Inden for samme Afstande udstedtes Abonnementskort til Rejser med alle Tog.

For Befordring med Iltog regnedes et Tillæg af 2 Skilling pr. Mil.

Fra 1. Januar 1875 blev Biletpriserne udtrykt i Kroner og Øre og var i Øre pr. Mil:

1. Kl. 55—39, 2. Kl. 40—28, 3. Kl. 25—17.

For Lillebælt og Limfjorden (Aalborg-Nørresundby) regnes herved kunstigt forhøjede Afstande (1½ henh. 1 Mil).

Aabningen af den sidste Del af den midtjyske Tværbane (Herning-Skern) medførte, at Rejsen mellem en stor Del Stationer nu kunde foretages ad flere Ruter. I den

Anledning blev det fastsat, at Biletprisen skal regnes over den korteste Rute, men at Biletten tillige gælder ad en længere Rute, hvis Forskellen ikke er over 2 Mil.

Fra 1875 fandtes direkte Takster for Personer mellem Gøteborg og Stationer paa Statsbanerne over Frederikshavn.

Godstakster

For Godsbefordringen fandtes følgende Klasser:

Klasse I: For Ilgods og for visse nærmere betegnede »lette Varer« som Fragtgods (ved Befordring af sidstnævnte som Ilgods regnedes 50 % Tillæg).

— II: Normaltaksten for Fragtgods, d. v. s. Taksten for Fragtgods, der ikke udtrykkeligt var nævnt andetsteds.

— III: For særligt nævnte Godsarter i Partier paa mindst 2000 Pund.

Naar Gods efter Klasse II sendtes i Partier paa mindst 50.000 Pund med samme Fragtbrev, der kunde omfatte flere Vogne, blev Fragten nedsat med 50 %, dog ikke for Manufakturvarer, Te og voluminøse Varer. Som voluminøse Varer betragtedeş i denne Forbindelse Gods, hvis Form og Omfang ikke tillod at læsse en Vogn med 6 Tons Bæreevne med mindst 3 Tons, eller som pr. Kubikfod ikke vejede mindst 10 Pund. Det er interessant at notere, at en tilsvarende Definition af »lette Varer« findes i norsk Lokalfærdsel og derfra er optaget i den nugældende dansk-norske Forbindelses-Godstarif. For disse voluminøse Varer blev der regnet 25 % Tillæg. Denne Rumfangsdefinition er dog bortfaldet i Takstregulativet af 1875.

Naar Gods efter Klasse III blev indleveret til lejlighedsvis Befordring, blev Fragten regnet efter en nedsat Takst for hele Vognladninger à 12.000 Pund (6 Tons).

Paa Bystationer blev Ilgods frit tilbragt Modtageren, og Fragtgods efter Klasse I og II blev baade afhentet og tilbragt frit, for saavidt det var egnet til Befordring med Færdselsvogn.

Der kunde trækkes Efterkrav paa Godset mod Betaling af en Opgæld af ½ % af Efterkravsheløbet.

Erstatningsansvaret var, ligesom for Rejsegods, begrænset (Maksimum 25 Rigsdaler pr. 100 Pund), naar Godsets Værdi ikke var angivet i Fragtbrevet. Var Værdien angivet, garanterede Selskabet den angivne Værdi mod en Præmie af ⅙ pro mille.

For Kreaturer fandtes Styktakster og Vognladningstakster.

I Tilslutning til Takstreglementet var fastsat et særligt »Regulativ for Forsendelsen af kemiske Præparater«.

For Strækningen Aarhus-Randers-Holstebro (fra 1865) var Godstaksterne dannet efter en faldende Skala.

Pakker paa indtil 5 Pund blev befordret for 8 Skilling indtil 10 Mil og 12 Skilling for 10—20 Mil, naar de var frankeret med Jernbanens Frimærker. Vægtgrænsen for disse Pakker blev senere forhøjet (i 1875 til 30 Pund) og Taksten ændret til 20 Øre pr. paabegyndte 10 Pund.

Ved Kreaturbefordringen sondredes der ligesom paa Sjælland mellem 4 forskellige Kategorier ved Befordring efter Styktaksterne og 2 Kategorier ved Befordring i Vognladninger.

De samme Takster var gældende paa den fynske Jernbane.

I 1867 blev der mellem de Jydsk-Fyenske Baner paa den ene og de Slesvigske og

Holsteenske Baner paa den anden Side sluttet en Overenskomst om en Forbindelses-Trafik, der ogsaa omfattede den under de sjællandske Baner omtalte direkte Ekspedition mellem sjællandske Stationer og nordtyske Stationer over Korsør. Overenskomsten var baseret paa en allerede eksisterende direkte Ekspedition, dog saaledes, at Vamdrup blev optaget som dansk Forbindelsesstation, medens den tidligere ved Ekspedition til og fra slesvigske og holstenske Stationer havde figureret som slesvigsk Station.

Overenskomsten omfattede foruden Tariffbestemmelser Bestemmelser om Indtægternes Fordeling, gensidig Vognbenyttelse og Afregning.

Taksterne var opstillet i eet samlet Beløb for hver Forbindelse, saaledes at de enkelte Baners Andele ikke var synlige for Publikum.

Efter Statens Overtagelse af Driften af Banerne fandtes følgende Takster:

Ilgods		} Takster pr. 100 kg.
Klasse I	bl. a. lette Varer	
— II	ikke særligt nævnt Gods	
— III A — III B	} visse særligt nævnte, mindre værdifulde Varer	
Vognleje	(Partier paa 12000 Pund)	
Klasse III A — III B	} i hele Vognladninger	

Kreaturer i hele Vognladninger gik efter Klasse III A og Gæs og andet Fjerkræ i Vognladninger efter Klasse III B. For Styksendinger af Kreaturer fandtes 6 forskellige Takstklasser efter Dyrenes Art.

Skalaen for Taksternes Dannelse blev ændret bl. a. paa den Maade, at den billigste Førselsafgift pr. Mil først naaedes ved 20 mod hidtil 15 Mil.

Der fandtes nu den særlige Regel for Fragtberegningen af letfordærlige Varer (hvortil henførtes fersk Fisk, Østers, Muslinger, Hummer, Frugt og Grøntsager samt Smør), at de blev befordret som Ilgods efter Fragtgodstakst (Klasse I). Endvidere blev Emballage, der i fyldt Tilstand havde været befordret som Stykgods, befordret fragtfrit tilbage.

I 1868 blev der sluttet en Overenskomst mellem det danske Postvæsen, Driftsbestyreren for de jysk-fynske Baner og Directionen for de sjællandske Jernbaner om direkte Indskrivning af Personer, Rejsegods og Fragtgodt mellem de jysk-fynske og de sjællandske Jernbanestationer via Korsør-Nyborg, og i Tilslutning hertil fastsattes der Takster mellem de sjællandske og slesvig-holstenske Stationer via Fyn og særlige Personetakster mellem København og Berlin via Fyn-Hamburg.

Godsinddelingen blev yderligere udbygget, og i 1872 fandtes følgende Takstklasser:

Ilgods		} Stykgodstakster pr. 100 Pund
Takst I A	(visse letfordærlige Varer og lette Varer samt forskellige Varer, for hvis Befordring særlige Forsigtighedsregler skal iagttages)	
— I B	(alt Gods, der ikke er henført til andre Takstklasser)	
— I C	(de under Vognladningstaksterne II B, II C og II D hørende Varer i Partier paa mindst 500 Pund)	

Takst II A (Gods, der ikke er henført under andre Vognladningsklasser) — II B-II D (Særligt nævnte Godsarter)	}	Vognladningstakster pr. 12000 Pund
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---	---------------------------------------

De under Klasse II D hørende Varer blev befordret lejlighedsvis, d. v. s. naar Vogne havdes til Raadighed, og uden Leveringsfrister. Hvis saadant Gods ønskedes befordret paa de almindelige Betingelser, blev Fragten regnet efter Klasse II C.

Den fragtfri Returnering af brugt Emballage blev betinget af, at Emballagen havde været sendt fyldt over Banerne inden for de sidste 6 Maaneder.

For Kreaturer fandtes Vognladningstaksten III og Styktaksterne IV A-F.

I 1875 udkom Tarifbestemmelser for tysk-svensk-norsk Samtrafik over Frederikshavn, ogsaa gældende for den dansk-svensk-norske Forbindelse over Frederikshavn-Göteborg. Foruden II- og Fragtstykgodstakster indeholdt denne Tarif 3 Vognladningsklasser A-C, der var fælles for hele Befordringsstrækningen. Af Bestemmelserne mærkes, at saafremt Skibsforbindelsen Frederikshavn-Göteborg var afbrudt, blev det under Befordring værende Gods omdirigeret over de danske Øer, medmindre Afsenderen i Fragtbrevet havde truffet anden Bestemmelse, og Merudgifterne herved blev belastet Forsendelsen. Hvis Skibet i Isperioder maatte udlosse Godset paa Isen, maatte Modtageren selv betale Transporten derfra i Land.

Samtidig udkom en ny Godstarif mellem Statsbanerne og tyske Stationer, i hvilken Godsinddelingen var opstillet efter samme Princip for hele Strækningen under eet og Taksterne opstillet som Stationstakster.

Efter den dansk-tyske Godstarif af 1877 over Kiel-Korsør og Nyborg-Korsør gjaldt tilsvarende Bestemmelser om Fremgangsmaaden, naar den ene Befordringsvej var afbrudt, som nævnt ovenfor vedrørende Tariffen over Frederikshavn-Göteborg.

Fra 1. December 1882 blev der i Fiskeriets og Fiskeeksportørernes Interesse saavel i lokal Færdsel som i Forbindelse med Tyskland truffet Foranstaltninger for at lette og fremme Forsendelsen af fersk Fisk, navnlig ved at Fiskesendinger hurtigt kunde naa deres Bestemmellessted mod en billig, for større Forsendelsers Vedkommende endog særdeles lav Takst. Samtidig indførtes en nedsat Ilgodstakst for Fisk fra Göteborg til Tyskland over Frederikshavn. Disse Foranstaltninger bevirkede en betydelig Forøgelse i Transportmængden.

Som Følge af Aabningen af Dampfærgeforbindelserne over Storebælt og ved Masned-sund udkom der i 1884 nye Tariffer for Gods og Kreaturer mellem jysk-fynske og sjælland-falsterske Stationer. Disse Tariffer var i det væsentlige udarbejdet paa Grundlag af de for Jylland-Fyn hidtil gældende Takster.

Foranstaltninger til at fremme Vognømløbet var heller ikke den Gang ukendte; saaledes blev der bl. a. i 1884 paa Grund af Vognmangel fastsat en Godtgørelse af 1 Kr. pr. Vognladning, naar Paa- og Aflæsning blev besørget inden for 6 Timer (jfr. den i 1941 indførte Ordning med Godtgørelse for Paa- og Aflæsning paa Søn- og Helligdage af visse Varer).

Statsbanerne efter Sammenslutningen

Der blev ikke ved Statens Overtagelse af de sjællandske Baner i 1880 eller ved Indførelsen af den fælles Administration for hele Statsbaneområdet i 1885 udgivet nye

Tariffer. Ekspeditionen foregik indtil videre efter de bestaaende for de to Statsbaneomraader og Forbindelsen mellem disse. Den første for hele Statsbaneområdet fælles Tarif var Kreaturbefordringsreglementet af 1. Juni 1889, men dette Reglement henviste dog bl. a. med Hensyn til Erstatningsreglerne og Leveringsfristerne til de hidtidige Tariffer. Først fra 1. Juni 1890 kom der ogsaa Ensartethed paa dette Omraade, samtidig med at der blev udgivet et for hele Statsbaneområdet fælles Godsbefordringsreglement.

For Personbefordringens Vedkommende varede det endnu længere, før der blev indført et fælles Reglement. Endnu saa sent som i 1892 blev de sjællandske Bestemmelser for Personbefordring optrykt. Et Skridt i Retning af Ensartethed blev gjort i 1893 ved Indførelse af Dobbeltbilletter i samme Omfang som Enkeltbilletter i det jysk-fynske Distrikt, ligesom det hidtil havde været Tilfældet i det sjælland-falsterske. Først efter at Takstloven af 1896 (se nedenfor) var traadt i Kraft, blev der som første Led i Genneførelsen af de nye Bestemmelser i Form af fælles Befordringsreglementer fra 1. August 1896 indført Befordrings- og Takstbestemmelser for Rejsegods, og det paa Grundlag af Loven udarbejdede Personbefordringsreglement (det første for hele Statsbaneområdet fælles) traadte i Kraft fra den Dag, da Banestrækningen København Ø-Helsingør aabnedes for Drift, d. v. s. den 2. August 1897.

Person- og Rejsegodsbefordringen indtil Takstloven af 1896

Foruden den ovennævnte Ændring i Dobbeltbilletudstedelsen bemærkes, at Reglerne for Befordring af Børn i 1891 ændredes saaledes, at Aldersgrænsen for gratis Befordring blev forhøjet fra 2 til 4 Aar, og Børn mellem 4 og 10 Aar paa alle Vognklasser blev befordret til halv Pris, samt at der i 1894 blev foretaget en Nedsættelse af Priserne for Abonnementskort, gyldige til Rejser over hele Statsbanenettet, og samtidig indført 14 Dages Abonnementskort.

Udbygningen af Forbindelsen med Udlandet fortsattes. 1. Juli 1886 aabnedes Forbindelsen med Tyskland over Gedser-Warnemünde, og der blev indført direkte Ekspedition af Personer og Rejsegods over denne Rute. 1. September 1888 blev der efter Aabningen af den svenske Vestkystbane og Statens Overtagelse af Helsingør-Hälsingborg Overfarten ogsaa indført direkte Persontakster over denne Overfart. I 1889 sluttede Statsbanerne sig ligesom de svenske og norske Statsbaner og flere danske og svenske Privatbaner til de i Tyskland og andre Lande bestaaende Bestemmelser for Udstedelse af sammensatte (kombinerbare) Rejsebilletter. Som Følge heraf bortfaldt de faste Rundrejsebilletter, der hidtil var udstedt, dels til lokale Rejser dels i Forbindelse med Tyskland, Sverige og Norge.

Godsbefordringen indtil Takstloven af 1896

I 1886 blev der foretaget forskellige Lempelser i Godstaksterne. For at forøge Godsbefordringen, navnlig mellem København og Landsdelene hinsides Storebælt, blev der foretaget en Nedsættelse af den højeste Vognladningstakst (II A) for Forsendere, der sendte mindst fem Vognladninger om Maaneden. Fersk Fisk, Kød, Smør, Mælk og flere lignende letfordærlige Varer kunde fremtidig sendes som Ekspresgodt til almindelig Ilgodstakst, og der blev indført Fragtberegning for Ilgods i Vognladninger. Tak-

sten for Affald af Sukkerroer blev nedsat i Sukkerindustriens og Roedyrkningens Interesse (en Interesse, der stadig er aktuel).

I Vinteren og Foraaret 1887—88 blev der givet Fragtnedsættelse for Halm paa Grund af Landbrugsforholdene. Nødvendigheden af at befordre Halm fra Øerne til de halmfattige Egne i Jylland og Ønsket om Fragtbegunstigelser i denne Anledning har heller ikke siden været ukendt.

I dansk-tysk Forbindelse blev der fra 1. November 1888 indført direkte Godstakster over Gedser-Warnemünde.

Som det første for hele Statsbaneomraadet fælles Befordringsreglement kom fra 1. Juni 1889 Kreaturbefordringsreglementet. Ved dette gik man over til at regne Fragten efter Kilometer i Stedet for Mil, og Taksterne for levende Dyr i Vognladninger blev regnet pr. m² af Vognens Bundflade.

For levende Dyr, der sendes enkeltvis, regnedes Taksterne efter Dyrenes Art efter Styktaksterne a-k, svarende til det nuværende Takstsystem, idet dog Styktakst k (for Hunde, der ikke medføres af rejsende) forsvandt i 1896.

Samtidig med dette nye Reglement og Overgangen til Metersystemet udkom en for hele Statsbanenettet fælles Kilometertavle, ved hvilken der for Overfarterne, Strækningen Aalborg-Nørresundby og mellem Banegaardene i Aarhus blev indregnet kunstigt forhøjede Afstande.

Det nye fælles Godsbefordringsreglement af 1. Juni 1890 var i det væsentlige en Bearbejdelse af de hidtil gældende Reglementer. Det havde 7 Takstklasser, svarende til de hidtidige med Undtagelse af Takst I A, og Godsinddelingen var i Hovedtrækkene den samme som hidtil. De væsentligste Forandringer var foruden Overgangen til Metersystemet, at de indenlandske leffordærlige Varer (Smør, Øl, Mælk, Frugt, Fisk m. fl.) blev befordret med fremskyndet Hastighed efter billigere Takster (hidtil kun Fisk), og at Fragtstykgoods blev udbragt i alle Købstæder.

De nye Takster svarede for Afstande indtil 30 km omtrent til de hidtidige; for Afstande derover og indtil 150 à 240 km var de noget højere, og for længere Afstande var de nedsat, tildels meget betydeligt.

Takstklasserne var:

Takst 1: Ilstykgodstaksten,

— 2: Fragtstykgodstaksten,

— 3: Den nedsatte Fragtstykgodstakst for Sendinger af Vægt mindst 250 kg, eller for hvilke der betales Fragt for denne Vægt. Taksten kom dog kun til Anvendelse for Gods, der ved vognladningsvis Forsendelse henførtes til de særlige Vognladningstakster 5-7, og kunde ikke anvendes for Forsendelser af lette Varer.

— 4: Den almindelige Vognladningstakst, hvortil henførtes alle Arter af Vognladningsgoods, der ikke særligt var henført til en af Takstklasserne 5-7.

— 5-7: De særlige Vognladningstakster.

(Nogle Aar senere blev Takstsystemet yderligere udvidet med en særlig billig Vognladningstakst 8.)

Der blev for at tilskynde Forsenderne til at bruge store Vogne indført en Regel om et Afslag i Fragten paa 10 %, naar der i en Vogn blev læsset mindst 10 Tons eller

blev betalt for denne Vægt. Ved Forsendelser efter Takst 7 var Jernbanen ikke pligtig at overholde bestemte Leveringsfrister. Ønskede Forsenderen saadant Gods befordret paa almindelige Vilkaar, skulde Fragten regnes efter Takst 6. For Ilgods i Vognladninger regnedes Fragten efter Takst 4 + 50 %. Til lette Varer var henført et væsentligt ringere Antal Varesorter end hidtil.

Tom Emballage blev med Fragtgodtsfragtbrev befordret frit tilbage, naar det ved Forevisning af Fragtbreve blev godtgjort, at den i Løbet af de sidste forudgaaende 6 Maaneder havde været sendt fyldt over Statsbanerne, men denne Tilbagesendelse skete uden Ansvar for Banerne i nogen som helst Retning. Tomme Sække, som skulde bruges ved Forsendelser over Banerne af forskellige nærmere angivne Varer, blev befordret fragtfrit, naar der ved Indleveringen blev afgivet en Erklæring fra Afsenderen om Hensigten med Forsendelsen; blev disse Sække ikke tilbagesendt fyldt til den Station, hvorfra de var udgaaet, eller til en anden mindst lige saa langt bortliggende Station, skulde der efteropkræves tarifmæssig Fragt for deres Befordring.

Frimærkepakker af Vægt indtil 15 kg kunde befordres mellem alle Ekspeditionssteder for en Enhedstakst af 20 Øre pr. paabegyndte 5 kg.

Bortset fra de kunstigt forhøjede Afstande for Overfarterne og visse Forbindelsesstrækninger gik man over til principielt at regne Fragten efter de virkelige Afstande, afrundet opad til Mangefold af 5 km. Dette gav imidlertid for Forbindelsen København-Helsingør en meget betydelig Takstforhøjelse, idet der for denne Strækning efter de sjællandske Baners Takstregulativ kun var blevet regnet Fragt efter en kunstig Afstand af 6 Mil (45 km), medens den virkelige Afstand over Nordbanen var 60 km. Indenrigsministeriet resolverede ved Approbationen af Tariffen, at Afstanden mellem København og Helsingør (eventuelt tillige Kvistgaard) skulde regnes efter Længden af en eventuel Kystbane efter det i Rigsdagen foreliggende Projekt.

For Jernbanens Erstatningsansvar opretholdtes stadig en Maksimumserstatning, der ved Tariffen blev sat til 1 Kr. pr. paabegyndt kg. Afsenderen kunde dog sikre sig fuld Erstatning ved i en særlig Rubrik i Fragtbrevet at angive Godsets Værdi og betale den fastsatte Garantipræmie.

Den foretagne Takstændring turde ifølge Driftsberetningen for 1890—91 nok antages at have medvirket til den væsentlige Trafikforøgelse, og i næste Aars Driftsberetning fastslaas det, at den nye Godstarif i det væsentlige har ramt det rette.

Danmarks Tiltræden af IOG samt Takstloven af 1896

Der havde lige siden 1874 staaet Forhandlinger paa mellem forskellige europæiske Stater om en ensartet Ordning af den internationale Godstrafik, og disse Forhandlinger resulterede i den den 14. Oktober 1890 i Bern mellem Belgien, Frankrig, Italien, Luxembourg, Nederlandene, Rusland, Svejts, det tyske Rige og Østrig-Ungarn afsluttede første internationale Overenskomst om Godsbefordring paa Jernbaner, som i de nævnte Lande traadte i Kraft den 1. Januar 1893. Danmark var ikke med fra Begyndelsen, men blev nu fra tysk Side stillet over for Forslag om at omarbejde de gældende skandinavisk-tyske Forbindelsesgodstariffer overensstemmende med Overenskomsten. Regeringen mente ikke, at Danmark burde blive staaende herved, og fremsatte derfor Forslag til Lov om Danmarks Tiltræden af den internationale Over-

enskomst. Forslaget fik den bedste anbefaling med fra Starten, idet der i Bemærkningerne til det bl. a. siges:

»Overenskomsten er et fortrinligt Værk, opstaaet ved Samarbejde af fremragende Jurister og Jernbanemænd, under Benyttelse af de rige Erfaringer, som i en lang Aarrække er indvundet ved de største kontinentale Jernbaner. Mere end noget tidligere Arbejde søger den at skifte lige Ret og Skel mellem Jernbanen og Publikum. Dens Sprog er klart og koncist med en øjensynlig Stræben efter Korthed i Udtrykket. Den er derhos det første større Forsøg paa at tilvejebringe Ensartethed paa et Omraade, som i en særlig Grad egner sig for international Behandling, men hvor der hidtil har hersket en broget Forvirring, og der tør næres Forventning om, at man i Tidens Løb vil naa videre og videre frem ad denne Vej. Der synes derfor at være god Grund for Danmark til ikke at holde sig tilbage, men snarest at slutte sig til det store europæiske, ved Overenskomsten grundlagte Jernbaneforbund.«

Overenskomsten indeholdt meget, der gennem Forbindelsen med Tyskland ogsaa var bekendt her i Landet, idet dens Grundlag — uanset at dens enkelte Bestemmelser var tilvejebragt ved et Kompromis mellem fransk og tysk Ret — i det væsentlige var tysk Ret, hvilket skyldes, at der i Tyskland modsat i Frankrig havde uddannet sig en virkelig Jernbanelovgivning.

Af Overenskomstens Bestemmelser hæftede man sig i Bemærkningerne til Lovforslaget bl. a. ved »den Grundsætning, hvis Rigtighed overalt har været anerkendt i Teorien, men hvis praktiske Gennemførelse har ladet meget tilbage at ønske«, at Fragten skal regnes efter de lovligt gældende og behørigt offentliggjorte Tariffer, og at enhver Privatoverenskomst, som gaar ud paa at indrømme en eller flere Afsendere en Nedsættelse i Taksterne, er forbudt og ugyldig. Man ansaa det for et overordentligt Fremskridt paa det tarifariske Omraade, at denne Grundsætning blev anerkendt, ogsaa under Hensyn til dens Rækkevidde for den interne Trafik. I en Slutningsprotokol til Overenskomsten havde nemlig de tiltrædende Stater erklæret, at deres interne Ordning for Tiden var i Samklang med den nævnte Grundsætning, og at de betragtede det som ønskeligt, at denne Samklang blev bevaret.

Loven blev vedtaget den 30. Marts 1894, og Danmark tiltraadte Overenskomsten med Virkning fra den 27. August 1897.

Tiltrædelsen af Overenskomsten var en stærkt medvirkende Grund til, at man indførte en Ordning af Statsbanernes Takster m. m. ved Lov. Herved ansaa man det ogsaa for rigtigt, at den selvstændige Beføjelse, som Jernbanestyrelsen hidtil havde haft til under Approbation af den foresatte Minister at fastsætte Befordringsbestemmelser og Takster, administrativt blev begrænset ved, at de vigtigste Befordringsbestemmelser og Grundlaget for Betalingsreglerne blev fastsat ved Lov. Det blev derfor i Lov om Statsbanernes Ordning af 12. April 1892 bestemt, at der senest i den i 1895 sammentrædende Rigsdag skulde fremsættes Forslag til Lov om »de Regler, som skulle lægges til Grund for Fastsættelsen af Takster og Befordringsbestemmelser for Benyttelsen af Statsbanerne med tilhørende Søruter«. Et saadant Lovforslag blev fremsat i Folketinget den 10. Oktober 1895.

For Personer og Rejsegods var Befordringsbestemmelserne i Forslaget i det væsentlige de samme, som hidtil havde været gældende, idet fælles internationale Bestemmelser om dette Emne ikke fandtes. For Godsbefordringen var Forslaget udarbejdet

paa Grundlag af den internationale Overenskomst og, som det forudsættes i denne, suppleret med de Bestemmelser, som det var overladt til hvert enkelt Land selv at fastsætte. Paa nogle Punkter fulgte Forslaget dog ikke den internationale Overenskomst; bl. a. ansaa man det ikke for nødvendigt i den indenlandske Trafik at gøre Brugen af Fragtbrevduplikat obligatorisk. De hidtil gældende Maksimalbestemmelser for Erstatningens Størrelse bortfaldt, da den internationale Overenskomst ikke havde saadanne Bestemmelser. For Befordringen af levende Dyr indeholdt Lovforslaget hovedsagelig de samme Bestemmelser som den hidtil gældende Kreaturtarif med de Tilføjelser og Ændringer, som man fandt det rigtigt at overtage fra den internationale Overenskomst, der vel omfattede Befordringen af levende Dyr, men ikke indeholdt særlige Bestemmelser om disse.

For Taksternes Vedkommende indeholdt den internationale Overenskomst ingen Bestemmelser, men fremtidig skulde ifølge Loven her i Landet Lovgivningsmagten have en væsentlig Indflydelse paa Taksternes Størrelse, bl. a. fordi den derved fik Afgørelsen af det principielle Spørgsmaal, om man ved Taksterne skulde tilstræbe en passende Forrentning af den i Statsbanerne anbragte Kapital, eller om man ved Taksternes Fastsættelse skulde medvirke til Fremgang i Produktion og Omsætning. Den sidste Vej, som hidtil var fulgt af Administrationen, tilsigtede man ogsaa at følge ved Lovforslaget. Dette gik iøvrigt ud paa at fastlægge et fyldigt Grundlag for Opstillingen af Taksterne.

Lovforslaget blev vel modtaget i Rigsdagen, men gav dog i begge Ting Anledning til meget omfattende Debat, der hovedsagelig drejede sig om Takstspørgsmaal. Efter Udvalgsbehandling blev der vedtaget en Del Ændringer i Forslaget (bl. a. blev den foreslaaede Grundtakst for 3. Kl. Billetter nedsat fra 2,5 til 2,35 Øre pr. Kilometer, og Taksterne for Kreaturer blev nedsat), men Ændringerne ændrede ikke Grundlinierne i Forslaget.

Lovens Titel blev forkortet til »Lov om Statsbanernes Takster m. m.« Forslaget blev ophøjet til Lov under 24. April 1896. Loven skulde træde i Kraft 3 Maaneder efter dens Kundgørelse i Lovtidende, hvilket skete den 1. Maj, og dens Gyldighed skulde ophøre den 1. April 1901.

Person- og Rejsegodsbefordringen efter Takstloven af 1896

Som første Led i Gennemførelsen af Takstlovens Bestemmelser i Form af Befordringsreglementer blev der fra 1. August 1896 indført nye Befordrings- og Takstbestemmelser for Rejsegods. Der sondres herved mellem »egentlig« Rejsegods, af hvilket en rejsende med ordinær Billet kunde forlange indskrevet og befordret 20 kg uden Betaling, og andet Rejsegods, for hvilket der skulde betales fuld Overvægtsfragt.

Ved det nye Personbefordringsreglement af 2. August 1897 blev Billetpriiserne for Afstande under 100 km regnet med følgende Beløb pr. Kilometer:

I Kl.	6,35 Øre (= Summen af II og III Kl.)
II	- 4,0 - og
III	- 2,35 - .

For Afstande paa 100 km og derover blev Billetpriiserne fastsat for Bælter (ialt 18)

af varierende Længde, saaledes at Priserne for det højeste Bælte (Afstande over 676 km) for de tre Vognklasser udgjorde 17,50 Kr., 11,00 Kr. og 6,50 Kr.

Dobbeltbilletter til nedsat Pris bortfaldt. For at lette Overgangen traf man den Foranstaltning, at Enkeltilletter til Afstande under 100 km kunde benyttes *enten* til Rejse fra Salgsstationen til Bestemmelsesstedet *eller* i omvendt Retning, i begge Tilfælde dog kun paa Stemplingsdagen. Herved kunde den rejsende straks paa Afrejsestationen sikre sig Billet til Hjemrejsen.

For Rejsegods indførtes et Indskrivningsgebyr paa 10 Øre. Til Gengæld blev Overvægtsfragten nedsat betydeligt.

Endvidere blev der indført en Styktakst for Cykler som Rejsegods, hvilken Takst dog var meget lav (f. Eks. København-Helsingør 30 Øre, København-Frederikshavn 1 Kr.). Som Begrundelse for en saadan Takst blev henvist til, »at Befordringen af Cykler er bleven en stor og stærkt stigende Byrde for Jernbanerne«. Der bestod i Forvejen en Fragtberegning for Cykler paa Nord- og Klampenborgbanen, men man fandt det tilraadeligt at udvide denne til at gælde hele Landet, »da der fra alle Egne af Landet klages over de Ulemper, som Fribefordringen af Cykler volder Banerne. Heller ikke har den lempelige Takst paa Nord- og Klampenborgbanen (30 Øre) — der dog altid giver Jernbanen noget Vederlag for dens Ulejlighed — fremkaldt Klager fra Publikum«.

Man bibeholdt de tre hidtidige Arter af Maanedskort, nemlig Kort mellem to eller flere Stationer, Kort mellem samtlige Stationer og Kort til de forskellige Overfarter. Priserne blev væsentligt ændret, bl. a. fordi Forholdet mellem Priserne i de tre Vognklasser, der hidtil havde været II Kl. = $1,5 \times$ III Kl. og I Kl. = $2 \times$ III Kl., ved Takstloven blev ændret til II Kl. = $1,7 \times$ III Kl. og I Kl. = $2,7 \times$ III Kl. og en Bibeholdelse af de hidtidige Takster for III Kl. derfor vilde medføre altfor store Forhøjelser for II og I Kl., og fordi Betalingen for Kort over længere Afstande kun havde været svagt faldende. Man opstillede derfor en noget lavere og navnlig stærkere faldende Takst for III Kl. Kort og satte Forholdet mellem Priserne i de tre Vognklasser til II Kl. = $1\frac{2}{3} \times$ III Kl. og I Kl. = $2\frac{2}{3} \times$ III Kl. For Klampenborgbanen fremkom en særlig og meget væsentlig Nedsættelse derved, at Afstanden fra København blev regnet fra Østerbro Station.

De hidtidige Bestemmelser om Nedsættelser i Billetpriisen ved Leje af hele Personvogne, Leje af Bænkevogne (kun i Jylland-Fyn), Leje af Særtog, for sluttede Selskaber og for rejsende til større Møder og Festligheder vilde man helst afskaffe helt, men man opretholdt dog en Nedsættelse for sluttede Selskaber paa mindst 30 Personer, men kun til III Kl. og kun for kortere Afstande, idet man fastsatte en Betaling af 2 Øre pr. Kilometer for hver Deltager. Skønt man ansaa dette for en lav Betaling, var der dog blandt Publikum nogen Utilfredshed dermed, og navnlig i det jysk-fynske Distrikt, hvor der tidligere leveredes Bænkevogne til Selskabsrejser for en væsentlig lavere Betaling. Under Hensyn hertil blev Betalingen for Selskabsrejser fra April 1898 nedsat til 1,5 Øre pr. Kilometer.

Godsbefordringen efter Takstloven af 1896

Først saa Frimærkepakkelementet Dagens Lys (fra 1. August 1896) samtidig med en tilsvarende Ændring i Statsbanernes lokale Godstarif. Der indtraadte ikke nogen

Ændring i Forholdet mellem Stats- og Privatbanerne, idet Afsendelsesbanen som hidtil beholdt hele den opkrævede Fragt. Med Hensyn til Erstatningsansvaret for Pakkerne blev det udtrykkeligt fastslaaet, at det i Tilfælde af, at en Frimærkepakke gaar tabt eller beskadiges under saadanne Forhold, at Jernbanerne er ansvarlige, paahviler Afsendelsesbanen (der alene har oppebaaret Fragten), medmindre det bestemt kan paavises, at Tabet eller Skaden er opstaaet paa en anden Banes Strækning. Mod en Bane, der alene deltager i Befordringen som Transitstrækning (og derfor aldrig har nogen Indtægt af de paagældende Pakker), skal der dog aldrig kunne gøres Erstatningskrav gældende.

Ved det nye Godsbefordringsreglement af 1. Januar 1897 indtraadte der ikke væsentligere Ændringer i de reglementariske Bestemmelser, men derimod meget store Forandringer i de almindelige Fragtregninger.

Den nye Takst 1 for Ilstykgoods svarede til den hidtidige, men faldt mere med Afstanden end denne. De Erfaringer, man havde gjort ved i 1890 at nedsætte Taksterne for de længere Afstande, var især for Ilstykgodstakstens Vedkommende særdeles gunstige, men alligevel benyttedes denne Forsendelsesmaade endnu forholdsvis lidt. Man gik derfor endnu et Skridt videre ved yderligere at nedsætte Fragten for de længere Afstande. Paa Grund af denne yderligere Nedsættelse blev det nu ligesaa billigt at befordre Ilstykgoods fra København til Frederikshavn, som det før 1890 var at befordre det fra København til Vejle.

Den nye Takst 2 var noget lavere end den hidtidige paa de længste Afstande, hvorimod den nye Takst 3 paa det nærmeste svarede til den hidtil gældende. Det havde vist sig meget uheldigt, at Takstklasse 3 hidtil ikke havde kunnet anvendes paa alle Godsarter, idet — som det allerede er nævnt — Gods, der ved vognladningsvis Forsendelse hørte til Takst 4, var udelukket, hvilket medførte, at de finere Varesorter saa vidt muligt unddrog sig Jernbanen. Dette Forhold blev nu ændret derhen, at Takst 3 blev gjort anvendelig for alt Fragtstykgoods mod Betaling af Fragt for mindst 250 kg.

For Vognladningsgodsets Vedkommende blev de hidtidige Takstklasser 4 og 5 slaet sammen til en Takstklasse 4, hvis Takster paa det nærmeste svarede til Taksterne i den hidtidige Takst 5. Den nye Takst 5 svarede til den tidligere Takst 6, og den nye Takst 6, der erstattede den hidtidige Takst 7 og den fornylig indførte endnu lavere Takst 8, kom nærmest til hvad Fragten angik at svare til sidstnævnte. Godsinddelingen blev herved betydeligt forenklet, idet der kun blev to særlige Vognladningsklasser (5 og 6) mod hidtil 4 (5—8).

De Betæneligheder, man tidligere havde næret ved at indføre Fragtregning for brugt Emballage, var nu overvundne, og der blev indført særlige Emballagetakster, der dog var meget lave.

Med Hensyn til letfordærlige Varer knæsatte Loven det stadig gældende Princip (de vigtigste Livsfornødenheder — Befordring med fremskyndet Hurtighed til nedsat Takst), og i Listen over de letfordærlige Varer optog man Æg, skønt man fandt, at den store Byrde, som Reglerne om letfordærlige Varer paalagde Jernbanen, herved vilde forøges i en ret betænelig Grad.

En kort Tid i Forvejen som midlertidig Foranstaltning udsendt Tarif om fragtfri Befordring af Gods og levende Dyr fra Udstillinger blev ophævet under Hensyn til den nye Tarifs lave Takster, og fordi man fandt det naturligt ved de nye Taksters

Indførelse »at fjerne enhver Rest af Fortidens Undtagelsesbestemmelser og Fragtmoderationer«.

De nye Kreaturtakster var opstillet efter samme Princip som hidtil, men var noget lavere.

Takstloven af 1903

I de følgende aarlige Driftsberetninger betoner Jernbanestyrelsen, at man ved de nye Tariffer — specielt paa Grund af de ved Rigsdagens Behandling af Takstlovforslaget foretagne yderligere Nedsættelser af de af Styrelsen foreslaaede Takster — er naaet til et Minimum, under hvilket man ikke i den nærmeste Tid vil kunne gaa uden at bringe Statsbanernes i Forvejen ingenlunde rigelige Driftsoverskud i alvorlig Fare, og snart antydes Nødvendigheden af en generel Takstforhøjelse til Modvirkning af den stadige Prisstigning paa Jernbanernes Forbrugsartikler.

Takstloven af 1896, der som tidligere nævnt, skulde ophøre at være gyldig den 1. April 1901, fik imidlertid ved en Bekendtgørelse af 30. Marts 1901 sin Gyldighed forlænget indtil videre.

I 1902 blev der af Regeringen fremsat et nyt Takstlovforslag, der blev vedtaget i Folketinget væsentlig i Overensstemmelse med det oprindelige Forslag. Den vigtigste Ændring var, at Grundtaksten for Personbefordring paa 3. Klasse blev forhøjet fra Forslagets 2,5 Øre til 2,6 Øre, idet der samtidig blev genindført Dobbeltbilletter indtil en Afstand af 30 km med 10 % Rabat. Herved vilde man afbøde Virkningen af Forhøjelsen paa de korte Afstande. Ved Behandlingen i Landstinget bragtes Forslaget i den omhandlede Henseende tilbage til det oprindelige. Endvidere forhøjede Landstinget Tillægsbetalingen for Befordring med II- og Eksprestog samt Betalingen for Abonnementskort, navnlig Kort til Rejser mellem samtlige Stationer. Lovforslaget blev vedtaget af Folketinget i den saaledes ændrede Skikkelse og blev ophøjet til Lov af 15. Maj 1903 om Statsbanernes Takster m. m.

I sin Betænkning over Lovforslaget gik Landstinget ind for Forrentningsprincippet, idet det anføres, at en Fortsættelse af de i de senere Aar bestaaende Forhold med stadigt dalende Driftsoverskud er uforenelig med Statskassens og Skatteydernes Interesse. Den Kapital, der er anbragt i Statsbanerne — før den i 1902 foretagne Afskrivning paa Anlægskapitalen endog større end den samlede Statsgæld — giver liden eller ingen Rente, hvilket har til Følge, at Skatteyderne maa udrede betydelige Beløb til Forrentning og Afbetaling af denne Kapital. Man lader med andre Ord hele Befolkningen bære de Udgifter, der væsentlig burde bæres af den Del af samme, der benytter Banerne.

Af de ved Loven foretagne Ændringer skal nævnes:

§ 10 om rejsende uden rigtig Billet blev suppleret med en Bestemmelse om, at den, der vægrer sig ved at betale, under en offentlig Politisag — foruden at dømmes til at betale det Banerne tilkommende Beløb — kan ikendes en Bøde til Statskassen af fra 5 til 100 Kr.

Den Vægt, der dækkes af Indskrivningsgebyret for Rejsegods, forhøjes fra 20 til 25 kg.

Grundtaksten pr. Kilometer for Billetter blev sat til 4,3 Øre for II Klasse og 2,5 Øre for III Klasse som Maksimum.

Der blev fastsat et Hurtigtogstillæg, som ikke maatte være mindre end 0,80, 0,50 henholdsvis 0,30 Kr., og ikke højere end 2,00, 1,20 og 0,80 Kr.

Abonnementskort til Rejser mellem samtlige Stationer maatte ikke fastsættes til lavere Beløb end

	I KL.	II KL.	III KL.
14 Dages Kort	80 Kr.	50 Kr.	30 Kr.
Maanedskort	130 -	80 -	50 -

og Rabatten for Kort med længere Gyldighed end en Maaned maatte ikke overstige $\frac{1}{3}$ af den for Maanedskort fastsatte Betaling.

Prisen for Abonnementskort til Rejser mellem to bestemte Stationer skulde gennemsnitlig forhøjes med mindst 35 %.

Der kunde for III Klasse udstedes Uge-Kort, gældende til bestemte Morgen- og Aftentog om Hverdagene.

Maksimumstaksterne for Gods og levende Dyr blev forhøjet. Frimærkepakketaksterne blev forhøjet med 25 %.

Der skulde senest for den i 1908 sammentrædende ordentlige Rigsdag fremsættes de Forslag til Ændringer i Loven, som efter de indvundne Erfaringer maatte anses for hensigtsmæssige under Hensyn til at opnaa et passende Udbytte af Statsbane-driften.

Person- og Rejsegodsbefordringen efter Takstloven af 1903

Ved Fastsættelsen af de nye Persontakster holdt man sig til det hidtidige System med Zonetakster over 100 km, og man indførte kun en beskedent Forhøjelse for de første 10 Zoner, hvor den altovervejende Del af Rejserne ud over 100 km faldt.

Hurtigtogstillægget betragtede man som et Hjælpemiddel til at forhindre Iltogenes Benyttelse til Rejser mellem Nabobyer, hvilket man mente at kunne opnaa ved at sætte Tillægget til 1,30 Kr., 0,80 Kr. og 0,50 Kr. for de tre Vognklasser. Højere mente man heller ikke at burde sætte Tillægget for længere Afstande, idet man ikke turde risikere at fordyre Rejserne over disse Afstande for meget. Jernbanestyrelsen lagde stor Vægt paa en Enhedstakst uanset Afstanden, men Ministeren resolverede, at der skulde være to Zoner for Hurtigtogstillægget:

	I KL.	II KL.	III KL.
	Kr.	Kr.	Kr.
I. Ved lokale Rejser inden for et af følgende Distrikter: 1) Sjælland-Falster, 2) Fyn, 3) Jylland	0,80	0,50	0,30
II. Ved Rejser udover et enkelt Distrikt samt i gennemgaaende Forbindelse til og fra Udlandet ...	1,30	0,80	0,50

Den i 1896 indførte Foranstaltning, at Enkeltbilletter inden for en Afstand af 100 km kunde benyttes enten til Rejse fra Salgsstationen til Bestemmelsesstationen eller i omvendt Retning, vilde man gerne have afskaffet, da den kunde give Anledning til Besvigelser, men da Publikum i stort Omfang gjorde Brug af den Adgang, de her ved fik til samtidig at løse Billet til Hen- og Tilbagerejse, blev der ikke stillet Forslag om Afskaffelsen, men kun foretaget en Begrænsning i Udstedelsen, saaledes at denne alene fandt Sted inden for den enkelte Stations naturlige Opland.

Overvægtsfragten for Rejsegods blev forhøjet for at bevare den hidtidige Indtægt af Rejsegods, for hvilket Frivægten jo blev forhøjet.

For Kort til Rejser mellem samtlige Stationer fastsatte man i det store og hele den laveste Betaling, som kunde opkræves efter Loven. For Kort til Rejser mellem to opgivne Stationer udgjorde Forhøjelsen for Afstande indtil 100 km 35 %, for længere Afstande noget mere, op til 66 $\frac{2}{3}$ %, idet man her maatte tage Hensyn til Prisen for Kort til Rejser mellem samtlige Stationer. Betalingen for de ved Loven indførte Ugekort blev sat til $\frac{1}{5}$ af Prisen for et III Klasses Maanedskort.

Godsbefordringen efter Takstloven af 1903

Godstaksterne fik ved Godsbefordringsreglementet af 1. Juli 1903 en mindre Forhøjelse, der hovedsagelig faldt paa Konstanten og Førselfgiften for de første 60 km.

Mindstevægten for Gods efter Stykgodsklasse 3 blev forhøjet fra 250 til 400 kg for at formaa Forsenderne til i højere Grad end hidtil at samle deres Stykgodssendinger, hvad der vilde være en Fordel for Jernbanen, som derved fik sine Stykgodsvogne bedre udnyttet. Til Gengæld blev Mindstevægten for Vognladningsgods i en stor Vogn nedsat fra 8 til 7,5 Tons, hvorved man imødekom et fra forskellig Side fremsat Ønske om paa noget lempeligere Betingelser at kunne anvende Statsbanernes store Vogne til Forsendelser af Vægte mellem 6,3 og 8 Tons.

Taksterne for brugt Emballage fik en i Forhold til de øvrige Takstklasser betydelig Forhøjelse. Disse Takster havde hidtil været meget ufordelagtige for Jernbanen og for lange Afstande saa lave, at Dampskibenes Returgods ofte blev indleveret til Jernbanebefordring.

Forhøjelsen af Kreaturtaksterne virkede forholdsvis stærkest paa Mellemafstandene, der bedre kunde taale en Forhøjelse end de lange Afstande, hvor Dampskibskonkurrencen gjorde sig stærkt gældende. Da Antallet af smaa Styksendinger af Kreaturer var stadigt stigende og saadanne Forsendelser gav en meget daarlig Fragt, blev Mindstefragterne for Styksendinger væsentligt forhøjet.

Takstlovændringen af 1908

Et i Oktober 1907 af Regeringen fremsat Lovforslag om Forbedring af bl. a. Statsbanefunktionærernes Lønninger vilde medføre en saa betydelig Merudgift for Statsbanerne, at det ansaas for nødvendigt ved en Takstforhøjelse at skaffe Dækning i alt Fald for en Del af dette Beløb. Der blev derfor samtidig fremsat Forslag til Lov om Ændringer i Statsbanernes Takster.

Under Hensyn til, at Taksterne ved Loven af 1903 blev ikke ubetydeligt forhøjede, mente man imidlertid, at en ny Forhøjelse burde foretages med Varsomhed og navnlig ikke burde være saa stor, at den kom til at hæmme Trafikkens Udvikling.

Indskrivningsgebyret for Rejsegods foresloges forhøjet fra 10 til 25 Øre, idet man fandt det rimeligt, at der blev ydet en passende Betaling for Jernbanens Arbejde med Indskrivningen, Befordringen og Opbevaringen af saadant Gods med fuldt Ansvar for Jernbanen, og at det Mindretal af rejsende, der krævede denne Ydelse af Jernbanen, virkelig betalte derfor.

Det i Loven fastsatte maksimale Ekspeditionsgebyr (Konstanten) for Gods fore-

sloges forhøjet. Ligeledes foresloges Mindstebetalingen for Vognladningsgods forhøjet og Mindstevægten for Anvendelsen af Takst 3 forhøjet fra 400 til 500 kg. Da Godstrafikken i Modsætning til Persontrafikken trods Takstforhøjelsen i 1903 var gaaet frem, mente man, at Godstaksterne kunde taale disse Forhøjelser, uden at Trafikken vilde aftage synderligt.

For Kreaturbefordringen foresloges Taksterne forhøjet ud fra det Synspunkt, at Befordringens Omfang efter de indvundne Erfaringer ikke vilde blive paavirket af mindre Takstændringer.

Siden Prisforhøjelsen i 1903 var Antallet af 14 Dages Kort gaaet betydeligt ned, og det ansaas derfor for rigtigt at nedsætte Prisen for disse Kort noget, men da en saadan Nedsættelse drog en Nedsættelse af Prisen for Maanedskort med sig, burde den af økonomiske Hensyn foretages med Varsomhed. Den rette Løsning mente man at have fundet ved at foreslaa følgende maksimale Priser:

	I Kl.	II. Kl.	III Kl.
	Kr.	Kr.	Kr.
For 14 Dages Kort	70	45	25
- Maanedskort	120	75	45

Endelig foreslog man Tillægget for Befordring i Hurtigtog gjort ens for alle Afstande og med de Priser, som hidtil havde været gældende for den længste Zone.

Personbefordringen efter Takstloven af 1908

Ved Gennemførelsen af Takstændringerne efter Loven afskaffede man helt de tidligere omtalte Enkeltbilletter, som inden for de kortere Afstande var valgfrit gyldige i begge Retninger, og indførte i Stedet i de paagældende Forbindelser Dobbeltbilletter (uden Nedsættelse).

Endvidere indførte man en Bestemmelse om, at der i Stationsforbindelser med ringe Trafik kunde anvendes skrevne Billetter (de saakaldte Blankobilletter) for derved at begrænse det store Antal af Billetarter, der ellers skulde være oplagt paa de paagældende Stationer.

Taksterne for Kort blev fastsat lig de ved Loven givne Maksima. Nedsættelsen af disse Takster fulgtes af en saadan Stigning i Antallet af løste Kort, at der ikke blev nogen Indtægtsnedgang, men derimod en mindre Stigning.

Godsbefordringen efter Takstloven af 1908

I de nye Godstakster blev Konstanten for Takst 2 og 3 og for Vognladningsklasserne forhøjet, medens Skemaet for Taksternes Udregning ikke iøvrigt blev ændret. Takst 2 blev herved det halve af Takst 1.

Der blev udarbejdet et nyt Bilag A til Godsbefordringsreglementet, i det væsentlige svarende til de tyske Bestemmelser.

De nye Kreaturtakster svarede til de ved Lovens Behandling forudsatte.

Takstloven af 1911

Udfaldet af Statsbanernes Drift stillede sig efterhaanden meget ugunstigt, hvilket gav sig Udtryk i, at Forrentningen af den i Banerne anbragte Kapital fra 4,22 % i

1905—06 sank til 1,23 % i 1909—10. Aarsagen var, at Indtægtsstigningen ikke holdt Skridt med Udgifterne. En tilstrækkelig Udgiftsnedgang ansaa ikke for gennemførlig, og det bedre Resultat maatte derfor søges opnaaet ved en Forøgelse af Indtægterne.

Under Hensyn hertil blev der fremsat et Forslag til Lov om Ændringer i Statsbanernes Takster, ved hvilket det tilsigtedes at forøge Banernes Overskud med ca. 4 Mill. Kr. eller til ca. 2,5 % af Kapitalen. Man ansaa det for nødvendigt at lægge Hovedbyrden af Forhøjelsen paa de kortere og mellemste Afstande, da man frygtede for Konkurrencen med Dampskibene paa de længere Afstande.

For Personbefordringens Vedkommende foreslog man at bevare den hidtidige Grundtakst, men ud over denne at regne et fast Tillæg pr. Billet af 10 henholdsvis 5 Øre (II henholdsvis III Kl.). Dernæst vilde man have Grænsen for Zonetaksternes Begyndelse forhøjet fra 100 til 196 km.

For Abonnementskort til Rejser mellem samtlige Stationer blev det nødvendigt at vende tilbage til Taksterne efter Loven af 1903, og der foresloges Indførelse af et III Kl. 8 Dages Kort til en Pris af 22 Kr. svarende til Prisen for en Dobbeltrejse med Hurtigtog over den længste forekommende Afstand med Tillæg af 1 Kr. For Kort mellem bestemte Stationer foresloges en Forhøjelse paa indtil 20 pCt., og samtidig at Taksterne for disse udgik af Loven, saaledes at Administrationen stod mere frit ved Fastsættelsen af afvigende Takster (f. Eks. for de nye Forbindelsesbaner ved København).

For Godsets Vedkommende foresloges en Forhøjelse af alle Takstklasserne, idet man dog herved vilde modificere Konstanten for Vognladningsgods noget paa de korte Afstande, hvor man maatte regne med Landevejskonkurrencen. Ligeledes ønskedes Kreaturtaksterne forhøjet.

I det af Folketinget nedsatte Udvalg var der Enighed om, at der burde tilstræbes et bedre Udbytte af Statsbanerne, men om Midlerne hertil var Meningerne forskellige. Et Flertal tiltraadte Forslagets Grundlag og tilraadte at søge det forøgede Udbytte indvundet ved Takstforhøjelser, medens et Mindretal mente, at der ved Nedsættelsen af en Kommission kunde opnaas Forslag til en mere forretningsmæssig Drift og Besparelser, saaledes at der herigennem kunde indvindes det fornødne Merudbytte. Selv om Flertallet ikke mente, at denne Vej alene var tilstrækkelig, tiltraadte det dog Tanken om en saadan Kommission.

Et Flertal foreslog Udstedelse af Dobbeltbilletter inden for 20 km med Rabat, saaledes at Billetprisen for Rejser indtil 20 km ved Køb af Dobbeltbillet ikke blev forhøjet. Dette vilde være forretningsmæssigt rigtigt for at modvirke Konkurrencen med Sporvogne, Cykler o. s. v. Endvidere foresloges det konstante Tillæg til Billetpriserne strøget og Zonetaksternes Begyndelse ved 169 km; den herved opstaaende Indtægtsnedgang skulde søges kompenseret ved en Forhøjelse af Grundtaksterne pr. km. For Godstaksternes Vedkommende betonedes det ønskelige i, at forholdsvis billige og grove, meget fyldende eller tunge Varer ikke blev belastet med en højere Fragt end hidtil eller i hvert Fald med en mindre Forhøjelse end den foreslaaede. Et Mindretal i Udvalget fastholdt, at Banernes Hovedopgave var af socialøkonomisk Karakter, hvorfor man kunde nøjes med en Forrentning af ca. 2 pCt., hvilket vilde kunne opnaas ved Ændringer i Banernes Drift uden Takstforhøjelser. Et andet Mindretal fandt det højst tvivlsomt, om de foreslaaede Forhøjelser vilde bringe nogen væsentlig Indtægtsfor-

øgelse, »medens det derimod er sikkert, at de vil paaføre Befolkningen som Helhed betydelige Byrder og navnlig volde Næringslivet megen Skade«, og den foreslaaede Lov vilde »være lige saa hensigtsløs, som den er samfundsskadelig«.

Landstingets Udvalg nærrede ogsaa betydelige Betænkeligheder ved Lovforslaget og dets økonomiske Virkninger og ønskede ogsaa en Omorganisation af Statsbanernes Styrelse som det eneste Middel til i væsentlig Grad at kunne bedre Forholdene. Endvidere kritiserede det paa væsentlige Punkter Forslaget, som det nu forelaa fra Folketinget, men frafaldt forskellige Ændringsforslag, som Ministeren havde modsat sig, fordi han frygtede, at det vilde berede Loven Vanskeligheder i det andet Ting.

Det endelige Resultat af Lovforslagets Behandling blev bl. a.:

Forhøjelse af Grundtaksterne pr. km for Billetter til 4,75 Øre for II Kl. og 2,75 Øre for III Kl.

Dobbeltbilletter med Rabat, gyldige Stemplingsdagen, for Afstande indtil 20 km inkl. eventuelt til det nærmest uden for de 20 km liggende Ekspeditionssted.

Zonetaksternes Begyndelse ved 169 km.

Bemyndigelse for Ministeren til paa bestemte Dage og mellem bestemte Stationer at nedsætte Billetprisen med ikke over $33\frac{1}{3}$ pCt.

Forhøjelse af Mindstepriserne for Abonnementskort til Rejser mellem samtlige Stationer og Bemyndigelse til i Sommertiden at udstede III Klases 8 Dages Kort.

Forhøjelse af Lovens Maksimaltakster for Gods og Kreaturer.

Bemyndigelse til ved Taksterne at fastsætte Priserne for Abonnementskort mellem bestemte Stationer.

Fastsættelse af en gennemgaaende Havnebanefragt paa Havnebaner i og uden for København.

Den sidstnævnte Ændring skyldtes den Kritik, der havde været rettet mod Havnebanetaksterne for Provinsbyer og Havnebyer, der hidtil havde været højere end i København.

Personbefordringen efter Takstloven 1911

Gennemførelsen af Zonetaksterne skete ved Fastsættelse af 15 Zoner af voksende Længde, den sidste gældende for alle Afstande over 676 km, og Stigningen i Billetprisen fra Zone til Zone var for III Klasse 30 eller 40 Øre.

For Dobbeltbilletter fastsattes Betalingen til det dobbelte af Prisen for Enkeltrejse, regnet efter en Takst af 4,3 Øre pr. km i II Kl. og 2,5 Øre i III Kl.

Oprindeligt havde Personer, som rejste paa Maanedskort, 14 Dages og 8 Dages Kort, ikke Ret til nogen Fribefordring af Rejsegods, men fra 1. August 1914 indførtes den Lempelse, at Indehavere af saadanne Kort kunde faa befordret et Stykke egentligt Rejsegods ikke over 25 kg mod Betaling af 50 Øre, uanset Afstanden, naar de foreviste Kortet ved Indskrivningen af Godset, og dette var forsynet med et af Jernbanen udstedt Kontrolmærke.

Ved Statsbanernes Overtagelse af Kalundborg-Aarhus Overfarten i 1914 blev der udfærdiget et særligt Reglement for denne Overfart.

Første Gang for Kalenderaaret 1917 kunde Kort til Rejse mellem bestemte Stationer og til Overfarterne udstedes som Ratekort inden for et Tidsrum af 12 Maaneder, dog kun til III Kl. Saadanne Kort udstedtes og betaltes for en Maaned ad Gangen, dog for

den 11. og 12. Maaned under eet. Prisen for den første Maaned var den for et 1-Maanedskort fastsatte; Fornyelsesprisen for hver af de 9 følgende Maaneder (2.—10. Maaned) og for 11.—12 Maaned under eet var særligt fastsat.

Godsbefordringen efter Takstloven 1911

Det under Lovens Behandling fremsatte Ønske om den skaansomst mulige Forhøjelse for det mindreværdige Gods blev ved det fra 1. Januar 1912 gældende nye Godsbefordringsreglement imødekommet ved Indførelsen af en Takstklasse 7, hvortil henførtes bl. a. Halm og Hø, Jord og Sten samt Tørv.

I 1913 indførtes den særlige Fragtbegunstigelse, der paa visse Betingelser er indrømmet de store Modtagere af Sukkerroer (oprindelig ogsaa Cikorie- og Løvetandsrod), og der indførtes særlige Regler for Befordring af ferskt Kød i Krogevogne.

Fra 1. Marts 1915 blev Vognlejen forhøjet under Hensyn til den stigende Trafik, og denne Forhøjelse blev senere skærpet flere Gange.

De midlertidige Takstforhøjelser 1917-1920

Den 4. September 1917 blev under Hensyn til, at Statens almindelige finansielle Situation gjorde en Forhøjelse af Statsindtægterne nødvendig, fremsat et Forslag om Forhøjelse af Statsbanernes Takster med 25 pCt. som Led i det Sæt af Forslag til Indtægtslove, der samtidig blev fremsat af Regeringen. Under Forslagets Behandling blev Forhøjelsen sat til 30 pCt. for saa vidt angaar Biletpriserne paa II Klasse. Takstforhøjelsen skulde være gældende indtil Udgangen af 1918. Den i Takstloven af 1911 paa budte Revision senest i den i 1917 sammentrædende Rigsdag blev udskudt til 1922. Forslaget blev ophøjet til Lov (Nr. 494) af 13. Oktober 1917, og Forhøjelsen blev for Kortprisernes Vedkommende gennemført allerede fra 17. Oktober og for de øvrige Taksters Vedkommende fra 1. November 1917.

Da Statsbanernes Underskud stadig steg paa Grund af Prisstigningen paa de nødvendige Forbrugsgenstande, og da der kunde ventes yderligere Udgifter til Lønningstillæg, blev det paatrængende nødvendigt at søge Underskudet formindsket ved en ny Takstforhøjelse. En yderligere procentvis Forhøjelse af alle Takster kunde imidlertid ikke ventes at give en tilsvarende procentvis Indtægtsforøgelse; bl. a. kunde hverken Person- eller Godstaksterne paa korte og lange Afstande med Udsigt til Udbytte forhøjes i samme Maalestok som paa Mellemafstande; II Klasse mentes at kunne bære en væsentlig større Forhøjelse end III Kl., og levende Dyr maatte kunne taale en større Forhøjelse end f. Eks. Jord og Sten o. s. v. Man fandt det derfor rigtigt at foretage en mere indgribende Omarbejdelse af den gældende Takstlov, og det hertil sigtende Forslag blev fremsat af Regeringen den 3. September 1918.

Enkeltbiletprisen for III Kl. foresloges sat til 3,75 Øre pr. km for de første 20 km, 4,0 Øre pr. km for de følgende 20 km og 4,25 Øre pr. km for følgende km indtil 225 km, ved hvilken Afstand Zonetaksterne først skulde begynde. For Dobbeltbiletter skulde Taksten være 6,75 Øre pr. Dobbeltbilet km for de første 20 km, og derefter skulde der regnes 10 Øre pr. Dobbeltbilet km, dog saaledes, at Prisen ikke oversteg det dobbelte af Enkeltbiletprisen. Herved fik man en aftagende Rabat paa Dobbeltbiletter, og ved 30 km ophørte denne Rabat helt. Bl. a. under Hensyn til den stigende Vel-

stand i de Befolkningslag, der benyttede II Kl., mente man at kunne sætte Prisen for II Kl. til det dobbelte af Prisen for III Kl.

Hurtigtogstillægget foresloges omtrent fordoblet (3, 2 og 1 Kr. for de tre Klasser) og Kortpriserne forhøjet med 20 pCt. for III Kl., hvorved under Hensyn til det ændrede Forhold mellem Priserne for II og III Kl. Forhøjelsen for II Kl. blev betydeligt større.

Af Hensyn til ubemidledes Rejser foresloges en større Nedsættelse end hidtil for Rejse med de billige Søndagstog (Hen- og Tilbagerejse for Enkeltbilletpris i Stedet for $33\frac{1}{3}$ pCt. Rabat).

Indskrivningsgebyret for Rejsegods foresloges forhøjet til 50 Øre.

Den fornødne Hjemmel til Forhøjelse af Gods- og Kreaturtaksterne blev tilvejebragt ved Forhøjelse af de i Loven fastsatte Maksima.

Frimærkepakketaksterne blev ligeledes forhøjet under Hensyn til bl. a. den stigende Køreløn for Udbringningen; ved Forhøjelsen toges Hensyn til en Afpasning efter Postvæsenets Pakketakster.

Loven skulde bortfalde den 31. Marts 1920.

Under Behandlingen i Rigsdagen blev Forslaget underkastet forskellige Ændringer. Bl. a. blev Grænsen for Zonetaksternes Begyndelse forhøjet til 256 km, hvormed fulgte en større Forhøjelse for de længere Afstande end oprindelig foreslaet. Prisen for Dobbeltbilletter til III Kl. blev i Forhold til Forslaget forhøjet til 7 Øre pr. Dobbeltbilletkm indtil 20 km og derefter 20 Øre pr. Dobbeltbilletkm.

Forslaget blev ophøjet til Lov (Nr. 656) af 21. December 1918 med Gyldighed til 31. Maj 1922.

De nye Billetpriser, der traadte i Kraft 18. Marts 1919, var for III Kls Vedkommende udregnet med 4,0 Øre pr. km for hver af de første 30 km og 4,25 Øre pr. km for hver af de følgende km, indtil Zonetaksten begyndte.

Godstaksterne ændredes fra 3. Februar 1919.

Efter Indførelsen af disse nye Takster steg Statsbanernes Indtægter mere end ventet, idet Krigstilstandens Ophør havde medført dels, at den som Følge af Takstforhøjelsen forudsete Trafiknedgang var udeblevet, og dels, at Befordringen af en Række mere værdifulde og højt tariferede Varer, der paa Grund af den ved Krigen bevirkede Varemangel kun var fremkommet i ringe Mængde i den sidste Tid, nu var genoptaget. Endvidere havde de vanskelige Transportforhold bevirket en større Anvendelse af Ilgods-befordringen, særlig mellem Landsdelene. Hvis der ikke ventedes nye Udgifter, var den finansielle Situation for Statsbanerne derfor gunstig, men man regnede med, at den nye Lønningslov vilde forøge Statsbanernes Udgifter ganske betydeligt, da bl. a. herved Dyrtidstillægget til Personalet, som hidtil var konteret andetsteds paa Finansloven, fremtidig skulde belastes Statsbanernes Budget. Under Hensyn hertil fremsattes der 17. September 1919 et nyt Forslag til Lov om Ændringer i Statsbanernes Takster, der blev til Lov Nr. 527 af 4. Oktober 1919.

Ved Loven foretoges for Person- og Rejsegodsbefordringens Vedkommende kun nogle mindre væsentlige Forhøjelser, nemlig Afskaffelse af Dobbeltbilletter til nedsat Betaling, Fordobling af Indskrivningsgebyret for Rejsegods, Forhøjelse af Hurtigtogstillægget med 50 pCt. og en mindre Forhøjelse af Taksterne for Abonnementskort mellem bestemte Stationer.

Gods- og Kreaturtaksterne blev forhøjet med 20 pCt., hvilket man fandt forsvarligt

under Hensyn til, at de danske Jernbanetakster under Krigen var forhøjet langt mindre end Nabolandenes. Frimærkepakketaksterne blev forhøjet paa samme Maade jævnsides med en tilsvarende Forhøjelse af Postvæsenets Pakketakster.

Forhøjelsen af Gods- og Kreaturtaksterne skulde bortfalde 31. Marts 1921.

Det næste Forslag om Takstændringer lod ikke længe vente paa sig; det blev fremsat i Folketinget 25. Marts 1920 og paany efter Ministerskifte 18. Maj 1920. Det var ganske kortfattet og gik ud paa en Forhøjelse af Taksterne med $33\frac{1}{3}$ pCt. for Personbefordringen og 50 pCt. for Befordringen af Gods og levende Dyr. Begrundelsen var den store Stigning i Udgifterne, bl. a. til Kul, og de ved Overtagelsen af de sønderjyske Banestrækninger bevirkede Merudgifter til Vedligeholdelse m. v. Forhøjelserne skulde være gældende indtil 31. Maj 1922.

Ved Behandlingen i Folketinget tilføjedes den Modifikation, at der for Afstande inden for 21 km ikke skulde ske nogen Forhøjelse af Taksterne for Abonnementskort til III Kl. Med denne Ændring blev Forslaget til Lov (Nr. 239 af 19. Juni 1920).

I Juni 1921 vendte man med Hensyn til Indskrivningsgebyret for Rejsegods tilbage til Taksten før sidste Forhøjelse.

Samtidig foretoges en Nedsættelse af Frimærkepakketaksterne og af Ilstykgodstaksterne (med 19—31 pCt.).

Oprettelse af »Godsudligningen«

Under den store Trafik i Krigsaarene steg Antallet af Godsuregelmæssigheder stærkt, og det var da naturligt, at man gennemgik det bestaaende System for Rapportering og Udligning af saadanne Sager.

Fremgangsmaaden ved Behandling af Godsuregelmæssigheder havde hidtil været den, at Stationerne sendte Rapporter over manglende og overtalligt Gods til det Distrikt, Stationen hørte under. Distrikterne (paa daværende Tidspunkt 3) udvekslede daglige Meddelelser om i hvert Fald overtallige Sendinger, og hvis der var Mulighed for Udligning med manglende, gav Sagen Anledning til Brevveksling mellem Distrikterne. Desuden blev der til alle Stationer udsendt periodiske Løbesedler om manglende og overtalligt Gods.

Ved Overvejelserne kom Tanken om Oprettelse af et Centralsted for Godsudligning af sig selv i Forgrunden, bl. a. under Hensyn til, at en saadan Ordning bestod i vore Nabolande. Et saadant Centralsted (»Godsudligningen«) blev oprettet under 1. Distrikt og traadte i Virksomhed 1. December 1919. Samtlige danske Privatbaner (undtagen de bornholmske) sluttede sig til Ordningen, saaledes at Godsudligningens Omraade blev alle Landets Jernbanestationer undtagen de bornholmske.

Til Grund for Institutionens Indretning og Virkemaade blev — med de Modifikationer, som specielle danske Forhold gjorde hensigtsmæssige — lagt det i Sverige benyttede System, der hvilede paa en Inddeling af de indkomne Rapporter i Grupper efter Godsets Art (Indhold). Rapporterne blev derefter gruppevis (Mangelrapporter og Overtalligrapporter hver for sig) indsat i Kartotek, og Udligning forsøgte derefter ved Sammenligning af de to Slags Rapporter inden for hver Gruppe.

De hidtil udsendte Løbesedler bortfaldt, men der finder stadig særskilt Efterlysning (eventuelt telegrafisk) Sted for mere værdifuldt Gods.

Denne Arbejdsordning er i Princippet stadig gældende, medens Omfanget af Godsudligningens Arbejde, og dermed Antallet af det ved dette beskæftigede Personale, selvsagt har varieret stærkt i Tidens Løb.

Loven af 13. Marts 1922

I 1921 begyndte der en saadan Nedgang i Udgifterne, at man forudsaa Muligheden af, at Underskudet med blot nogen Opgang i Erhvervsforholdene helt vilde forsvinde i 1922—23, hvis de daværende Takster blev bibeholdt.

Man mente dog at burde foretage en Regulering af disse Takster under Hensyn til, at de var fremkomne ved en rent summarisk Forhøjelse, og man mente endvidere, at denne Regulering burde ledsages af nogen Takstnedsættelse for at imødekomme Tidens Trang til lavere Priser. Da Tiden imidlertid frembød Stilstand næsten paa alle Omraader, og Udsigten til at erhverve en forøget Trafik — særlig hvad Godsbefordringen angik — kun var ringe, maatte man med Hensyn til Takstnedsættelse gaa frem med Varsomhed.

For Godstaksternes Vedkommende vilde man for Ilgodstaksterne blive staaende ved den nylig administrativt foretagne Nedsættelse, men man fandt det rimeligt at foretage en tilsvarende Nedsættelse af Taksterne for Fragtstykgods (med gennemsnitlig 25 pCt.). For Vognladningsgods turde man paa Grund af Risikoen ikke gaa længere end til gennemsnitlig $12\frac{1}{2}$ pCt., medens Taksterne for levende Dyr, der siden 1914 var blevet forhøjet mere end Godstaksterne i Almindelighed, foresloges nedsat med $33\frac{1}{3}$ pCt.

I Forbindelse med Ændringerne i Vognladningstaksterne vilde man — under Hensyn til at de fleste af Statsbanernes Godsvogne nu havde 13.125 kg Bæreevne — give Forsenderne Adgang til at bestille saadanne Vogne og først lade Vægtafslaget paa 10 pCt. indtræde, naar der betales Fragt for mindst 12,5 Tons i een Vogn.

Fersk Fisk som Ekspresstykgods foresloges fritaget for det 50 pCt. Tillæg til Ilstyk-godstaksten, som ellers blev regnet ved letfordærlige Varers Befordring som Ekspresgods. Dette var begrundet med Fiskens Særstilling, baade derved, at dens Kvalitet i saa udpræget Grad paavirkes af Befordring, og derved, at Befordringen ofte sker over meget lange Afstande.

For Personbefordringens Vedkommende ansaa man det ikke for forsvarligt — undtagen for længere Afstande — at foreslaa en større Nedsættelse end 10—12 pCt., hvilket vilde svare til en Grundtakst af 5 Øre pr. km for III Kl. Derimod bevirkede den ret betydelige Udvandring fra II til III Kl., efter at Pengerigeligheden var ophørt, at man foreslog Forholdet mellem Priserne for de to Klasser (II Kl. = $2 \times$ III Kl.) ændret til II Kl. = $1,7 \times$ III Kl. For de lange Afstande blev der givet en noget større Nedsættelse derved, at Zonetaksterne skulde begynde ved 226 km i Stedet for ved 257 km.

Prisen for Hurtigtogsbilletter foresloges nedsat fra 6,00, 4,00 og 2,00 Kr. for de tre Klasser til henholdsvis 2,75, 1,75 og 1,00 Kr.

Prisen for Abonnementskort til samtlige Strækninger foresloges for III Kl. sat ca. 70 pCt. højere end i 1914 med samme Prisforhold mellem Klasserne som ved Billetpriserne. Indskrivningsgebyret for Rejsegods, der i Juli 1921 var nedsat fra 1,50 Kr. til 1 Kr., foresloges nu yderligere nedsat til 50 Øre under Hensyn til den Ulempe, det er baade for Banerne og de rejsende, at Kupeerne overfyldes med Haandrejsegods.

Ved Loven (Nr. 75 af 13. Marts 1922) blev Ministeren bemyndiget til at optrykke Takstloven med de foretagne Ændringer, hvilket skete i Bekendtgørelse Nr. 324 af 17. Juni 1922.

Personbefordringen efter Loven af 1922

De nye Takster blev gennemført overensstemmende med Loven.

I 1923 blev Bestemmelserne om Skoleudflugter til halv Pris udvidet til at omfatte Udflugter, som foretoges af Spejdere, FDF o l., naar Deltagerne ikke er fyldt 18 Aar.

Fra 1. Marts 1924 tillodes paa almindelige Billetter Rejseafbrydelse een Gang undervejs — paa Dobbeltbilletter een Gang paa Henreisen og een Gang paa Tilbagerejsen — mod Stationens Paategning paa Billetten.

Fra og med August 1924 indførtes den ændrede Form for Billigrejser paa III Kl. paa Søndage, at disse Rejser, der kunde foretages paa Billetter til Rejser paa 29 km og derover til Enkeltbilletpris, kunde finde Sted med de ordinære Tog (med visse udtrykkelige Undtagelser) i Stedet for som hidtil med særligt etablerede billige Søndagstog.

Godsbefordringen efter Loven af 1922

Vægtafslaget for Vognladningsgods blev fastsat til 8 pCt. ved Betaling af Fragt for mindst 10 Tons og 12½ pCt. ved Betaling for mindst 12,5 Tons (den nugældende Regel).

De nye Forbindelsesgods- og -kreaturtariffer med Privatbanerne, som nødvendiggjordes ved Takstændringen, blev opstillet paa et nyt Grundlag. Hidtil var de direkte Takster dannet ved Sammenlægning af de to Baners Andele, der hver for sig svarede til Lokaltaksterne med Fradrag af et forholdsvis ringe Beløb (½ Konstant eller mindre). Beboerne ved forskellige Privatbaner havde gennem de paagældende kommunale Raad og gennem Handelsforeninger m. v. beklaget sig til Regeringen over, at de ved de høje Takster, der var forbundet med denne Ordning, var udelukket fra at kunne konkurrere med Beboere ved Statsbanerne. Hertil kom, at de relativt høje Forbindelsestakster i Forbindelse med de nedadgaaende Skibsfragter bevirkede, at en Del Gods gik over fra Jernbane- til Skibsbefordring, ligesom Forbindelsestaksternes Størrelse muliggjorde det for Automobiltransporten at tage Konkurrencen op med Jernbanen. Den paapegede Fragtfordyrelse for gennemgaaende Sendinger skyldtes som anført dels den forholdsvis ringe Nedsættelse i Ekspeditionsgebyret og dels det Forhold, at de lavere Førselsafgifter, som regnes ved Statsbanetransporter, der gaar ud over 60 km, for gennemgaaende Transporter kun kom Forsenderen tilgode, naar Statsbanernes Delstrækning alene oversteg 60 km. Man valgte under Hensyn hertil den nye Ordning, hvorefter Konstanten (Ekspeditionsgebyret) for hver af Banerne blev nedsat til det halve af den Konstant, der skulde betales til vedkommende Bane, hvis hele Transporten var foregaaet paa denne, og Førselsafgiften fastsat paa den Maade, at hver af Banernes Andel af denne blev udregnet til en forholdsvis Del af det Beløb, som Førselsafgiften for hele Transportstrækningen vilde udgøre efter den paagældende Banes Takster. Herved fik Forsenderne af Gods fra og til Privatbanerne, foruden delvis Andel i Nedsættelsen af Konstanten, tillige Andel i Nedsættelsen af Førselsafgiften paa længere Afstande paa Statsbanerne og de Privatbaner, der havde nedsatte Førselsafgifter. Af Hensyn til Afregningen fastsattes der forskellige Tillempningsbestemmelser. Overgangen til den nye

Ordning ansloges til at koste Statsbanerne ca. 2 Mill. Kr. aarlig efter de dagældende Takster.

I 1923 blev Taksterne for brugt Emballage nedsat (for Stykgods fra Takst 4 til 5 og for Vognladningsgods fra Takst 6 til 7).

Lov Nr. 39 af 25. Februar 1925

Loven, hvis Tilblivelse skyldes det af Administrationskommissionen af 30. Juni 1923 stillede Forslag, og som maa ses i Sammenhæng med de nye Regler for Afskrivning og Forrentning af den i Statsbanerne indestaaende Kapital, der blev indført fra 1. April 1925, tog Sigte paa at muliggøre den ønskede mere forretningsmæssige Drift af Statsbanerne. Til dette Formaal gav Loven, hvad der betød et Brud med hidtil fulgte Principper, Administrationen Bemyndigelse til i særlige Tilfælde, hvor Hensynet til Driftens Økonomi maatte gøre det ønskeligt, at nedsætte Taksterne med indtil 50 pCt. for Personer og 33½ pCt. for Gods og levende Dyr, med andre Ord til at slutte individuelle Fragtaftaler med de enkelte Forsendere, samt til at fastsætte Undtagelsestariffer.

Af andre Bestemmelser, som man benyttede Lejligheden til at medtage i Loven, skal nævnes en Bemyndigelse til at indføre 8 Dages Kort til II Kl. (hidtil kun til III Kl.) samt til at opkræve Tillægsbetaling for reserverede Pladser i Togene.

Personbefordringen efter Loven af 1925

I Henhold til Loven blev 8 Dages Kort til II Klasse indført til en Pris af 60 Kr., og der blev indført Pladsbilletter à 2 Kr. til de gennemgaaende Vogne mellem København og Esbjerg, ligesom Statsbanerne fik en Andel af Betalingen for Pladsbilletterne til de gennemgaaende Vogne mellem København og Berlin og Hamburg, for hvilke Betalingen hidtil udelukkende var tilfaldet de tyske Baner.

I Februar 1926 blev Fragten for Cyklers Befordring som Rejsegods med Eksprestog nedsat fra tre til to Gange Taksten ved Befordring med andre Tog, og i Maj 1927 blev Taksterne for Rejsegods og Cykler nedsat.

Bestemmelserne om Selskabsrejser blev udvidet til ogsaa at gælde for II Klasse, og Mindsteantallet af Deltagere i saadanne Rejser blev nedsat fra 30 til 20. Endvidere blev Reglerne om Skoleudflugter m. v. ændret derhen, at der kun fordredes 10 (fra 1933 kun 9) Deltagere plus en Leder, for at Nedsættelse kunde opnaas.

For at imødegaa den stadig stærkere Konkurrence fra andre Befordringsmidlers Side blev der bl. a. fra 1. August 1928 foretaget en Nedsættelse af Biletpriserne i 2. Klasse, saaledes at disse kun blev 1½ Gang Priserne for 3. Klasse, og der blev for Afstande indtil 60 km (fra 1. September 1929 over alle Afstande) indført Dobbeltbilletter med 25 % Nedsættelse. Gyldighedstiden for disse Dobbeltbilletter var fra Starten to Hverdage samt tilsluttende og mellemliggende Søn- og Helligdage, men blev fra 1. December 1932 udvidet til otte Dage. Samtidig med sidstnævnte Udvidelse blev der indført Fællesbilletter (nu benævnt Gruppebilletter, da Betegnelsen Fællesbilletter er taget i Brug til andet Formaal) med 33½ pCt. Nedsættelse i Enkelbiletpriserne for Selskaber paa mindst fire Personer, der samlet rejser over en Afstand af mindst 30 km (og fra 1. Maj 1934 højst 270 km) og tilbage samme Dag.

Fra 1. Marts 1930 blev Gyldighedstiden for 14 Dages Kort forlænget til 15 Dage uden Prisforhøjelse (under Hensyn til de Ferier, der begynder og ender med en Søndag), og der blev indført 8 og 15 Dages Kort til halv Pris for Børn mellem 4 og 10 Aar.

Endvidere blev der i stadig stigende Grad bevilget særlige Nedsættelser for Deltagere i større Møder, Udstillinger og lignende og ved større samlede Udflugter af Foreninger m. v., og der blev etableret forud tilrettelagte, særlige Udflugtstog mod en særlig lav Betaling, som Regel Hen- og Tilbagerejse for Enkeltbilletpris. Endelig blev der foretaget forskellige Nedsættelser af Taksterne for Motorkøretøjer paa Overfarterne (herunder fra 15. Maj 1930 gratis Befordring paa 3. Klasse af Motorkøretøjets Fører) og indført direkte Billetsalg i Forbindelse med nogle Bilruter.

Den 1. Oktober 1928 var en international Overenskomst om Befordring af Personer og Rejsegods traadt i Kraft.

Godsbefordringen efter Loven af 1925

I Marts 1925 blev Taksterne for Styksendinger af levende Dyr nedsat, og der blev indført lempeligere Fragtberegningsregler for levende Dyr i Vognladninger.

Fra 20. April 1925 blev Mindstefragterne nedsat med fra 20 til 33 $\frac{1}{3}$ pCt., Tillægget for Befordring under Dække med ca. 30 pCt. og den lokale Havnebanefragt med ca. 20 pCt.

Fra 1. Juli 1925 blev Taksterne for Frimærkepakker nedsat og navnlig for kortere Afstande, idet der i Stedet for den hidtidige Enhedstakst blev indført to Takstzoner (under 120 km og mindst 120 km). Samtidig blev den billigere Fragtberegning for tom, brugt Emballage gjort betinget af, at Emballagen i de sidste tre Maaneder før Indleveringen havde været befordret i fyldt Tilstand over Banerne; Jernbanen kunde nemlig ikke være tjent med, at dens Konkurrenter tog Godset til Befordring i fyldt Tilstand og overlod Jernbanen at returnere Emballagen til en billig Takst.

Fra 1. Januar 1926 blev Vognbestillingsreglerne ændret saaledes, at der kun kunde afgives Bestilling paa Vogne af 13.125 kg Bæreevne, og Mindstevægten for Vognladningsgods blev generelt 5000 kg, medens den hidtil for store Vogne havde været 7500 kg.

Tiden efter Loven var iøvrigt særligt præget af Administrationens Bestræbelser for ved Fragtaftaler og Undtagelsestakster at søge at bevare Transporter eller at erhverve nye Transporter. Af de talrige Undtagelsestakster, som blev indført, skal nævnes:

En fra 1. Januar 1926 gældende Takst for Slagterisvin (med gennemsnitlig ca. 25 % Nedsættelse), rettet mod Landevejsbefordringen, en Undtagelsestarif med 50 % Nedsættelse for visse Varer mellem de københavnske Stationer og Malmø, foranlediget af Konkurrencen fra Paketbaadene, Undtagelsestariffer for Hvidkaal til Eksport, Smør og Hø til Tyskland, Fragtnedsættelse for fersk Fisk til det sydlige Udland og Undtagelsestakster for levende Hornkvæg og ferskt Kød af Hornkvæg til Tyskland o.s.v.

Den 1. April 1927 blev der foretaget en almindelig Nedsættelse af Taksterne for Gods og Kreaturer. Herved blev Stykgodstaksterne nedsat med godt 30 % for de korteste Afstande og aftagende til ca. 20 % for de længste Afstande, og Vognladningstaksterne med ca. 20 % for nogle og ca. 30 % for andre Varer og ca. 33 % for de allergroveste. Denne forskellige Nedsættelse for de forskellige Varer blev gennemført ved en Udvidelse af Antallet af Vognladningsklasser fra 4 til 7, idet Takst 4 blev delt i to Klasser

(4 og 5), Takst 5 i to Klasser (6 og 7), Takst 6 blev til Takst 8, og Takst 7 blev delt i to Klasser (9 og 10).

Nedsættelsen skulde muliggøre, at saa godt som alle de afsluttede Fragtaftaler kunde bringes til Ophør, da de nye Takster var gunstigere for Forsenderne end de i Henhold til Fragtaftalerne paa Basis af de tidligere Takster fastsatte.

For Kreaturbefordringens Vedkommende udgjorde Nedsættelsen ca. 30 % for Styk-sendinger og 25 % for vognladningsvise Sendinger, hvorefter den tidligere nævnte Undtagelsestarif for Slagterisvin kunde bortfalde.

Det viste sig imidlertid hurtigt, at Statsbanerne trods den betydelige almindelige Nedsættelse af Taksterne havde meget svært ved at fastholde Trafik og at tilbageerhverve den i de senere Aar mistede Trafik. For at gøre Transportomkostningerne pr. Bane billigere blev der bl. a. fra 1. Juni 1928 indført en Undtagelsestarif for Fragtgods i Nærtrafikken (indtil 125 km, dog ikke for Forsendelser over Storebælt), hvorefter der for Stykgods i Partier paa mindst 1500 kg gives en Nedsættelse paa 10 % (Takst N3) og for Vognladningsgods kun regnes 3000 kg som Mindstevægt (den nuværende Undtagelsestarif 1), og fra 18. Maj 1931 en Undtagelsestarif for Fragtmands-gods i Vognladninger fra Københavns Godsbanegaard til sjælland-falsterske Stationer (den nuværende Undtagelsestarif 2). Desuden blev det nødvendigt at foretage adskillige Detarifieringer og atter gaa over til i stort Omfang at slutte Fragtaftaler med de enkelte Forsendere. Til at slutte saadanne Aftaler og i det hele til at varetage den direkte personlige Forbindelse med Trafikanterne og virke for Trafikerhvervelse blev der oprettet et særligt Organ (Transportagenturet) med Lokalrepræsentanter forskellige Steder i Landet. Som et Led i Bestræbelserne for Trafikerhvervelse og for at kunne præstere en Befordring, der videst muligt svarede til Bilernes »Dør til Dør«-Befordring, blev der af Transportagenturet etableret Oplandskørsel fra praktisk taget alle Statsbanestationer, saaledes at Forsenderne for en rimelig Pris kunde faa deres Jernbane-forsendelser bragt til og fra deres Bopæl.

Ogsaa i den internationale Forbindelse gjorde Konkurrencen over for Jernbanerne sig efterhaanden stærkt gældende, hvilket maatte imødegaas ved Takstnedsættelser. Saaledes indeholdt de fra henholdsvis 1. August 1928, 1. Februar 1929 og 1. Juni 1930 indførte direkte Godstariffer mellem Danmark, Norge og Sverige paa den ene Side og henholdsvis Holland, Italien og Belgien paa den anden Side for en meget stor Del Konkurrencetakster, d. v. s. Takster, der uden Hensyntagen til Godsets normale Tarifiering paa de enkelte Strækninger var fastsat paa Basis af de konkurrerende Skibsfragter (inkl. andre ved Søtransporten paaløbende Omkostninger, saasom Lastning og Losning, Forsikring o. s. v.). Fordelingen af de efter saadanne Takster regnede Fragtbeløb skete efter en for hver af de paagældende Forbindelser fastsat Metode, hvorefter der forlods blev tilført hver Endebane et fast Beløb (Ekspeditionsgebyr) pr. 100 kg og dernæst til de Baner, der drev Færgeoverfarer eller Forbindelsesbaner, en særlig Andel pr. 100 kg herfor, og endelig blev Restfragten delt mellem Banerne pro rata.

I en fra 1. Oktober 1928 gældende ny direkte dansk-norsk Godstarif blev der ligeledes under Hensyn til Skibskonkurrencen givet væsentlige Nedsættelser.

Iøvrigt blev der i Forbindelse med Udlandet indført adskillige Undtagelsestariffer, i hvilke de deltagende Baner deltog i Nedsættelserne alt efter den Interesse, de havde

i Trafikken, som ønskedes sikret ved disse Undtagelsestariffer. I Forbindelse med en Nedsættelse af de tyske Fragter i den dansk-tyske Kultarif blev der indrømmet en efter aarlig Fragtindtægt procentvis fastsat Godtgørelse i den danske Fragt.

Den 1. Oktober 1928 traadte en ny international Overenskomst om Godsbefordring paa Jernbaner i Kraft.

Lov Nr. 92 af 27. Marts 1934

Den som Følge af Devalueringen af den danske Krone opstaaede Prisstigning paa bl. a. Kul og Olie søgtes delvis dækket ved en fra 1. Maj 1934 foretagen Forhøjelse af Biletpriserne over lange Afstande og en Regulering af Abonnementskortpriserne.

Forhøjelsen af Biletpriserne blev gennemført dels ved, at Zoneberegningen først begyndte ved 271 km, dels ved en Forhøjelse af Tarifastanden Kalundborg-Aarhus Havn. Reguleringen af Abonnementskortpriserne gik bl. a. ud paa, at Prisen for Kort mellem bestemte Stationer — i Stedet for som hidtil i Zoner — blev fastsat pr. km med en Mindestaafstand af 6 km, hvilket i nogle Forbindelser gav en Nedsættelse og i andre en Forhøjelse. Taksterne for Kort mellem samtlige Stationer blev ændret saaledes, at Prisen for Kort til Fællesklassen (3. Klasse) gennemgaaende blev forhøjet, medens Prisen for Kort til 1. Klasse (tidligere 2. Klasse) blev nedsat under Hensyn til, at der paa adskillige Strækninger og i adskillige Tog ikke mere førtes denne Vognklasse. Nedsættelsen skete ved at sætte Forholdet mellem Priserne til 1. Klasse = $1\frac{1}{4}$ Gang Fællesklassen. Der kunde fremtidig udstedes Ugekort med Gyldighed i 7 Dage fra en hvilken som helst Dag i Ugen til een daglig Hen- og Tilbagerejse mellem to bestemte Stationer til en Pris af $\frac{1}{4}$ af Prisen for et 1-Maanedskort.

Disse Ændringer lod sig gennemføre uden Ændring af Takstloven, men man vilde gerne have Mulighed for at regulere Hurtigtogstillæggene, idet man saavel under Hensyn til Ændringen af Vognklassernes Betegnelse, som samtidig foretoges, som til den stadig forøgede Rejsehastighed ønskede større Mulighed for Tilpasningen af disse Takster, og en saadan Mulighed forudsatte, at de for Hurtigtogstillæggene angivne Maksimumsbeløb blev fjernet fra Loven. Endvidere ønskedes Fastsættelsen af Indskrivningsgebyret for Rejsegods, som hidtil var sket ved Loven, overladt til Ministeren, idet man forudsa Nødvendigheden af, naar Lyntogene blev indført, at begrænse Mængden af indskrevet Rejsegods i disse Tog ved en Forhøjelse af Gebyret.

Af disse Grunde blev der fremsat et Lovforslag. Ved dette, der stadfæstedes den 27. Marts 1934, ændredes endvidere Benævnelsen »Frimærkepakker« til det mere dækkende »Banepakker«, og der gaves en — endnu ikke benyttet — Hjemmel til for særlig voluminøst Gods, der sendes som Banepakke, at opkræve et Fragtillæg, som Tilfældet er for Postpakker. Endelig ønskedes der — bl. a. med Henblik paa Københavns Bybane — Bemyndigelse for Ministeren til ligesom for Godsbefordring ogsaa for Personbefordringens Vedkommende at fastsætte Undtagelsestariffer.

Lov Nr. 55 af 26. Februar 1935

Ved denne Lov blev der ved Ændring af Takstlovens § 68 (§ 2, Stk. 2 og 3 i den nugældende Statsbanelov) givet Regeringen Bemyndigelse til fremtidig at tiltræde

Overenskomster med fremmede Stater om Befordring af Personer og Rejsegods samt Gods og levende Dyr og til at bekendtgøre saadanne Overenskomster i Lovtidende. Aarsagen hertil var, at de nye internationale Overenskomster efter deres Ordlyd skal revideres med periodiske Mellemrum, og at der derfor fremtidig med korte Mellemrum kunde ventes foretaget Ændringer i Overenskomsterne, hvis Tiltrædelse efter hidtidig Praksis kun kunde finde Sted i Henhold til Bemyndigelse hver Gang ved en særlig Lov.

Personbefordringen efter Loven af 1934

Ved det med Gyldighed fra 1. Maj 1934 udgivne nye Personbefordringsreglement blev foruden den foran nævnte Forhøjelse af Biletpriserne paa de lange Afstande og Regulering af Kortpriserne foretaget den ved Loven af 27. Marts 1934 hjemlede Ændring af Hurtigtogstillægget. Dette, der havde været ens for alle Afstande, blev inddelt i 3 Zoner, hvorved det blev nedsat for 1. Zone (indtil 50 km), uforandret for 2. Zone (51—100 km) og forhøjet for 3. (over 100 km). I Medfør af den givne Bemyndigelse til Indførelse af Undtagelsestariffer blev der indført Salg af særlige Biletter og Abonnementsbiletter til Enhedstakst inden for bestemte Zoner til Rejse paa Københavns Bybane.

Fra 15. Maj 1935 blev der indført Bestemmelser (herunder Takster for Pladsbiletter) for Benyttelse af Lyntog og gennemgaaende Vogne i visse andre Tog mellem København og Jylland.

Den foretagne Takstforhøjelse over Kalundborg-Aarhus Overfarten i Forbindelse med, at Lyntogene og Lillebæltsbroen fik adskillige rejsende mellem Sjælland og Jylland til at foretrække Ruten over Fyn, bevirkede en Tilbagegang i Benyttelsen af Kalundborg-Aarhus Ruten, hvilket man ved en Ændring af 15. Maj 1936 søgte at raade Bod paa ved at nedsætte Priserne for Biletter mellem Kalundborg og Aarhus og for visse Afstande (indtil 310 km paa Fællesklassen) for Biletter via Kalundborg-Aarhus.

I 1936 blev der indført en direkte Tarif for Befordring af Personer og Rejsegods mellem forskellige sjællandske og jyske Stationer over den private Færgerute Hundested-Grenaa, svarende til de bestaaende Tariffer via Det Forenede Dampskibsselskabs Skibe mellem København og Aarhus og Aalborg samt via Mommark Færge.

Godsbefordringen efter Loven af 1934

I 1937 blev Bestemmelserne for Banepakker lempet derhen, at Fragten for Banepakker mellem Ekspeditionssteder paa Sjælland, Falster og Lolland og tilliggende Øer indbyrdes altid blev regnet efter Taksterne i den laveste Zone, uanset om Afstanden var under 120 km eller mere.

1. Januar 1938 udkom en ny Udgave af Bilag A til Godsbefordringsreglementet, hvorved der i det store og hele blev tilvejebragt Overensstemmelse mellem de herhenhørende Bestemmelser i indenlandsk og international Trafik.

Fra 1. Januar 1939 blev Bestemmelserne om Vognladningsgodt lempet derved, at der kunde leveres særskilt Vogn til Godsforsendelser mod Fragtberegning efter Stykgodstaksterne af visse Mindstevægte.

Lov Nr. 125 af 15. Marts 1939

Et af Ministeren for offentlige Arbejder efter Aftale med Borgmesteren for Københavns Magistrats 5. Afdeling nedsat Udvalg om Indførelse af et nærmere Samarbejde mellem Statsbanerne og Københavns Sporveje afgav en Indstilling, der blev tiltraadt af Københavns Kommunalbestyrelse. Herefter foresloges Bybanebilletter svarende til Sporvejenes Biletformer (»Ligeud«) (20 Øre) gældende til en enkelt uafbrudt Rejse inden for Bybaneområdet — og »Omstigning« (Timebillet) (25 Øre) — gældende for et vilkaarligt Antal Rejser mellem alle Stationer paa Bybaneområdet inden for 1 Time — samt Indførelse af en »Fællesbillet« til 30 Øre, der skulde gældre til ubegrænset Befordring paa Københavns Bybane og Københavns Sporveje inden for Takstgrænserne indenfor en Time.

Den nævnte Ordning vedrørende Salg af gennemgaaende Billetter til Københavns Bybane og Københavns Sporveje forudsatte, at Betalingen for Befordringen over hele Bybanen blev 20 Øre. En naturlig Følge heraf maatte det da blive, at Taksterne for Personbefordring mellem København og Stationer i Nærtrafikken blev ens for alle Stationer i København. Det vilde derfor være rigtigst, at Taksterne blev regnet efter Afstanden for Nørreport Station, der paa det nærmeste er det geografiske Midtpunkt, og som er den stærkest benyttede af Bybanestationerne. For at hindre det urimelige Forhold, at det ved Køb af ny Billet paa Overgangsstationen til Bybanen blev muligt at opnaa en billigere Befordringspris mellem København og Nærtrafikens Stationer end ved direkte Bilet køb, blev det nødvendigt at regulere Afstanden mellem Overgangsstationerne til Bybanen og Nærtrafikens Stationer saaledes, at de rejsende ikke opnaede nogen billigere Biletpris ved at dele Bilet købet.

Lov Nr. 321 af 21. Juni 1940

De allerede indtil 1939 indtrufne Udgiftsstigninger var ikke blevet udlignet gennem nogen Takstforhøjelse, og hertil kom nu de ved Krigen bevirkede store Merudgifter. Medens Prisniveauet (Engros-Pristallet) fra 1913—14 til Marts 1940 var steget med 113 %, var Statsbanernes Indtægt pr. Personkilometer kun steget med ca. 30 % og Indtægten pr. Tonkilometer lidt mere, skønt den Befordring, der ved Krigens Begyndelse blev budt, var langt bedre end den, der opnaaedes i 1913—14.

Regeringen forelagde derfor et Lovforslag gaaende ud paa 25 % Forhøjelse af Taksterne baade for Personer og for Gods og levende Dyr. De hidtidige Persontakster svarede til de ved Loven fastsatte Maksima, hvorimod Gods- og Kreaturtaksterne efter Reduktionen i 1927 laa saa meget under Lovens Maksimaltakster, at den ønskede Forhøjelse kunde ske uden Ændring af disse. Det blev udtrykkeligt betonet, at Forudsætningen for, at man kunde holde sig inden for en Forhøjelse af 25 %, var, at samtlige Fragtaftaler om Rabat for Gods efter Takstklasserne 6—10 blev opsagt.

Det var ikke Hensigten at røre Hurtigtogstillægget, men derimod at foretage Forhøjelse af bl. a. Indskrivningsgebyret for Afstande over 50 km, Mindstefragterne for Gods og Vægttillægget for lette Varer. Endvidere agtede man som Følge af den gennemgribende Nyordning af Storebælts-Overfarten og de forventede Udgifter til yderligere Sikring af denne Overfart under Isforhold at forøge Tarifastanden mellem Korsør og Nyborg fra 40 til 50 km.

Samtidig med Takstforhøjelsen var det Hensigten at indføre nogle Forandringer til Gunst for Publikum, saasom Forlængelse af Gyldighedstiden for Dobbeltbilletter fra 8 til 16 Dage (hvilket iøvrigt allerede havde været praktiseret i Sommermaanederne 1939 i Anledning af Loven om Folkeferie); for Afstande under 30 km skulde dog Dobbeltbilletternes Gyldighedstid kun være 3 Dage; Forhøjelse af Aldersgrænsen for Børnebilletter fra 10 til 12 Aar, Udvidelse af Billigbefordringen med Togene paa Søndage til Week-end Rejser fra Lørdag Middag til Mandag Middag samt til ogsaa at gælde paa 1. Klasse, Forlængelse af Gyldighedstiden for Gruppebilletter fra en til to Dage, Nedsættelse af Minimumsantallet af Deltagere i Selskabsrejser og en mere gunstig Takstberegning for rejsende over lange Strækninger samt frem og tilbage, Indførelse af »Legitimationskort, der giver Adgang til Køb af Billetter til nedsat Pris«.

For Banepakkers Vedkommende blev der foreslaaet Adgang til fremskyndet Befordring mod Betaling af et af Ministeren fastsat Tillæg (Ekspresbanepakker).

Forslaget blev ophøjet til Lov 21. Juni 1940.

Personbefordringen efter Loven af 1940

Ændringerne i Forbindelse med Loven skete allerede fra 1. Juli 1940 ved Udgivelsen af et nyt Personbefordringsreglement.

Herved blev bortset fra de særlige Bybanebilletter og Hurtigtogsbilletter Taksterne for Billetter og andre Rejsehjemler forhøjet med ca. 25 %; dog blev Betalingen for Ugekort og 1. Maanedskort til Rejse mellem bestemte Stationer nedsat.

Ændringerne vedrørende Selskabsrejser blev foretaget ved at nedsætte Mindsteantallet af Deltagere fra 20 til 12, og Nedsættelsen i Biletpriserne blev sat til 25 % ved Enkeltrejse og 10 % ved Rejse frem og tilbage inden for Dobbeltbilletteres Gyldighedstid. Herved opnaaedes som tilsigtet en Nedsættelse ogsaa for de lange Afstande og ved Hen- og Tilbagerejse.

Legitimationskortene med Adgang til Køb af Billetter til nedsat Pris blev indført i Form af Aarsrabatkort til en Pris af 200 Kr., der gjaldt til Rejser i Forbindelse med almindelig Billet til halv Pris.

Indskrivningsgebyret for Rejsegods blev for længere Afstande forhøjet fra 50 Øre til 1 Krone.

Fra 1. Juni 1941 blev der indført en Undtagelsestarif, hvorved Betalingen for Enkelt- og Dobbeltbilletter mellem Københavns Bybane og Hellerup paa den ene Side og visse Stationer paa S-Banen blev nedsat for bedre at bringe Jernbanetaksterne i Overensstemmelse med, hvad Befordringen i de paagældende Forbindelser kostede med Sporvogns- og Trolleylinier.

Samtidig blev der — for at begrænse Overfyldningen af Rejsegodsvognene i Eksprestogene og visse Persontog med Cykler — foretaget en Forhøjelse af Tillægget til Taksterne for Befordring af Cykler som Rejsegods med Eksprestog fra 50 til 100 % og indført det samme Tillæg for Befordring med nærmere angivne Persontog over visse Strækninger. For ikke at ramme bl. a. de erhvervsrejsende, der paa Grund af Krigsforholdene var henvist til at benytte Cykel i Stedet for Bilbefordring, for haardt herved blev der indført Salg af Cykelrabatkort til Indehavere af et Aarsrabatkort, et

Maanedskort eller et 15 Dages eller 8 Dages Kort, hvorved Kortindehaveren kunde faa sin Cykel befordret med alle Tog uden det nævnte Tillæg.

De stadig vanskeligere Trafikforhold nødvendiggjorde — efterhaanden som Krigen trak i Langdrag — forskellige Restriktioner. Saaledes blev fra 1. Juni 1942 bl. a. Bestemmelserne om Billigbilletter, Militærbilletter, Selskabsrejsebilletter og Gruppebilletter sat ud af Kraft, og Udstedelsen af Billetter til Skoleudflugter og Ungdomsorganisationers Udflugter blev begrænset til Afstande paa højst 30 km. Endvidere blev det foranævnte Tillæg for Cykler med Eksprestog og visse Persontog forhøjet yderligere fra 100 til 200 %, og kort Tid efter blev der indført en midlertidig Bestemmelse om, at Cykler som Rejsegods kun kunde paaregnes befordret med samme Tog som den rejsende, naar de blev indleveret af Indehavere af Cykelrabatkort og yderligere var forsynet med et af Jernbanen udstedt Cykelkontrolmærke. Fra 15. Oktober 1943 blev der taget det Forbehold, at Rejsegods, der skulde passere Storebælt, ikke kunde paaregnes overført med samme Færge som den rejsende. Sidstnævnte Forbehold blev ophævet i Oktober 1945, og samtidig vendte man med Hensyn til Tillægget for Cykler med Eksprestog tilbage til 100 % Tillægget og ophævede Tillægget for Befordringen med visse Persontog.

Godsbefordringen efter Loven af 1940

Fra 1. Juli 1940 blev Taksterne for Gods og levende Dyr forhøjet med 25 % ved en ligelig procentvis Forhøjelse af Konstanterne og Førselfragterne. Ogsaa Mindstefragterne, Tillægget for Befordring under Dække og en Række Biindtægter blev forhøjet. De ved Loven forudsete Ekspresbanepakker blev indført.

Fra 15. December 1940 blev der efter tysk Forlangende ved Befordring over Gedser-Warnemünde indført et særligt Færetillæg, der fordyrede Befordringen over denne Rute væsentligt. Det blev fra tysk Side begrundet med stærke Krav fra de nordtyske Havne og skulde udligne den Besparelse, som Forsenderne opnaaede ved direkte Jernbanebefordring fremfor ved Omladning over disse Havne. Samtidig blev den nordisk-hollandske og nordisk-belgiske Godstarif sat ud af Kraft, da den Konkurrence fra Søfarten, som havde betinget disse Tariffers nedsatte Takster, paa Grund af Krigsforholdene ikke gjorde sig gældende. Den nordisk-italienske Godstarif blev sat ud af Kraft med Udgangen af 1943.

Den stærkt stigende Trafik med Vognknaphed og Overfyldning af Pakhusene tvang snart til effektive Indgreb i de normale Regler. Foruden gentagne Forhøjelser af Oplagspenge og Vognleje blev der indført adskillige andre Foranstaltninger af midlertidig Karakter for at fremskynde Vognomløbet og dermed Jernbanens Transportkapacitet. Efter at Ministeren ved Lov Nr. 260 af 14. Juni 1941 havde erhvervet Bemyndigelse dertil, blev fra 22. Juni 1941 Bestemmelsen om, at Søn- og Helligdage holdes uden for den almindelige Paa- og Aflæsningsfrist, sat ud af Kraft for vognladningsvise Forsendelser af Brændsel samt de til Takstklasserne 9 og 10 hørende Sten (ogsaa Teglværksprodukter), Skærver, Jord, Grus, Sand og lign., samtidig med, at der blev indført Ydelse af Godtgørelse for Paa- og Aflæsning af Brændsel paa Søn- og Helligdage. Fra 18. Juni 1942 blev Paa- og Aflæsningsfristerne for Vognladningsgods forkortet og Leveringsfristerne for Il- og Fragtgods samt levende Dyr ophævet. Endvidere blev Bestemmelserne om, at Vognladningsgods under 5000 kg kunde tariferes efter Il- eller Fragtstykgod-

taksterne mod en bestemt Mindstevægt, samt Bestemmelsen i Undtagelsestarif 1 om en nedsat Mindstevægt for Vognladningsgoods inden for Undtagelsestariffens Omraade sat ud af Kraft. Af Hensyn til hurtigere Opklaring af Godsuregelmæssigheder blev det bestemt, at alt Stykgods skulde være mærket med saavel Afsenderens som Modtagerens Navn og Adresse.

Fra 1943 blev der stillet Transportbeholdere (Containers) til Forsendernes Raadighed, og der indførtes Bestemmelser om Befordring af Gods i saadanne.

Ved en Lovanordning Nr. 506 af 9. December 1943 foretoges den Ændring i Takstloven, at Afsenderen i Fragtbreve over Stykgodsforsendelser, der pladslæsses (d. v. s. ikke passerer Varehusene eller andre Ekspeditionslokaler), selv skal angive Vægten, og at Jernbanen ikke er ansvarlig for denne Vægtangivelse.

Fra 1. Juli 1944 indførtes en ny Fragtbrevformular, der efter Ønske fra bl. a. Grosrerer-Societetet er indrettet til Gennemskrivning.

Leveringsfristerne blev genindført i Oktober 1945.

Den tyske Værnemagts Transporter

For den tyske Værnemagts Transporter blev der straks efter Danmarks Besættelse med det tyske Rigstrafikministerium og Værnemagtens Overkommando sluttet Overenskomst bl. a. om Fragtberegningen. Paa Grund af Forsendelsernes Mængde og Nødvendigheden af en ensartet Fragtberegnings- og Afregningsmaade i alle de Omraader, hvor disse Transporter forekom, kunde man fra tysk Side ikke gaa med til en Fragtberegning for hver Sending for sig, men der blev fastsat en Række Enhedstakster, f. Eks. pr. befordret Person, pr. Rejsegodssending, pr. Stykgodssending og pr. Akselkilometer for vognladningsvise Transporter, og paa Grundlag af disse Takster og de ifølge de udfærdigede Befordringspapirer stedfundne Transporter opstillede Statsbanerne en maanedlig Afregning, hvis Slutsum blev tilført Statsbanerne af Danmarks Nationalbank (for Transitttransporter i Forbindelse med Norge og Finland til Debet for den dansk-tyske Clearingkonto og iøvrigt til Debet for Kontoen for Besættelsesomkostninger). Den tyske Værnemagt kunde ikke paatage sig Afregning med de i Betragtning kommende private Befordringsstyrelser, hvorfor Statsbanerne maatte paatage sig ud af de modtagne Beløb at yde disse private Styrelser en ved Overenskomst med disse fastsat Godtgørelse.

Statsbanernes Erstatningsudbetaling under og efter Krigen

Statsbanernes Erstatningsyndelser steg kolossalt under Krigen, nemlig fra ca. 200.000 Kr. i Aaret 1939—40 til godt $3\frac{1}{2}$ Mill. Kr. i 1944—45. Stigningen var særlig voldsom i de Maaneder, hvor det danske Politi var sat ud af Virksomhed, og hvor Besættelsesmagten gik i Opløsning, og kulminerede i Marts 1945, i hvilken Maaned der blev udbetalt ca. 700.000 Kr. i Erstatning.

Aarsagerne til Stigningen maa for en stor Del søges i de af Krigssituationen betingede faktiske Forhold, den overvældende Trafik og Nødvendigheden af til Bestridelse af denne at anvende skiftende og uøvet Personale, Mørklægningen, der øgede Faren for Beskadigelser og Fejlsendinger og ikke mindst Mulighederne for Tyveri, og det Forhold, at Godsets Emballage paa Grund af Forsyningsforholdene blev ringere og

ringere. Den største Part i Stigningen falder imidlertid paa Tyverier, hvorved dog ved Sammenligningen mellem de to ovennævnte Driftsaar maa tages den almindelige Prisstigning i Betragtning saavel som den under Krigen stigende Kriminalitet, der jo ogsaa har bevirket Stigning i Tyverier m. v. i alle Livets andre Forhold.

Aaret 1945—46 udviste omtrent samme Resultat som 1944—45, men 1946 har vist en ganske betydelig Nedgang med Hensyn til de Erstatningsbløb, der maa henføres til Tyverier (til mellem Halvdelen og Trediedelen af Beløbene for de tilsvarende Maanedener i 1945).

Statsbaneloven (Nr. 336) af 27. Juni 1946

Under Hensyn til den allerede under og efter Krigen stedfundne stærke Udgiftsstigning og til den yderligere paaregnelige Udvikling ansaa man det i den samlede Statsøkonomis Interesse for ønskeligt gennem en Forhøjelse af Statsbanernes Takster at søge udlignet en Del af Udgiftsstigningen. En Forhøjelse af Persontaksterne med ca. 20 % og af Gods- og Kreaturtaksterne med ca. 10 % skønnedes at kunne indbringe ca. 25 Mill. Kr. aarlig, idet der dog toges det Forbehold, at dels den almindelige økonomiske Udvikling og dels de Vilkaar, som den med Jernbanetrafiken konkurrerende Automobiltrafik undergives fra det offentlige Side, i høj Grad kunde paavirke det økonomiske Resultat af Jernbanedriften.

Da Takstloven af 1911 var undergaaet talrige Ændringer ved de forskellige foran omhandlede Love, og da det — foruden de ved Takstforhøjelsen nødvendiggjorte Ændringer — var ønskeligt paa forskellige Punkter at bringe Loven i Overensstemmelse med de internationale Overenskomster samt at tydeliggøre og modernisere dens Bestemmelser, udarbejdede man Forslag til en ny Lov (»Statsbaneloven«), i hvilken ogsaa Bestemmelserne fra den ca. 50 Aar gamle Politilov, der ligeledes trængte til Modernisering, blev optaget.

I Forslaget var Maksimaltaksterne pr. km for almindelige Billetter forhøjet med 20 %. Det var Hensigten samtidig for den egentlige Nærtrafik (indtil 30 km) at nedsætte Prisen for Dobbeltbilletter fra 1,5 til 1,4 Gange Prisen for Enkeltilletter, hvorved Forhøjelsen for alle Returrejser inden for denne Afstand kun blev 12 %. Til Udligning af denne lavere Merindtægt var det Hensigten at forhøje forskellige Takster, der ikke var bundne af Loven, saasom Betalingen for Rejsegods, for Overførsel af Cykler og Motorkøretøjer paa Overfarterne samt Tillægsbetalingen for Befordring i Hurtigtog og i Lyntog med noget over de 20 %

Som en lille Kompensation skulde Gyldighedstiden for Dobbeltbilletter ud over 30 km forlænges fra 16 Dage til 1 Maaned.

Korttaksterne skulde ligeledes forhøjes med ca. 20 %.

Lovens Maksimaltakster for Gods og levende Dyr foresloges alle forhøjet med ca. 10 %, uanset at Forhøjelsen af Stykgodstaksterne kunde foretages uden Ændring af Maksimaltaksterne.

Den Procentsats, hvormed Taksterne for Gods og Kreaturer i trafikerhvervende eller trafikbevarende Øjemed kunde nedsættes ved Fragtaftaler, ønskedes forhøjet til 50 %, for at Statsbanerne i Tilfælde, hvor det drejer sig om store Transporter, og hvor Jernbanen ligger forholdsvis ugunstigt i Forhold til andre Befordringsmidler, uden at For-

holdene dog er saaledes, at Transporten naturligt maa besørges uden om Jernbanen, kan optage Konkurrencen med andre Befordringsmidler.

Af de øvrige Ændringer, som blev foreslaaet, skal nævnes Fastsættelsen af Maksimumsbeløb for Statsbanernes Erstatningsansvar (i Almindelighed 1500 Kr. for en Rejsegodssending og 25 Kr. pr. Bruttokilogram for Gods). Der henvistes i denne Forbindelse til, at der nu i international Trafik var fastsat Maksimalerstatninger for Rejsegods og Gods, og at det samme var Tilfældet i forskellige Landes interne Trafik. For Rejsegodssets Vedkommende betonedes endvidere det aabenbare Misforhold mellem den yderst ringe Godtgørelse (som oftest kun Indskrivningsgebyret), som Jernbanen oppebærer for Befordringen af en Rejsegodssending, og den ofte meget betydelige Værdi af Godset, som forlanges erstattet i Tilfælde af Bortkomst eller Beskadigelse. For Godsets Vedkommende, hvor de foreslaaede Maksimumsbeløb vil dække Værdien af det altovervejende Antal af Forsendelser, vilde de dog faa den praktiske Betydning, at Jernbanen blev garderet mod særligt høje Erstatningskrav for kostbare Sendinger, hvilket ogsaa muliggjorde Afskaffelsen af de særlige Betingelser for Befordringen af Kostbarheder, hvis Praktisering havde voldt megen Besvær. Begrænsningen fandt man saa meget mere naturligt, som de rejsende henholdsvis Godsforsenderne kunde sikre sig en større Erstatning ved at tegne Forsikring hos Jernbanen selv (Interesse i Aflevering) eller Rejsegods- eller Godsforsikring gennem Afgangstationen.

Forslaget blev ophøjet til Lov 27/6 1946.

Personbefordringen efter Loven af 1946

Fra 1. Juli 1946 genindførtes i fuldt Omfang Bestemmelserne om Skoleudflugter, Ungdomsorganisationers Udflugter, Rejser paa Gruppebilletter og Selskabsrejser, som havde været sat ud af Kraft henholdsvis begrænset siden 1942.

Iøvrigt gennemførtes de af Loven følgende Ændringer fra 1. August 1946 som ovenfor nævnt, idet der skal tilføjes følgende:

Grundtaksten for almindelige Enkeltbilletter blev sat til 11,25 Øre pr. km for 1. Klasse og 7,5 Øre pr. km for Fællesklassen. Dobbeltbilletterne blev fastsat som efter Forslaget. En Ændring af Prisen for de særlige Bybanebilletter blev først foretaget fra 1. April 1947 samtidig med en Forhøjelse af Sporvejstakserne. Der opretholdtes fortsat en Undtagelsestarif mellem Københavns Bybane samt Hellerup og Stationer i Nærheden.

Hurtigtogstillægget blev delt i 2 Zoner (indtil 100 km og over 100 km).

Kortpriserne blev forhøjet med ca. 20 %, dog slap Kortene mellem bestemte Stationer inden for 30 km efter de derom i Rigsdagen fremsatte Ønsker med en mindre Forhøjelse (12 %) ligesom Dobbeltbilletterne.

Indskrivningsgebyret for Rejsegods blev forhøjet med 50 % (til 75 Øre for Afstande indtil 50 km og 1,50 Kr. for større Afstande).

Godsbefordringen efter Loven af 1946

Forhøjelsen af Gods- og Kreaturtaksterne (herunder Mindstefragterne, Tillægget for Befordring under Dække. Havnebanefragten og nogle Biindtægter) blev foretaget fra 1. August 1946.

Samtidig blev forskellige af de i Krigstiden indførte Særforanstaltninger og Restriktioner ophævet. Bl. a. bortfaldt de særlige Bestemmelser om, at Søn- og Helligdage ikke holdtes uden for Paa- og Aflæsningsfristerne for vognladningsvise Forsendelser af Brændsel og andre Grovvarer, samt om Godtgørelse til Afsender eller Modtager for Paa- eller Aflæsning af Vogne med Brændsel paa Søn- og Helligdage. Bestemmelserne om Fragtberegning af Vognladningsgods under 5000 kg efter Stykgodstaksterne for visse Mindstevægte blev paany sat i Kraft.

Forhøjelsen af Gods- og Kreaturtaksterne skete ved en ligelig procentvis Forhøjelse af Konstanter og Førselsafgifter. For at forenkle Takstskemaerne gik man for længere Afstande over til at udregne Taksterne for Bælter paa 10 km i Stedet for 5.

Banepakketaksterne blev forhøjet med 20 %.

Genoptagelse af Forbindelsen med det sydlige Udland

De direkte Tariffer i Forbindelse med det sydlige Udland via Tyskland var — som tidligere berørt — tildels sat ud af Kraft under Krigen, og ved dennes Afslutning med Tysklands Sammenbrud ophørte enhver direkte Ekspedition til, fra og via Tyskland. Efterhaanden som Genopbygningen af det tyske Jernbanenet tillod det, blev der ved Aftaler mellem de interesserede Jernbanebestyrelser og de allierede Besættelsesmyndigheder i Tyskland indført eller genoprettet Indlevering af Gods med direkte Fragtbrev i Transit gennem Tyskland. Disse Aftaler gik ud paa at lægge Bestemmelserne i den internationale Overenskomst om Godsbefordring paa Jernbaner til Grund for Befordringen med de Afvigelser, som Transportforholdene gennem Tyskland nødvendiggjorde. Som Følge heraf var ogsaa Muligheden for at sikre sig ved at tegne Interesse i Aflevering sat ud af Kraft og Afsenderens Raadighedsret begrænset. Fragten skulde som Regel forudbetales til det Grænsepunkt, hvor Sendingerne gik ind i Tyskland, og Fragten for den øvrige Strækning opkræves hos Modtageren. Fragten for den tyske Transistrækning blev oprindeligt regnet efter de ved Krigens Ophør gældende normale tyske Takster, men fra 15. September 1946 efter særlige Transittakster, udtrykt i USA-Dollars.

Saadanne Aftaler for Forbindelsen mellem Danmark, Sverige og Norge paa den ene Side og følgende Lande paa den anden Side blev sat i Kraft saaledes: Tjekkoslaviet Februar 1946, Schweiz Marts 1946, Belgien Marts 1946, Holland April 1946, Frankrig Juni 1946, Østrig September 1946 og Luxembourg Januar 1947.

Endvidere blev der i Sammenhæng med Aabningen af den svenske Færgerute Trelleborg-Gdynia truffet tilsvarende Aftaler om Forbindelsen over denne Rute med Polen (Maj 1946), Tjekkoslaviet og Ungarn (Juli 1947), og endelig blev der i Juni 1946 truffet lignende Aftale om direkte Befordring af Gods mellem Danmark, Norge og Sverige paa den ene Side og de amerikanske, engelske og franske Besættelseszoner i Tyskland paa den anden Side og i Juni 1947 i Forbindelse med den sovjetiske Zone.

For Personbefordringens Vedkommende skete det første Skridt til Genoprettelse af Trafikken sydpaa ved Retableringen (fra 7. Maj 1946) af det før Krigen løbende Tog »Nordexpress« mellem Stockholm og Paris med Forbindelse til Bruxelles og London. Om Befordringen med Toget blev der udarbejdet en særlig Tarif, hvorefter Bestemmelserne i den internationale Overenskomst om Befordring af Personer og Rejsegods

paa Jernbaner blev gældende med de nødvendige, udtrykkeligt fastsatte Undtagelser, som specielt i Forbindelse med England, der ikke har tiltraadt Overenskomsten, var talrige. Fra 8. August 1946 blev der direkte Togforbindelse til og fra Amsterdam og fra 7. Oktober 1946 til og fra Basel, og Tariffen blev derfor suppleret med de herved nødvendiggjorte Bestemmelser og Takster. Taksterne for de tyske Transitstrækninger var oprindelig fastsat i Sterling, senere i Dollar.

Bogføring og Kassevæsen

GRUNDLAGET for Banernes Bogførings- og Kassevæsen efter Statens Overtagelse af disse var Forordningen af 8. Juli 1840 om Kasse- og Regnskabsvæsenet i Almindelighed, som var gældende Lov langt ind i dette Aarhundrede. Statsbanerne har fra de ældste Tider haft stor Selvstændighed i regnskabsmæssig Henseende, og gennem Fortolkninger af Forordningens Bestemmelser tilpassede man sig Tidens Krav, hvilket gav sig Udtryk i Statsbanernes Ordresamlinger, hvori de nærmere Enkeltheder angaaende Bogførings- og Kassevæsenet var udformet.

Endelig ved Lov af 10. Maj 1915 om Styrelsen af Statsbanerne bryder man med den gamle Forordning, idet der i § 12 siges: »Forordningen af 8. Juli 1840 angaaende det offentlige Kasse- og Regnskabsvæsen i Almindelighed er ikke gældende for Statsbanerne. Ministeren for offentlige Arbejder træffer de fornødne Bestemmelser vedrørende Statsbanernes Kasse- og Regnskabsvæsen«.

Efter Gennemførelsen af den nævnte Lov udarbejdedes Statsbanernes første Regnskabsordning af 8. November 1916, der senere afløstes af Regnskabsordningen af November 1923, som var gældende indtil Nyordningen med Indførelse af moderne Kontormaskiner fra 1. April 1933.

Sidstnævnte Ordning var Resultatet af Arbejdet i et den 23. December 1931 nedsat Regnskabsudvalg. De væsentligste Ændringer, bl. a. Bortfald af de maanedlige Budgetregnskaber fra Forvaltningsomraaderne, blev foreløbig givet som et Tillæg dateret i Marts 1933 til Regnskabsordningen af November 1923.

Statsbanernes nugældende Regnskabsordning daterer sig fra Marts 1938.

Grundreglerne for denne er givet ved Lov Nr. 77 af 31. Marts 1926 om Statens Regnskabsvæsen og Revision med de ved Lov Nr. 129 af 7. Maj 1937 foretagne Rettelser og i forskellige af Finansministeriet udstedte Bekendtgørelser m. v., herunder navnlig den under 22. Maj 1931 udstedte »Almindelig Instruks angaaende Statsforvaltningens Regnskabsaflæggelse« med en tilsluttende af Finanshovedbogholderiet samme Dag udstedt Vejledning.

Ogsaa efter Fremkomsten af en Regnskabsordning for Statsbanerne har Bestemmelserne i de skiftende Regnskabsordninger været suppleret i Ordresamlingerne, særligt med Henblik paa og som Instruks for Stationerne (nu Serie H).

Organerne, der for Statsbanernes Vedkommende deltager eller har deltaget i Regnskabsførelsen (herunder Kasseforretningerne), er følgende:

Stationerne (herunder i senere Aar ogsaa Rutebilstationerne).

Regnskabs(Forvaltnings)omraaderne: Oprindelig Baneafdelingen og Maskinafde-

lingen, efterhaanden udvidet og nu omfattende Distrikterne (2), Trafik- og Personalafdelingen (herunder Søfartsvæsenet). Baneafdelingen, Maskinafdelingen, Maskinværkstederne i København og Aarhus samt Værkstedet i Nyborg, ialt 8.

De Regnskabsafdelingen (nu Tarif- og Regnskabsafdelingen) underlagte Kontorer:

Bogholderkontoret. I ældre Tid tillige et Filialbogholderkontor i Aarhus.

Kassererkontoret. Oprindelig flere Kassekontorer, hvilket vil fremgaa senere i Omtalen af Stationernes Pengeindsendelser m. m.

Kassekontrollen. Oprindelig var Bogholderiet Kassekontrol, senere oprettedes selvstændig Kassekontrol baade i København og Aarhus, sidstnævnte blev ophævet den 1. Maj 1932 samtidig med Nedlæggelsen af Kassekontoret i Aarhus. Kassekontrollen i København blev nedlagt den 1. April 1933, fra hvilket Tidspunkt Kassekontrollen igen paahviler Bogholderkontoret.

Et skiftende Antal Revisionskontorer, som omtales i Afsnittet »Regnskabskontrol og Afregning«. Nu Revisions- og Personafregningskontoret samt Godsafregnings- og Statistikkontoret.

Langt den overvejende Del af Statsbanernes Indtægter indgaaer gennem Stationerne, men da disses Regnskabsforhold behandles i Afsnittet »Regnskabskontrol og Afregning«, vil her kun blive givet en kort Omtale af Statsbanernes Forbindelse med Kassekontorerne ved deres Pengeindsendelser m. m.

Stationerne har fra Statens Overtagelse af Banerne daglig indsendt deres overskydende Penge til Kassekontorerne; fra Fyn og Strækningen Vamdrup-Fredericia til Kassekontoret i Odense og for det øvrige Jylland til Kassekontoret i Aarhus. Den 1. April 1877 blev Kassekontoret i Odense nedlagt, og fra dette Tidspunkt gik samtlige jyskfynske Stationers Pengeindsendelser til Kassekontoret i Aarhus. Pengeindsendelserne fra de sjælland-falsterske Stationer gik til Kassekontoret i København.

Indsendelserne skete i forseglede Pengeposer med dertil bestemte Tog, i hvilke der i Pakvognen var anbragt Pengekasser med en særlig Lukkemekanisme. Pengeposerne kunde kun udtages ved vedkommende Kassekontors Foranstaltning. Pengeindsendelserne, som ogsaa omfattede de af Stationerne for Kassekontorerne udbetalte Regninger, der blev indsendt som rede Penge, skulde være ledsagede af en Kassefølgeseddel, selv om Stationerne intet havde at indsende, denne lød i saa Tilfælde paa 0. Kassekontorerne kunde herved kontrollere, at ingen Indsendelser manglede.

Ulemperne ved Ordningen var bl. a. Risikoen under Transporten og Eftertællingen af Pengene i Kassekontorerne.

Ordningen bestod uændret til Slutningen af 1914, fra hvilket Tidspunkt fynske Stationer indsendte til Nationalbankens Filial i Odense. I 1920 udvidedes denne Ordning til, at Stationerne paa visse Strækninger indbetalte til Banker til Kredit for vedkommende Kassekontors Konto i Nationalbanken. En Del større Stationer, der ikke var omfattet af Bankordningen, købte i lokale Banker for de overskydende Penge Checks, som indsendtes til Kassekontorerne. Herved formindskedes i nogen Grad de nævnte Ulemper.

Endelig aabnedes fra 1. Maj 1932, samtidig med at Kassekontoret i Aarhus blev nedlagt, efter Indstilling af et i 1931 nedsat Giroudvalg en særlig Postkonto for Kassekontoret i København (herefter Navneforandring til Kassererkontoret), hvortil Stationerne skal indbetale de Beløb, de tidligere havde indsendt til Kassekontorerne eller

Bank. Samtidig blev en Del Stationer forsynet med Girohæfter, saa at de, naar de har Brug for Tilskud, kan trække paa Kassererkontorets Postkonto gennem de stedlige Postkontorer, hvorved ogsaa Pengeforsendelserne fra Kassererkontoret og nærliggende Stationer kan undgaas.

Ogsaa den kontante Udsendelse af Penge til Stationerne til Udbetaling af Maanedslønninger ophørte, idet Kassererkontoret tilsender hver Station et Girokort paa Lønningsbeløbet, som kan hæves paa det nærmeste Posthus. Pensionisterne fik Adgang til at faa deres Pension pr. Giro — tidligere udbetalt paa Stationerne og i Kassekontorerne —. Dette blev for nogle faa Aar siden ændret til, at alle Pensioner udbetales pr. Giro. Maanedslønningerne til Personalet i Storkøbenhavn og paa en Del andre Stationer indsættes i de seneste Aar paa en Sparekassekonto for hver enkelt ansat. De sidstnævnte Foranstaltninger blev truffet for at imødegaa Risikoen for Røverier, som florerede i den lovløse Tid under Besættelsen.

Statsbanernes Bogføring har fra Banernes første Tid været anlagt og ført efter de almindelige Regler for dobbelt Bogholderi med selvstændigt Driftsregnskab og Status. Kassevæsenet har ogsaa altid efter de bedste Kontrolmønstre for Regnskabsvæsen været fuldstændig adskilt fra Bogholderiet.

Anlæggene indgik først nogle Aar efter Aarhundredskiftet i Statsbanernes Regnskabsførelse, og der udarbejdedes herefter ogsaa et Anlægsregnskab. Tidligere opgjordes disse Forhold i Ministeriet, og Oplysning herom knyttedes som en Forklaring til Statsbanernes Regnskab. Der var saaledes i Statsregnskabet baade en Drifts- og en Anlægsstatus for Statsbanerne. Fra Finansaaret 1913—14 ændredes dette paa Foranledning af Finanslovskommissionen til een alle Statsbanernes Aktiver og Passiver omfattende Status. Først fra 1886—87 aflægges der et samlet Regnskab for Statsbanerne, idet der indtil da havde været særligt Driftsregnskab og Driftsstatus for saavel jysk-fynske Statsbaner som De sjællandske Statsbaner.

Statsbanerne har fra og med Finansloven for Finansaaret 1893—94 aarligt udarbejdet og indsendt Budgetforslag for Driften og senere — jfr. ovenfor — ogsaa for Anlæggene og har siden med Hensyn til Kontoføring og Forbrug været bundet af de aarlige Finanslove.

Bogholderkontoret har fra de ældste Tider været Hovedbogholderi for Statsbanerne i sin Helhed, og taget i store Træk indgik i dettes Bogføring:

Kassekontorerens (Kassererkontorets) Pengebevægelser, Regnskabs(Forvaltnings)-omraadernes maanedlige Budgetregnskaber (bortfaldt fra 1. April 1933), Regnskabsforhold, som er en Følge af Generaldirektoratet m. fl.s Sagbehandling, Stationernes Maanedsregnskaber og Lønningskontorets samlede Regnskab vedrørende Lønninger og Pensioner.

Alt bogføres med Optagelse i Statsregnskabet for Øje og efter den til enhver Tid gældende Konteringsordning, der siden Finansaaret 1893—94 er den, som Budgettet angiver.

Statsbanernes Maaneds- og Aarsregnskaber udarbejdes i Bogholderkontoret, som endvidere er Detailbogholderi i en Del Forhold, ligesom Mellemværendet med Finansministeriet samt Debitor- og Kreditorbogholderiet ligger der.

Grundprincippet i Forhold til Kassekontorerne var indtil 1. April 1933, at der paa alle Ind- og Udbetalinger blev udfærdiget Indtægts- og Udgiftsordrer i Bogholderkon-

toret, og ved Bogføringen af disse i Forbindelse med Revisionens (Stationerne) og Kassekontrollens Virksomhed udøvedes Kontrollen med Kasserne. Kassekontorerne (Kassererkontoret) har fra de ældste Tider daglig indbetalt overskydende Beløb til Statsbanernes Bankforbindelser (fra 1914 Nationalbanken) og siden 1. April 1918 paa Finansministeriets Konto i Nationalbanken, hvorpaa kun kan hæves af Chefen for Tarif- og Regnskabsafdelingen.

Regnskabs-(Forvaltnings)omraaderne er regnskabsførende hver for sit Omraade og anviser de dem vedrørende Udgifter paa Kassekontorerne (Kassererkontoret) (fra 1. April 1933 gennem Bogholderkontoret), undtagen Betalinger til Udlandet og i fremmed Valuta samt større Betalinger til Indlandet, der ved Regnskabsafdelingens Mellemkomst udbetales gennem Statsbanernes Bankforbindelse og efter Afregning fra Banken posteres i Bogholderkontoret. Regnskabsomraaderne aflagde indtil 1. April 1933 et maanedligt Regnskab med en summarisk Oversigt over Indtægter og Udgifter foran (saakaldt Budgetregnskab); heri indgik saavel de anviste Beløb som Lagerbevægelser og Mellemregninger med andre Omraader m. m. Disse Budgetregnskaber blev uden nærmere Specifikation maanedlig bogførte i Bogholderkontoret.

Omraaderne har desuden altid ført et detailleret Lagerregnskab og for de flestes Vedkommende efterhaanden tillige et Fabrikationsregnskab.

Tarif- og Regnskabsafdelingens Udgifter anvises af Bogholderkontoret.

I Bogholderkontoret føres maanedlig et stort Antal Posterings vedrørende Afregningsmellemværender med Privatbaner m. fl. paa Grundlag af Opgørelser fra Revisionskontorerne (Personer, Rejsegods, Gods m. m.), Tarifkontorerne (Erstatninger, Billet- og Fragtgodtgørelser), Trafikkontoret (Vognafregning) m. fl. (Fremmedarbejdsregnskaber etc.).

En Del Mellemværender med andre Statsinstitutioner bliver — navnlig fra 1927 — ved Bogholderkontorets Foranstaltning afviklet ved Postering med Finanshovedbogholderiet som Mellemed.

Stationernes Maanedregnskaber bogføres i Bogholderkontoret i samme Regnskabsmaaned, som Maanedregnskaberne angaar, summarisk paa Grundlag af et foreløbigt Sammendrag af disse. Efter endelig Revision foretages berigtigende Posterings af eventuelle Uoverensstemmelser mellem de foreløbige og de endelige Summer.

Lønningsberegning og Udfærdigelse af Udbetalingslister for Maanedslønninger samt Anvisningen af disse Beløb, som er en meget stor Post paa Statsbanernes Budget, har fra de ældste Tider været centraliseret og henlagt til en særlig Lønningsafdeling i Bogholderkontoret, der i den Anledning har en meget betydelig Lønningsbogføring, som ogsaa er paakrævet af andre Grunde. Saaledes skal Aarsregnskabet bilægges med omfattende Specifikationer af de udbetalte Maanedslønninger m. v. Endvidere paakrævet af Hensyn til Lønningsopgørelser til Brug ved Pensionsberegninger og Opstilling af det aarlige Lønningsbudget samt andre Opgørelser og Beregninger. Ogsaa Afviklingen af de mange Afkortninger i Lønningerne for Laan, Sygekassebidrag, Organisationskontingenter m. m. kræver Bogføring. Foruden Tjenestemændene er efterhaanden Størstedelen af Aspiranterne overgaaet til Aflønning ved Bogholderkontorets Foranstaltning (tidligere Regnskabsomraaderne), endelig er ogsaa Pensionsanvisningen for Statsbanerne (nu ca. 9000 Pensioner og Understøttelser) henlagt hertil. Siden 1931 har man haft mekaniske Hjælpepidler ved Listefulførelsen m. m.

Fra 1. April 1933 overgik Statsbanerne som nævnt til Maskinbogføring med Regnskabsarbejdet for en stor Del centraliseret i Bogholderkontoret, idet Forvaltningsomraadernes maanedlige Budgetregnskaber blev afskaffet, saaledes at alt Materiale, der tidligere indgik i disse, nu bogføres specificeret i Bogholderkontoret. Dette Kontor og nogle af Forvaltningsomraaderne forsynedes med tekstskrivende Bogføringsmaskiner (Ellismaskiner), hvortil i Bogholderkontoret, for at sikre sig mod Fejl i de officielle Regnskaber, er knyttet Kontrolmaskiner. Ved saavel Ellis- som Kontrolmaskinerne er indrettet Kartoteker af Kontokort for hvert af de nævnte otte Forvaltningsomraader samt for Tarif- og Regnskabsafdelingen. Kassererkontoret forsynedes samtidig med automatisk registrerende Kasseapparater, og ved disses Samhørighed med Bogholderkontorets Bogføring er skabt fornøden Sikkerhed, saa at den særlige Kassekontrol fra samme Tidspunkt kunde nedlægges.

Nyordningen henlægger i højere Grad end tidligere Opkrævningen af Statsbanernes Tilgodehavender til Stationerne, og der indførtes en Ordning, hvorefter Lønningslister for Ekstraarbejdere m. fl. samt senere ogsaa Personalets Emolumenter o. l. kan udbetales af Stationerne uden at indgaa i Kassererkontorets Forhold.

Regnskabet for Statsbanepersonalets Sygekasse føres ogsaa af Statsbanerne, og Bogholderkontoret har Kartoteker for Sygekassens Konti ved saavel Kontrol- som Ellis-maskiner. Udgiftsfortegnelserne udfærdiges i Sygekassen, og Kassererkontoret har særligt Kasseapparat til Behandling af disse Regninger. Der opstilles i Bogholderkontoret saavel Kvartals- som Aarsregnskab for Sygekassen.

Regnskabskontrol og Afregning

ALLEREDE i Jernbanernes første Tid her i Landet havde man baade ved de sjællandske og de jyske Baner, henholdsvis i København og Aarhus, Kontorer, der kontrollerede den af Banernes Ekspeditionssteder foretagne Bogføring og deres paa Grundlag heraf opstillede Regnskaber. Endvidere sørgede disse Kontorer for Ekspeditionsstedernes Forsyning med Billetter, Blanketter og andre Tryksager samt for Afregning af økonomiske Mellemværender mellem de paagældende Baner og andre Befordringsstyrelser.

Ved Sammenslutningen af de jysk-fynske og de sjællandske Baner blev Størstedelen af Statsbanernes Regnskabsvæsen i 1886 henlagt til København, og det blev de jysk-fynske Baners hidtidige System for Bogføring og Regnskabsaflæggelse, der blev normgivende for de sammensluttede Baner. Arbejdet med Regnskabskontrol og Afregning med andre Institutioner blev varetaget af Revisionskontorer, der ogsaa foretog stedlig Revision ved Kasseeftersyn paa Ekspeditionsstederne, Udgiftsrevision samt Revision og Afregning af Indtægter hidrørende fra Person-, Rejsegods- og Godsbefordringen. Endvidere blev der i København i 1886 oprettet en særlig Billet- og Blanketforvaltning, der skulde sørge for Ekspeditionsstedernes Forsyning med Billetter og Blanketter, og som blev underlagt Revisionen.

I Henhold til Lov om Statsbanedriftens Ordning af 12. April 1892 blev der oprettet en direkte under Ministeriet for offentlige Arbejder henlagt Stilling som Kontrol-

revisor for Statsbanernes Regnskabsvæsen. Denne Kontrolrevisor skulde føre Tilsyn med Statsbanernes Regnskabsvæsen med alt dertil hørende, hvorfor han bl. a. skulde foretage Eftersyn af Statsbanedriftens Regnskabsbøger og Regnskabsbilag, og han kunde til enhver Tid benytte sig af sin Ret til selv at foretage Kasseeftersyn hos ansatte, der havde Oppebørsler for Statsbanerne. Efter Afslutningen af Statsbanernes aarlige Regnskaber skulde Kontrolrevisor til Ministeriet afgive Erklæring om, hvorvidt han havde noget at erindre imod dem.

Ved Loven af 15. Maj 1903 om Statsbanernes Ordning blev Embedet som Kontrolrevisor for Statsbanernes Regnskabsvæsen ophævet, og Tilsynet med Statsbanernes Regnskabsvæsen overgik derefter til Finansministeriets 2. Revisionsdepartement, men ved Lov Nr. 133 af 10. Maj 1915 blev det bl. a. bestemt, at Revisionen af Statsbanernes Regnskabs- og Kassevæsen skulde forestaaes af en umiddelbart under Ministeren for offentlige Arbejder staaende Hovedrevisor med Bistand af fornødent Personale. Hovedrevisors Virksomhed, der begyndte den 1. April 1916, overgik fra 1. Januar 1927 til Finansministeriets 2. Hovedrevisorat.

Den Regnskabskontrol, der udøves af Statsbanernes interne Revision, har ikke alene det Formaal at berigtige Fejl i Ekspeditionsstedernes Regnskaber, saa at disse kan anvendes som Grundlag for det Regnskab for Statsbanerne, der opstilles af Bogholderkontoret. Den tilsigter ogsaa Vejledning af dem, der har begaaet Fejlene. Om disse udsendes der, naar det ikke drejer sig om rene Ubetydeligheder, Revisionsbemærkninger, ved hvilke der i mange Tilfælde vejledes med Hensyn til den rette Forstaaelse af Ordre og Tarifbestemmelser vedrørende Beregning af Billetpriser, Fragter og Gebyrer samt vedrørende Regnskabsaflæggelsen m. m. Revisionsbemærkningerne resulterer i nogle Tilfælde i Tilbagebetaling af for meget opkrævede Beløb, i andre Tilfælde i Efteropkrævning af for lidt opkrævede Beløb eller i Krav om, at et saadant Beløb skal tilsvares af den, der har begaaet Fejlen.

Ovennævnte Opgaver, der allerede ved de jysk-fynske og de sjællandske Baners Sammenslutning paahvilede Revisionen, der fra 1919 blev benævnt »Regnskabskontrollen«, er endnu i vore Dage Hovedopgaver for de Kontorer, der nu varetager Statsbanernes interne Regnskabskontrol og Afregning med fremmede Institutioner, nemlig Revisions- og Personafregningskontoret, der varetager de nedenfor under 1—3 omtalte Arbejder, og hvorunder Billet- og Blanketforvaltningen henhører, og Godsafregnings- og Statistikkontoret, der bl. a. varetager de nedenfor under 4 omtalte Arbejder med Revision og Afregning af Indtægter hidrørende fra Befordringen af Gods og levende Dyr.

Revisionen af Ekspeditionsstedernes Maanedregnskaber og stedlig Revision og Kasseeftersyn paa Ekspeditionsstederne

Det Regnskab, der aflægges af Statsbanernes Ekspeditionssteder, er et Maanedregnskab, baseret paa daglige Kasseopgørelser.

Indtil April 1933 indsendte Stationerne daglig til Revisionen en saakaldt Færdselsrapport indeholdende en meget specificeret Opgørelse af Indtægter og Udgifter. Med Færdselsrapporten fulgte en Del Bilag, og dens enkelte Beløb blev indført i en autoriseret Kassebog, der forblev paa Stationen, hvor den bl. a. tjente til Grundlag for

de stedlige Kasseeftersyn. Ved Udgangen af hver Maaned blev Kassebogens enkelte Poster opsummeret og Summerne blev indført i et Maanedsregnskab, der med tilhørende Bilag blev indsendt til Revisionen.

Fra April 1933 gik man efter Forslag fra et af Statsbanerne nedsat Udvalg over til en noget ændret Regnskabsaflæggelse. Kasseopgørelsens Enkeltsummer indføres nu dagligt i Ekspeditionsstedernes Kassebogsark, en autoriseret Kassebog, som hvert enkelt Ekspeditionssted forud for hver Kalendermaaned faar tilsendt fra Revisions- og Personafregningskontoret. Til samme Kontor indsender ethvert Ekspeditionssted daglig en Kasseekstrakt med tildels summarisk Uddrag af de i Kassebogsarket foretagne Indførsler for Dagen. Med Kasseekstrakterne følger en Mængde Bilag, især Udgiftsbilag. Efter de modtagne Bilag afstemmes Kasseekstrakternes Indtægts- og Udgiftsbeløb daglig af Revisions- og Personafregningskontoret, og dette afstemmer ligeledes daglig Beløbene i de fra Postvæsenet modtagne Kuponer vedrørende Beløb, som Stationerne har trukket paa eller indbetalt til Postkonto eller har gireret til Efterkravstagere, med de tilsvarende Beløb i Kasseekstrakterne. Beløbene for de af hver enkelt Station betalte Regninger og girerede Efterkrav bogføres ogsaa daglig stationsvis i særlige Journaler af Kontoret.

Tilsvarende Bogføring foretages af Beløb, som større Godsekspeditioner har trukket paa en for Statsbanerne oprettet Checkkonto i Danmarks Nationalbank. Denne Checkudstedelse blev indført i December 1944 for at undgaa Risikoen ved Udbringning af store Beløb pr. Bud til Efterkravstagere, som nu efter Aftale faar saadanne Beløb udbetalt ved krydsede Checks.

Med Kasseekstrakten for den 5. i Maaneden skal enhver Station indsende sit Regnskab for den sidst forløbne Maaned. Til dette Maanedsregnskab benyttes en Formular, som er trykt paa Forsiden af ovennævnte Kassebogsark, hvis enkelte Kolonner (Konti) forinden opsummeres af Stationen, der optager Summerne i Maanedsregnskabet. I Løbet af Maanedens første fem Dage eller samtidig med Maanedsregnskabet indsender Stationerne ogsaa Bilagene til dettes forskellige Konti.

Paa Grundlag af de modtagne ureviderede Maanedsregnskaber opstiller Kontoret maanedlig en specificeret foreløbig Opgørelse over Ekspeditionsstedernes samlede Indtægter og Udgifter og oversender denne Opgørelse til Bogholderkontoret til Brug ved dettes foreløbige Maanedsopgørelse over Statsbanernes Indtægter og Udgifter.

Revisionen af de fra Ekspeditionsstederne modtagne Maanedsregnskaber foretages hurtigst muligt, og paa Grundlag af de reviderede Maanedsregnskaber opstiller Kontoret en endelig Opgørelse over Ekspeditionsstedernes Indtægter og Udgifter og oversender den til Bogholderkontoret til Brug ved dettes endelige Maanedsopgørelse over Statsbanernes Indtægter og Udgifter.

Ogsaa fra Driftslederne paa Statsbanernes Omnibusruter og fra Statsbanernes enkelte Steder i Landet oprettede Rutebilstationer indsendes der Periode- og Maanedsregnskaber over Indtægter og Udgifter. Disse Regnskaber revideres paa samme Maade som Statsbanestationernes Maanedsregnskab.

Stedlige Kasseeftersyn paa Ekspeditionsstederne foretoges indtil Foraaret 1933 af udsendte Tjenestemænd fra Revisionskontorerne, men sideløbende hermed blev der dog ogsaa af og til indtil Begyndelsen af dette Aarhundrede foretaget Kasseeftersyn paa Ekspeditionsstederne af de tilsynsførende Trafikinspektører.

Fra 1. Maj 1933 overgik de stedlige Kasseeftersyn paa Ekspeditionsstederne i Almindelighed til Distrikternes tilsynsførende Trafikinspektører og disses Medarbejdere, men der blev dog af en Tjenestemand fra Revisions- og Personafregningskontoret ydet Trafikinspektørerne Bistand ved Kasseeftersynene paa større Ekspeditionssteder, og Eftersynene paa de største københavnske Ekspeditionssteder foretoges vedblivende af Tjenestemænd fra nævnte Kontor. Dette har atter fra 1. Maj 1946 overtaget Kasseeftersynene paa alle Landets større Statsbanestationer og Godsekspeditioner. Ved ethvert Kasseeftersyn udarbejdes der en Kasseeftersynsrapport, der med tilhørende Bilag indsendes til det nævnte Kontor, hvor der foretages visse Undersøgelser paa Grundlag af de ved Eftersynene gjorte Notater.

Ved Kasseeftersyn paa Fællesstationer for Stats- og Privatbaner opgøres baade Stats- og Privatbanernes Kasser, og en Afskrift af Rapporten sendes til Privatbanen. Ved Eftersyn paa en Station, hvis Bestyrer ogsaa er Postekspeditør, deltager i Almindelighed ogsaa Postmesteren for det foresatte Postkontor i Eftersynet.

Foruden paa Statsbanestationer foretager Revisions- og Personafregningskontoret ogsaa Kasseeftersyn paa Statsbanernes Omnibusruter og Rutebilstationer, paa Skibene paa Kalundborg-Aarhus Overfarten og i Statsbanernes Rejsebureau i København. Endvidere foretager Kontoret Beholdningseftersyn i de danske private Rejsebureauer, der sælger Statsbanernes Billetter. Om de Kasseeftersyn, der er foretaget, sendes der maanedligt Meddelelse til Finansministeriets 2. Hovedrevisorat.

Kasseeftersyn i Statsbanernes Kassererkontor og Eftersyn af der deponerede Værdier foretages af Finansministeriets 2. Hovedrevisorat i Forbindelse med Statsbanernes Bogholderkontor.

Udgiftsrevisionen

Skønt Størstedelen af Statsbanernes Regnskabsvæsen i 1886 ved Sammenslutningen af de jysk-fynske og de sjællandske Baner blev samlet i København, blev dog en Del af Banernes Udgifter endnu i nogle Aar reviderede i Aarhus, men fra 1. April 1893 blev hele Udgiftsrevisionen samlet i København under det daværende 1. Revisionskontor.

Den Udgiftsrevision, der herefter foretoges af nævnte Kontor, omfattede Revision af:

- 1) Lønningslister for maanedslønnede ansatte,
- 2) Lønningslister for timelønnede ansatte,
- 3) Lønningslister for Ekstraarbejdere,
- 4) Regninger over Emolumenter til ansatte,
- 5) Regninger over Leverancer og Ydelser til Statsbanerne,
- 6) De forskellige Regnskabsomraaders Budget- og Lagerregnskaber,
- 7) Inventarregnskaber.

Kritisk Revision vedrørende Statsbanernes rigtige Anvendelse af vedtagne Bevillinger foretoges af den under Ministeren for offentlige Arbejder henhørende Kontrolrevisor. Da Stillingen som Hovedrevisor (umiddelbart under Ministeren for offentlige Arbejder) blev oprettet, overtog Hovedrevisoratet den nævnte kritiske Revision og endvidere i 1919 Revisionen af Regninger over Leverancer og Ydelser til Statsbanerne. I 1922 overtog Hovedrevisoratet ogsaa den Revision af Lønninger til Statsbanernes

maanedslønnede ansatte, som indtil da havde været foretaget af 1. Revisionskontor (fra 1919: 1. Kontrollkontor).

Revisionen af de ovenfor under 2) og 3) nævnte Lønningslister foretages nu som Stikprøverevision af Revisions- og Personafregningskontoret.

Udbetalingslister til timelønnede Værksted- og Remisearbejdere udfærdiges nu paa Grundlag af saakaldte Lønningskort, som indeholder de Oplysninger, der er nødvendige til Beregningen af de paagældende Arbejderes Ugeløn. Fra 1935 foretages der af Revisions- og Personafregningskontoret i Samarbejde med 2. Hovedrevisorat stedlig Stikprøverevision af Lønningskort for Værkstedsarbejdere i Centralværkstederne.

Regninger over Ydelser til ansatte udenfor den faste Lønning (Diæter, Kørepenge, Natpenge m. v.) blev tidligere sendt til Regnskabskontrollen til Revision, inden Udbetalingen fandt Sted, men efter Indførelsen af Statsbanernes Regnskabsordning af 1938 er man efterhaanden mere og mere gaaet over til at lade saadanne Tilgodehavender udbetale af Ekspeditionsstederne uden forudgaaende Revision, og fra 1. Januar 1946 gælder med Hensyn til de her omhandlede Tilgodehavender følgende:

Regninger (Lister) over Kørepenge, Sejlpenge, Natpenge, Overarbejdspenge, Vederlag for mistede Fridage samt Ducører til Kontrolpersonale i Københavns Nærtrafik udbetales af Ekspeditionsstederne uden forudgaaende Anvisning og Revision, idet de føres til Udgift paa Konto 7 i Stationernes Maanedtsregnskab.

Revisionen af disse Regninger foretages i de paagældende Forvaltningsomraader med Undtagelse af Søfartspersonalets Sejl- og Natpenge samt Ducører til Kontrolpersonale, som revideres i Revisions- og Personafregningskontoret.

Regninger over Befordringsgodtgørelse samt for Ekspedienters fuldstændige Pasning af smaa Ekspeditionssteder revideres i det paagældende Forvaltningsomraade, der har Ansvaret for alle Anvisninger under denne Gruppe.

I Regninger over Funktionsvederlag og over Flyttegodtgørelser revideres Udregningen af Revisions- og Personafregningskontoret, men det paagældende Forvaltningsomraade har Ansvaret for Rigtigheden af de opgivne Præstationers Omfang.

Regninger over Time- og Dagpenge revideres af det paagældende Forvaltningsomraade og anvises paa dettes Ansvar, men Revisions- og Personafregningskontoret foretager dog Stikprøverevision af Udregninger navnlig paa Regninger, der ses at indeholde Kombinationer, hvor Fortolkninger kan gøres gældende, eller hvor der haves Erfaring for, at Fejl hyppigt forekommer.

Revision og Afregning af Indtægter hidrørende fra Person- og Rejsegodsbefordringen

Den almindeligst forekommende Rejsehjemmel her i Landet har lige fra Banernes første Tid været de edmonsonske Billetter (Papbilletter). Af saadanne Billetter rekviderer Stationerne i Billet- og Blanketforvaltningen bestemte Antal af hver enkelt Billetart. Hver Billetart leveres med paatrykte fortløbende Numre i Pakker. Ved Modtagelsen kvitterer Stationen for de leverede Nummerrækker af de enkelte Billetter, og den er derefter til enhver Tid ansvarlig for Tilstedeværelsen af de modtagne Billetter eller de til disse svarende Værdier.

Det daglige Billetsalg indføres i en Kassebibog (paa større Stationer i en Billetjour-

nal), og ved hver Maanedes Slutning udfærdiges en Billetrapport, i hvilken der for hver enkelt Billetart indføres det Nummer, der staar for Tur til Salg, det solgte Antal Billetter og det samlede Beløb for disse. Billetrapporten eller Biletjournalen indsendes som Bilag til Maanedesregnskabet og revideres, hvorved de opførte Biletnumre sammenholdes med Numrene fra den sidst reviderede Maaned.

I Biletkontorerne paa Københavns Hovedbanegaard trykkes nu en meget stor Del af Billetterne ved selve Salget i elektrisk drevne, automatiske Bilettrykkemaskiner, af hvilke de første blev anskaffet i Aaret 1933. Straks efter Afslutningen af Salget fra en saadan Maskine tages der et Aftryk af dennes Additionsværk, og dette Aftryk indsendes med en Opgørelse til Revisions- og Personafregningskontoret, der desuden daglig modtager en af Maskinen trykt Kontrolstrimmel, som viser Artsnummer og Pris for enhver af de paa Maskinen trykte Billetter. Indtægten af Salget fra disse Maskiner optages dagligt af Biletkontoret i en Maanedsopgørelse, der efter Maanedens Udløb indsendes til Revisions- og Personafregningskontoret.

Foruden de foran omhandlede edmonsonske Billetter sælger Statsbanernes Stationer ogsaa Blankobilletter af Papir. Disse udstedes ved Gennemskrift, idet der til hver Bilet hører en Stamme af samme Indhold og Nummer som Biletten. Enhver af Stammerne opføres med Angivelse af Bestemmelsesstation, Rute og Pris i et Underbilag og indsendes sammen med Billetrapporten til Revisions- og Personafregningskontoret, hvor det bl. a. fastslaas, at Beløbet for enhver udstedt Blankobillet er taget til Indtægt, og at der ikke er Spring i Nummerfølgen.

Indtægten af Blankobilletter samt af udstedte Pladsbilletter og Selskabsrejsehjemler optages i Billetrapporten ligesom de Beløb, der af Tog-, Færge- og Skibspersonalet indbetales for de af dette Personale solgte Billetter.

De af Statsbanernes Rejsebureau i København solgte Kuponbillethæfter er sammensat af Kuponer, der er gyldige til forskellige Jernbane- og Skibsstrækninger. Kuponerne for hver af disse Strækninger har sit særlige Serienummer, og Rejsebureauet faar fra Bilet- og Blanketforvaltningen Kuponerne af hver enkelt Serie leveret med fortløbende Numre. For hver Kuponserie aflægger Rejsebureauet maanedligt Regnskab med Angivelse af Nummer for Tur til Salg, og Kontrollen med dette Regnskab føres paa samme Maade som med Regnskabet for edmonsonske Billetter.

For de af Stationerne solgte Abonnementskort (Maanedskort, 15- og 8-Dages Kort, Aarsrabatkort, Cykelrabatkort og Ugekort) udfærdiges der maanedlige Regnskabsbilag.

Ved Indskrivning af Rejsegods udstedes et Rejsegodsbevis ved Gennemskrift gennem en Stamme, der indsendes til Revisions- og Personafregningskontoret sammen med Bilag til Maanedesregnskabet, i hvilken Stationerne indfører Summerne af de for Rejsegodsindskrivningen opkrævede Beløb samt Nummeret for det Rejsegodsbevis, der staar for Tur til Udstedelse. De modtagne Regnskabsbilag sammenholdes af Revisions- og Personafregningskontoret med de tilsvarende Bilag for den foregaaende Maaned, og den regnskabsmæssige Kontrol føres i øvrigt paa Grundlag af de indsamlede Rejsegodsbeviser, der ogsaa indsendes til det nævnte Kontor. Til Cykler og Barnevogne i visse Forbindelser sælges særlige Papbilletter eller almindelige edmonsonske Billetter, med hvilke der føres regnskabsmæssig Kontrol paa samme Maade som med Billetter til Personbefordring. Paa Overfarterne sælges der til Motorkøretøjer, der skal overføres, Klippebilletter, der klippes i Rubrikker for Vægt og Beløb m. m. baade gen-

nem Billetten og den tilhørende Stamme. Fragten for saadanne Motorkøretøjer afregnes af Skibspersonalet enten til den af Overfartsstationerne, der aflægger Regnskab herfor og indsender Billetstammerne til Revisions- og Personafregningskontoret, eller — for Kalundborg-Aarhus Overfartens Vedkommende — direkte til dette Kontor.

Udover den regnskabsmæssige Kontrol med ovennævnte Rejsehjemler føres der af Revisions- og Personafregningskontoret ogsaa Kontrol med Fripasudstedelsen til ansatte ved Statsbanerne og deres Familier.

Fordelingen af Indtægterne af Person- og Rejsegodsbefordringen mellem Statsbanerne og de mange inden- og udenlandske Befordringsstyrelser, med hvilke der er sluttet Overenskomster om Salg af Billetter, herunder Kuponbilletter, Sovepladsbilletter, Flyvebilletter m. m., samt om gennemgaaende Ekspedition af Rejsegods, sker paa Grundlag af maanedlige Opgørelser, som opstilles af den Styrelse, af hvis Ekspeditionssteder Billetterne er solgt eller Rejsegodset ekspederet. Opgørelserne udveksles mellem de paagældende Styrelser og revideres, hvorefter hver enkelt Styrelses Skyld eller Tilgodehavende anmeldes til Bogholderkontoret til Optagelse i de maanedlige Hovedafregninger med fremmede Styrelser, som det nævnte Kontor opstiller.

Ved Salg af de i 1939 indførte Fællesbilletter til Befordring paa Københavns Bybane og Københavns Sporveje opstaar der et økonomisk Mellemværende mellem Sporvejene og Statsbanerne. Dette Mellemværende reguleres ved maanedlig Afregning, der foretages paa Grundlag af Oplysninger om Billetsalget paa Københavns Sporveje og paa Statsbanestationerne.

Endelig udfærdiges der maanedlige eller kvartalsvise Afregninger over Billetter, der er udleveret uden kontant Betaling til forskellige sociale Institutioner m. m. i Henhold til Overenskomster herom, samt Regninger til de paagældende Ministerier i Anledning af Fribefordringer eller Befordringer til nedsat Takst af Skoleelever samt Militærpersoner og Mandskab under Statens civile Luftværn.

Regnskabskontrol og Afregning vedrørende Godsbefordringen

Medens Tilrettelæggelsen af Ekspeditionsstedernes Bogføring baade for Person- og Godsbefordringsindtægternes Vedkommende maa ske ud fra Hensynet til at skabe Sikkerhed for, at de opkrævede Beløb føres til Indtægt for Banerne, bliver selve Formen for Bogføringen og Regnskabsaflæggelsen efter Forholdets Natur væsentlig forskellig for hver af de to Befordringsgrupper. Bétalingen for en Rejse og for Indskrivning af Rejsegods erlægges altid af den rejsende paa Afgangstationen, som derfor alene skal aflægge Regnskab. Fragtomkostningerne for Gods m. m. kan derimod efter de gældende internationale Regler normalt betales — helt eller delvis — enten paa Afsendelsesstationen eller paa Modtagelsesstationen, og derfor maa begge Stationerne deltage i Regnskabsaflæggelsen over de indbetalte Beløb. En absolut Sikkerhed for, at Oppebørslerne føres rigtigt til Indtægt for Banerne, kan kun opnaas ved at indrette Stationernes Bogføring og Regnskabsaflæggelse paa en saadan Maade, at der kan foretages en Sammenligning mellem Afgangs- og Bestemmelsesstationens Rapportering af Beløbene i de enkelte Stationsforbindelser. Hvert afsendt eller modtaget Fragtbrev maa derfor indføres, med alle de i Fragtbrevets Nota opførte Beløb, i Godshæfter eller Fragtrapporter, i hvilke hver Station har sin Konto. Over de bogførte Beløb maa der hver Maaned af-

lægges Regnskab af baade Afsendelses- og Modtagelsesstationen, og disses Rapporteringer maa sammenholdes og afstemmes af den reviderende Myndighed. Sideløbende hermed maa Ekspeditionsstederne af Hensyn til den daglige Kasseopgørelse indføre de indbetalte Fragtbeløb og de udbetalte Efterkrav, Deposita m. m. i særlige Kassebibøger, der ved Maanedens Udgang afstemmes med de i Hæfter og Rapporter indførte Beløb.

Denne Bogføringsform, der har været anvendt lige fra Banernes første Dage ikke blot her i Landet, men ved saa godt som alle Baner i hele Verden, opfylder fuldtud de Krav, der maa stilles til et effektivt Kontrolsystem. Der kan ikke foretages væsentlige Ændringer i den, uden at Kontrollen samtidig svækkes, og alene heri maa Grunden søges til, at Ordningen bestod i det væsentlige uforandret i hen imod et Par Menneskealdre. De Reformer, der i dette Aarhundredes Begyndelse satte ind, tog da heller ikke Sigte paa Ændringer i Grundprincippet — Afstemningen —, men kun paa Ekspeditionsformen for de indleverede Fragtbreve.

Denne var, set med Nutidens Øjne, meget omstændelig. Hvert Fragtbrev blev, efter at være indført i Godsbogen, der var solidt indbundet og for de mindre Ekspeditionssteders Vedkommende ofte kunde være adskillige Aar, opført paa en Fragtseddel — flere Fragtbreve til samme Station dog paa samme Fragtseddel —, der udfærdigedes særskilt for hver Befordringsart, og som indeholdt de væsentligste af Fragtbrevets Angivelser. Fragtsedlerne tjente som Hjælpemiddel for Tog- og Stationspersonalet ved Godsets Afkonferering og blev, efter at være bogført paa Modtagelsesstationen, indsendt til Revisionen, hvor de benyttedes ved Udredningen af Uoverensstemmelser i Stationernes Rapportering og som Grundlag for Fragtrevisionen.

En Del Smaaforsendelser blev dog allerede paa et tidligt Tidspunkt unddraget denne Ekspeditionsform, idet den sjællandske Jernbane fra 1. Maj 1866, »for at lette og befordre Ekspeditionen og Forsendelsen af Ilgods«, som det hedder i Banernes Beretning, traf den Foranstaltning, at Pakker indtil 10 Punds Vægt kunde frigøres ved Hjælp af Frimærker og i saa Fald forsendes mellem alle Jernbaneselskabets Stationer for samme Betaling uden Hensyn til Afstanden. Paa de jysk-fynske Baner indførtes Befordring af Frimærkepakker i 1867.

I kontrolmæssig Henseende var Fragtseddelsystemet en fortræffelig Ordning, der bl. a. muliggjorde en hurtig Berigtigelse af Fragtfejl, men den dobbelte Bogføring af Fragtbrevene, baade i Godsbog og paa Fragtseddel var og blev et Irritationsmoment for Ekspeditionsstederne. Der rejste sig derfor efterhaanden Røster i forskellige Lande for Fragtsedlernes Afskaffelse. Det første Skridt hertil blev taget af de preussiske Statsbaner, der fra 1. Marts 1903 forsøgsvis afskaffede dem. Da Forsøget her faldt heldigt ud, blev Spørgsmaalet ogsaa her i Landet taget op til Overvejelse med det Resultat, at Fragtsedlerne afskaffedes i Statsbanernes lokale Færdsel fra 1. Januar 1905. De hidtil anvendte Godsbøger erstattedes af løse Skemaer, der af Ekspeditionsstederne samledes til maanedlige Hæfter, i hvilke Fragtbrevene indførtes, og som derefter indsendtes sammen med Maanedesregnskabet. I Løbet af det følgende Tiaar gennemførtes Afskaffelsen af Fragtsedler efterhaanden i Forbindelse med de indenlandske Privatbaner, med hvilke Statsbanerne havde Overenskomst om direkte Befordring af Gods m. m. Fra 1. April 1916 var Ordningen endelig gennemført i hele den indenlandske Godsfærdsel.

Til yderligere Lettelse af Arbejdet paa Ekspeditionsstederne udskiltes — ogsaa efter tysk Forbillede — samtidig med Fragtsedlernes Afskaffelse alle Sendinger i Stats-

banernes lokale Færdsel, paa hvilke der ikke hvilede Efterkrav, naar hele Fragten og øvrige Omkostninger ikke oversteg 1 Kr. og betaltes af Afsenderen, af den kontovise Bogføring. Paa Afgangsstationen skulde disse Fragtbreve fremtidigt bogføres i Flæng i et særligt Godshæfte, hvis Rubricering var lidet omfattende, og det økonomiske Tilsvaret afregnes ved Hjælp af *Frankeringsmærker*, der paaklæbedes Fragtbrevet. Der skulde ikke aflægges Regnskab over de saaledes tilsvarede Fragter, men kun over Forbruget af Frankeringsmærker. Paa Modtagelsesstationen holdtes disse Fragtbreve helt udenfor Regnskabet, og de blev kun sammen med alle øvrige indgaaede Fragtbreve indført i den saakaldte Pakhusjournal, der brugtes ved Godsets Afkonferering paa Pakhuset, og som forøvrigt afskaffedes i 1931. Grænsen for Frankeringsmærkernes Anvendelse udvidedes allerede efter et Aars Forløb — i 1906 — til 2 Kr., i 1918 til 3 Kr. og i 1920 til 6 Kr.

Statsbanernes Indtægter var i Aarene inden den første Verdenskrig steget jævnt til ca. 56 Mill. Kr. i 1913—14. Den overvældende Trafik i Krigsaarene bragte en voldsom Stigning i Indtægten, som kulminerede efter Genforeningen med ca. 184 Mill. Kr. i Driftsaaret 1920—21. Men i Efterkrigsaarene medførte Automobilets Sejrgang, i Forbindelse med den almindelige økonomiske Depression og en Takstnedsættelse, et stærkt Fald i Indtægterne, der i 1927—28 kun udgjorde ca. 112 Mill. Kr. eller 40 % mindre end i 1920—21. Det var særlig gaaet ud over Godsindtægterne, der faldt med ca. 52 %, medens Personindtægterne kun gik ned med ca. 26 %. Under disse Forhold blev det nødvendigt at søge Nedgangen i Godsindtægterne modvirket ved Besparelse i Udgifterne, og da det ved en foretaget statistisk Undersøgelse var blevet paavist, at Stykgodsbefordringen var direkte underskudsgivende, blev der i 1930 nedsat et Udvalg til Undersøgelse af Spørgsmaalet om en Forbedring af det økonomiske Resultat særlig af denne Befordringsart. For bl. a. at billiggøre Arbejdet med Fragtbrevenes Bogføring og Regnskabsaflæggelse paa Stationerne foreslog Udvalget at bryde med det hidtil anvendte Princip med stationsvis Kontering og Afstemning, for saa vidt angik Fragtbreve over Sendinger, paa hvilke der ikke hvilede Efterkrav, og som ekspederedes med Fragt og Biindtægter paa i alt ikke over 5 Kr. henvist til Opkrævning hos Modtageren (i Forbindelse med Privatbanerne baade forudbetalte og henviste Beløb), og for disse Fragtbreve at anvende den for mindre Frankoforsendelser gældende lette Bogføringsform. Ordningen paaregnedes at ville omfatte ca. 60 % af de behandlede Fragtbreve, og den vilde saaledes betyde en meget væsentlig Lettelse af Arbejdet paa Stationerne og ved den kontrolmæssige og statistiske Behandling i Kontorerne. Under Hensyn her til mentes det forsvarligt at se bort fra den med Forslaget forbundne — ikke ubetydelige — Risiko. Endvidere foresloges Grænsen for Anvendelse af Frankeringsmærker i Statsbanernes lokale Trafik forhøjet til 10 Kr.

Forslagene gennemførtes med Gyldighed fra 1. Juli 1931 i Statsbanernes Lokalfærdsel og fra 1. Januar 1932 i Forbindelse med Privatbanerne.

Efter at Taksterne fra 1. Juli 1940 var blevet forhøjet med 25 %, blev med Gyldighed fra den 1. December 1941 Grænsen for Benyttelse af Frankeringsmærker forhøjet til 20 Kr. og for de ovennævnte henviste (i Forbindelse med Privatbanerne forudbetalte og henviste) Beløb til 10 Kr.

Virkningerne af de her omhandlede Reformers fremgaar af nedenstaaende Oversigt, der for Driftsaaret 1944—45 viser Forholdet mellem de forskellige Arter af Fragtbreve:

	Antal Fragtbreve i Tus.	% af ialt	Fragtbeløb i Tus. Kr.	% af ialt
A. Fragtbreve uden kontovis Bogføring:				
1. Frankeringsmærker indtil 20 Kr. i Statsbanernes egen Trafik	2.507,5	25,4	5.370,5	5,9
2. Henviste Beløb indtil 10 Kr. i Statsbanernes egen Trafik	3.041,3	30,8	6.994,8	7,7
3. Forudbetalte og henviste Beløb indtil 10 Kr. i Forbindelse med Privatbaner	1.713,3	17,4	2.355,7	2,5
Tilsammen	7.262,1	73,6	14.721,0	16,1
B. Fragtbreve med kontovis Bogføring:				
1. I Statsbanernes egen Trafik	1.781,5	18,0	57.091,0	62,5
2. I Forbindelse med Privatbaner	836,3	8,4	19.526,5	21,4
Tilsammen	2.617,8	26,4	76.617,5	83,9
Ialt	9.879,9	100,0	91.338,5	100,0

Henimod $\frac{3}{4}$ af samtlige Fragtbreve — repræsenterende 16,1 % af den samlede Fragtindtægt — er altsaa udskilt af den kontovise Bogføring. Hvad det har betydet af Lettelse i det daglige Arbejde paa Ekspeditionsstederne, behøver ikke nærmere at uddybes. Til Gengæld kræves der en mere effektiv Kontrol fra Ekspeditionsledernes Side til Afværgelse af de Muligheder, Systemet rummer for, at Banerne enten ved Forseelser eller Fejl fra Personalets Side unddrages Fragtbeløb. De hidtil indvundne Erfaringer tyder dog ikke paa, at det Tillidsforhold mellem Banerne og Personalet, hvorpaa Ordningen bygger, i nævneværdig Grad er blevet brudt.

Foruden Fragtbeløb opkræver Modtagelsesstationerne en Del Biindtægter som f. Eks. Oplagspenge, Vognleje, Rangerafgifter, Arealleje og lign. Indtil 1. April 1914 var der ikke nogen egentlig Kontrol med disse Indtægter. Fra nævnte Dag bestemtes det, at der fremtidig af Stationerne skulde gives Kvittering for Indbetaling af Beløbene. Formularen til Kvitteringerne er samlet i Blokke — heraf Navnet Blokkvitteringer — og udfyldes ved Gennemskrivning i 2 Eksemplarer, af hvilke det ene indsendes med Regnskabet for den paagældende Indtægtskonto, medens det andet udleveres til Indbetaleren.

De Opgaver, der paahviler Administrationen med Hensyn til Kontrollen med Godsoppebørslerne, og som varetages af Godsafregnings- og Statistikkontoret, fordeler sig væsentlig paa 3 Grupper: Kontrol med Stationernes Tilsvær, Revision af de beregnede Fragter og Afregning med fremmede Befordringsmyndigheder.

Kontrollen med Stationernes Tilsvær er for de Fragtbrevs Vedkommende, der ikke bogføres kontovis, som det fremgaar af det foran anførte, ret begrænset. Stationerne indsender hver Maaned en Opgørelse over Beholdningen og Forbruget af Frankeringsmærker, men iøvrigt paahviler det Modtagelsesstationerne at paase, at Fragtbrevene er paaklæbet Frankeringsmærker eller frankostemplet i Overensstemmelse med det beregnede Fragtbeløb, og at Annulleringen af Mærkerne er fyldestgørende. For saa vidt angaar Fragtbreve med henviste (i Forbindelse med Privatbanerne henviste og betalte) Beløb indtil 10 Kr., foretages der under Anvendelse af Hulkortsystemet en Afstemning mellem Slutsummerne af de i Afsendelses- og Modtagelsesstationernes Hæf-

ter bogførte Beløb, medens man iøvrigt nøjes med ved Stikprøver at fastlaa Overensstemmelse mellem Stationernes Bogføring af de enkelte Fragtbeløb.

For alle de kontovis bogførte Fragtbreve sammenholdes Summerne i de foran omtalte Rapporter i hver Statsbane-Stationforbindelse, hvorved eventuelle Uoverensstemmelser udlignes og Rapporterne berigtiges. Der foretages derefter en Afstemning af Summerne for indgaaet og udgaaet Gods, og de paagældende Konti i Maanedtsregnskabet berigtiges.

I Forbindelse med Privatbanerne er Regnskabsaflæggelsen i Princippet den samme som i Statsbanernes egen Trafik for de kontovis-bogførte Fragtbreve, men da der i hver Baneforbindelse er to Parter, maa der af Afgangstationerne føres et udgaaet Hæfte for hver Bane, og i Stedet for et Hæfte over indgaaet Gods, føres Fragtrapporter, der anlægges særskilt for hver Stationsforbindelse. Fragtrapporterne udveksles mellem Banerne til Revision og Anerkendelse af foretagne Rettelser og benyttes derefter af Godsafregnings- og Statistikkontoret som Grundlag for den endelige Opstilling af Mellemværendet mellem Banerne. De Stykgodsfragtbreve, der ikke skal bogføres kontovis, indføres i ind- og udgaaede Hæfter, der anlægges særskilt for hver Bane. Privatbanerne oversender begge Hæfter til Statsbanerne til Brug for Afregningen.

Rammerne for Bogføring og Rapportering i de udenlandske Forbindelser er fastlagt ved internationale Aftaler. Det enkelte Land har derfor kun begrænsede Muligheder for at gennemføre ensidige Rationaliseringer, og Systemet er da heller ikke i Aarenes Løb undergaaet nævneværdige Ændringer. Der anvendes saaledes fremdeles Fragtsedler i disse Forbindelser. Iøvrigt svarer Fremgangsmaaden i det væsentlige til den, der anvendes i Forbindelsen med de danske Privatbaner. Dog udfærdiger Stationerne Fragtrapporter baade over indgaaet og udgaaet Gods, og det er de sidstnævnte Rapporter, der udveksles mellem Banerne.

Fragtrevisionen foregaar i Statsbanernes egen Trafik paa Grundlag af de indsendte Hæfter, hvis Angivelser gøres til Genstand for kritisk Behandling. Der brevveksles med Stationerne, og Rettelser foretages, der som Regel ender med Tilbagebetalingsordre eller Udsættelse til Ansvar. Revisionen blev oprindelig foretaget af det samme Personale, som reviderede Fragtrapporterne, men udskiltes i 1925 som en selvstændig Arbejdsgruppe. Herved opnaaedes — foruden en væsentlig Personalbesparelse — at Antallet af det ved Fragtrevision beskæftigede Personale til enhver Tid kan afpasses efter Øjeblikkets Krav.

I Forbindelse med Privatbanerne reviderer hver Bane Fragterne efter sine Hæfter og sender sine Bemærkninger ud til vedkommende Station uden Hensyn til, om Stationen hører under den paagældende Bane eller ikke; dog skal Bemærkningen passere den anden Bane, hvis dennes Station berøres af Sagen.

For de udenlandske Forbindelsers Vedkommende reviderer hver Bane Fragtbeløbene i Fragtsedlerne over modtaget Gods samt Beløbene for Biindtægter i Fragtsedlerne over afsendt Gods. Forekommer der Rettelser i en fremmed Banes Tilsvaer, maa dennes Revision underrettes, for at Berigtigelse kan foretages.

Fordelingen af Fragten mellem Banerne og Opstillingen af den endelige Afregning med de 42 indenlandske Privatbaner, med hvilke Statsbanerne for Tiden har Overenskomst om direkte Indskrivning af Gods, foretages af Statsbanerne uden særlig Betaling paa Grundlag af Fragtfordelingslister, der udfærdiges ved Gennemskrivning i 2

Eksemplarer, af hvilke det ene tilstilles Privatbanen. Naar Listerne er afstemt, udregnes Privatbanernes Andel af Fragt m. m. for den beregnede Vægt i Henhold til Andelstabellen, medens Restfragten tilfalder Statsbanerne. Nogle Privatbaner, for Tiden 16, har foretrukket at betale Statsbanerne et nærmere fastsat Honorar for Arbejdet med Fragtfordeling m. v. mod til Gengæld at faa Del i det overskydende Beløb, der fremkommer, efter at hver af Parterne har faaet sine takstmæssige Fragtandele. De faar derfor tillagt en vis Procent af det udfundne Andelsbeløb som Tillæg til dette. Ud-ligning af Mellemværendet sker gennem en Hovedafregning, hvis Saldobeløb skal be-tales inden 14 Dage efter Afregningens Dato.

Afregningen med udenlandske Baner opstilles i nogle Forbindelser af den fremmede Bane, i andre af Statsbanerne paa Grundlag af de gensidigt udvekslede Opgørelser over ind- og udgaaet Gods. De i de forskellige Forbindelser deltagende danske Privatbaner faar deres Fragtandele opgjort og tilført ved Statsbanernes Foranstaltning.

Statistik

TALMÆSSIGE Opstillinger til Belysning af Jernbanernes Drift og Økonomi har været anvendt af Banerne lige fra disses første Barndom. Fra en beskeden Begyndelse har Jernbanestatistikken udviklet sig sammen med Jernbanerne, og stadig nye Omraader af disses vidtforgreneede Virksomhed er blevet gjort til Genstand for statistisk Be-handling.

Hovedbestanddelen af det statistiske Materiale udgøres af Ekspeditionsstedernes Regn-skaber samt Tog-, Lokomotiv- og Skibspersonalets Rapporter over Driftsmateriellets Bevægelser, der efterhaanden er blevet tilpasset efter Statistikkenes Behov. Kun for saa vidt angaar Godsstatistikken har Statsbanerne siden 1877 forlangt en særlig statistisk Rapport udarbejdet af Ekspeditionsstederne.

Bearbejdelsen af Materialet i statistisk Øjemed foretoges oprindeligt af de Myndig-heder, der modtog det indsendte Materiale, men er fra et ret tidligt Tidspunkt — i Slutningen af 70'erne — blevet henlagt til særlige statistiske Kontorer for henholdsvis det sjællandske og det jysk-fynske Omraade. Ved Sammenslutningen af de to Jernbane-omraader ophævedes det ene Kontor. Ved en i 1932 foretaget Omorganisation inden-for Statsbanernes Overledelse blev Statistisk Kontor og det daværende 3. Kontrolkontor sammendraget til eet Kontor under Benævnelsen Godsafregnings- og Statistikkontoret.

Resultaterne af den statistiske Behandling optages dels i den *Aarsberetning*, der under skiftende Benævnelser (Beretning om Driften, Beretning om Virksomheden, Aarsberetning) har været offentliggjort siden Banernes Begyndelse, dels i den siden 1918 udarbejdede *Maanedstatistik*, der kun udsendes til Tjenestebrug for de ledende Tjenestemænd. De vigtigste statistiske Oplysninger optages derhos i det af »Union internationale des chemins de fer« aarligt udgivne Tabelværk og sammes maanedlige Tidsskrift samt hvert Kvartal i »Nordisk Järnbanetidsskrift«. Ogsaa Statistisk Departement og Københavns Kommunes statistiske Kontor faar tilsendt Oplysninger til Op-tagelse i deres Publikationer.

Specialstatistiske Opgørelser til internt Brug udarbejdes i Distrikterne, og endvidere

udarbejder Ekspeditionsstederne en maanedlig »Arbejdsoversigt« til Belysning af deres Arbejdspræstationer.

Det sjællandske Jernbaneselskabs første Beretning omfatter Tidsrummet fra Roskildebanens Aabning den 27. Juni 1847 til Aarets Udgang. Alle efterfølgende Beretninger indtil Statens Overtagelse af Banerne i 1880 omfatter Kalenderaaret. De jysk-fynske Baners Beretninger omfatter derimod Finansaaret (1. April—31. Marts). I Tiden fra den første jyske Banestræknings Aabning den 3. September 1862 indtil Statens Overtagelse af Driften den 1. September 1867 blev de jysk-fynske Baner drevet af et af de engelske Entreprenører ved Banernes Anlæg oprettet Driftsselskab med Hovedsæde i Aarhus. Nogen aarlig Beretning synes ikke at have været offentliggjort af dette Selskab. Derimod foreligger der en summarisk Redegørelse for de økonomiske Hovedresultater af Selskabets Virksomhed til og med Driftsaaret 1865—66 i den af Indenrigsministeriets Central ved Banerne den 6. November 1866 afgivne Beretning om jysk-fynske Jernbaners Anlæg og Drift. Den første egentlige Driftsberetning — udarbejdet af Statsbanerne efter disses Overtagelse af Driften — omfatter Driftsaaret 1866—67.

Udsendelsen af selvstændige Beretninger for henholdsvis det sjællandske og det jysk-fynske Baneomraade opretholdtes i de første Aar efter Statens Overtagelse af de sjællandske Baner. Først med Driftsaaret 1886—87 foreligger en Beretning for det samlede Statsbanenet.

Ved Fremstillingen af Tabellerne i de sjællandske Baners Beretninger var der fra første Færd lagt særlig Vægt paa at belyse Person- og Godstrafikken mellem de enkelte Stationer indbyrdes, og disse Tabeller bibeholdtes i uforandret Skikkelse i hele Selskabets Levetid. Som Følge heraf tiltog Beretningerne stadigt i Omfang efterhaanden som Banenettet forøgedes. I Beretningen for Aaret 1879 — den sidste inden Statens Overtagelse af det 46 Mil lange Banenet — var Tabelbilagene saaledes vokset til et samlet Sidetal paa 285 (Format 22×27 cm), hvoraf alene 158 Sider medgik til Fremstillingen af Godsvægten i de enkelte Stationsforbindelser. I Modsætning hertil havde man ved Statsbanerne tidligt haft Øje for Nødvendigheden af at sammentrænge og begrænse Stoffet i Beretningerne, bl. a. ved — for saa vidt angaar Trafikken paa Stationerne — fra 1876—77 kun at give Oplysning om Trafikken til og fra hver Station. I Beretningen fra 1879—80 fylder Tabelbilagene derfor kun 92 Sider (23×30 cm) til Belysning af Virksomheden paa et Banenet af 114 Mils Længde.

Statsbanernes Fremstillingsform blev derfor naturligt normgivende for de efterfølgende Aars Beretninger, som da ogsaa i henimod en Menneskealder i alt væsentligt affattedes efter de engang givne Rammer.

For Driftsaaret 1818—19 fremtraadte Beretningen i en ny og udvidet Skikkelse. Den tekstmæssige Fremstilling blev gjort væsentlig fyldigere og Tabelstoffet omgrupperedes og forøgedes bl. a. med Tabeller over Tog- og Vognakselkilometer paa de enkelte Strækninger, Personalets Fordeling paa Tjenestoomraader, Sygestatistik m. m. Beretningens Sidetal steg herved til 332 mod 246 Aaret før. I de følgende Aar udvidedes Stoffet bl. a. med en Tabel over Person- og Godsvognakselkilometer i de enkelte Stationsintervaller (1920—21), medens andre Tabellers Omfang reduceredes, saaledes de varestatistiske Tabeller med ikke mindre end 52 Sider (1923—24). For yderligere at aktualisere Beretningen indføjedes der fra 1929—30 et illustreret Tekstafsnit om større Nyanlæg. Ved Ændring af den typografiske Opstilling og Anvendelse af mindre Typer

gik Sidetallet ned til ca. Halvdelen af det oprindelige, men skønt der i 1925—26 var tilkommet et alfabetisk Stikordsregister — fra 1928—29 tillige forsynet med fransk Tekst — følte Beretningen efterhaanden mindre overskuelig.

Med Beretningen for 1932—33 gik man derfor over til en helt ny Fremstillingsform, samtidig med at Formatet ændredes til Standard-Format A 4. Beretningen deltes i et Tekstafsnit, et Tabelafsnit og Tillæg. I det første samledes alle de tekstmæssige Oplysninger fra den tidligere Beretnings 17 Afsnit i mere sammentrængt Form, medens alle talmæssige Oplysninger samledes i 15 Tabeller, suppleret med et fransk Resumé over de vigtigste i Tabellerne indeholdte Oplysninger, og 4 Tillæg af følgende Indhold:

Tabel 1. Statsbanernes Trafik og Økonomi m. m fra 1880—81.

- 2. Baneanlæg, Bygninger m. m.
- 3. Driftsmateriel.
- 4. Driftsmateriellets Benyttelse.
- 5. Persontrafik paa Baner og Overfarter og Indtægt heraf.
- 6. Godstrafik paa Baner og Overfarter og Indtægt heraf.
- 7. Økonomi og Status.
- 8. Forbruget af og Udgiften til de vigtigste af de af Banerne benyttede Materialer.
- 9. Forbrug af Materialer til Vedligeholdelse og Forstærkning af Banelegeme og Overbygning.
- 10. Lokomotivers, Motorvognes, Færgers og Skibes Materialeforbrug.
- 11. Personale.
- 12. Sygestatistik.
- 13. Driftsuheld og Ulykkestilfælde m. m.
- 14. Overfarterne.
- 15. Omnibusruterne.

Fransk Resumé.

Tillæg I. Ekspeditionsstedernes Personale, Trafik og Indtægter i Driftsaaret.

- II. Trafikken mellem Statsbanerne og fremmede Befordringsmyndigheder samt Statsbanernes Indtægt deraf i Driftsaaret.
- III. Sammenstilling af de vigtigste Oplysninger om Driften af Stats- og Privatbaner i Driftsaaret.
- IV. Særlige Beskrivelser af Jernbane- og Broanlæg.

I Tabelafsnittet blev de almindelige statistiske Oplysninger givet i 5-Aars Oversigter, der efterfølges af Tabeller vedrørende særlige Forhold. Der optoges nye Tabeller over Personalets Fordeling efter Lønningsklasser og Tjenesteomraader, Tjenestemændenes Fordeling efter Aldersklasser, Antallet af Sygdomstilfælde indenfor Aldersklasser samt over Automobilruterne. Derimod udelodes en Del mindre væsentlige Oplysninger og enkelte Tabeller, hvis Nytte ikke skønnedes at staa i rimeligt Forhold til det med deres Fremstilling forbundne Arbejde. Beretningens samlede Sidetal reduceredes herved til 157, og det er ikke senere steget.

Da det ved den nye Distriktsordning fra den 1. Oktober 1916 var nødvendigt for Overledelsen i store Træk at kunne følge Distrikternes Virksomhed, medens Distrikterne for deres Vedkommende var interesseret i til Stadighed at kunne sammenholde egne Driftsresultater med de to andre Distrikters for i Tilfælde af større Afvigelser mellem Tallene at kunne efterspore Aarsagen hertil og eventuelt søge Forholdet ændret, bestemte man sig til under Benævnelsen »Maanedsstatistik til Tjenestebud« fra 1. April 1918 hver Maaned at udgive et trykt Hæfte, indeholdende Oplysninger om Banelængde, Tog-, Lokomotiv- og Vognbevægelsen, Udgifter paa de enkelte Budgetkonti, Materialeforbrug og Personale for hvert af Distrikterne. Hæftet, som udkom ca. 2½ Maaned efter den paagældende Maaned Udløb og i de første 3 Driftsaar fyldte 6 Sider, udvidedes derefter hurtigt ved Optagelse bl. a. af Oplysninger om Søfartsvæsenets og Værkstedernes Virksomhed, om Antallet af Rejser i Københavns Nærtrafik, om Indtægterne af Person- og Godsbefordringen samt af Sammenstillinger af Resultaterne indenfor hver Maaned af Driftsaaret. Fra og med Driftsaaret 1927—28 var Maanedsstatistikken fuldt udbygget, men var da ogsaa naaet til at fylde ca. 70 Kvartsider.

Fra 1. April 1930 undergik Maanedsstatistikken en radikal Ændring baade af Ydre og Indhold. Det ret uhaandterlige Kvart-Format blev erstattet af det mere praktiske Standard-Format A 5 — Lommeformat —, og Opstillingen af Tabellerne blev gjort langt mere overskuelig end hidtil. Samtidig suppleredes den med 12 Sider grafiske Tavler. Det samlede Sidetal blev 44, saaledes at der ved Forandringen ydermere opnaaedes en væsentlig Besparelse i Trykningsomkostningerne. Bortset fra, at Stoffet er blevet forøget med nogle nye Tabeller, bl. a. over Vægten af Godset fordelt paa Varearter og Takstklasse og et Afsnit om Omnibusruterne, er Maanedsstatistikens Form bibeholdt uforandret.

Naar Terminerne for Udsendelsen af Maanedsstatistikken i Aarenes Løb har kunnet overholdes trods den stadige Stigning i det statistiske Materiales Omfang, skyldes det særligt, at Hulkortsystemet fra 1922 blev anvendt til Fremstilling af den maanedlige Godsstatistik og den aarlige Personstatistik, senere tillige af Varestatistikken og Statistikken over præsterede Vognakselkilometer. Hulkortsystemet har endvidere gjort det muligt at begrænse Aarsberetningens Tabeller vedrørende de paagældende Forhold til kun at omfatte de Oplysninger, for hvilke der erfaringsmæssigt haves mest Brug, idet der i givet Tilfælde med ganske kort Varsel ved Hjælp af Hulkortene kan gives alle ønskede Oplysninger. Eksempelvis kan anføres, at medens Beretningen for 1922—23 paa 56 Sider gav Oplysning om Vægtmængden for 30 Varegrupper fra og til Statsbanestationer og mellem Statsbanerne og fremmede Baner samt om Varebevægelsen for de vigtigste Varearter i de væsentligste Stationsforbindelser, indeholder Beretningen for 1923—24 og alle efterfølgende Beretninger kun 4 Sider om Befordringsmængden af 36 Varegrupper, fordelt paa Kilometergrupper. Gennem Hulkortene kan Varebevægelsen nu belyses for ialt 165 Varearter.

Maskinanlægget omfatter 1 skrivende Tabulator, 1 Sorteringsmaskine og 3 Haandhullemaskiner. Antallet af hullede Kort udgjorde i 1945—46 ca. 1 Mill.

Foruden til de statistiske Opgørelser til Brug for Maanedsstatistik og Aarsberetning anvendes Systemet ved Udarbejdelsen af Værkstedernes Lønningsstatistik, idet dog Hullet af Kortene foregaar i Værkstederne.

Billetter og Blanketter

DEN her i Landet lige fra Banernes første Tid almindeligst anvendte Form for Jernbanebilletter, de saakaldte¹⁾ *edmonsonske Billetter*, der bestaar af firkantede Papstykker med paatrykt Tekst, er af Hensyn til den regnskabsmæssige Kontrol med Salget nederst paa Forsiden forsynet med paatrykte Løbe-Numre som Regel fra 1 til 10.000 indenfor hver enkelt Billetart. Ved hvert nyt Oplag af en Billetart forsynes Billetterne endvidere med Oplagsnummer 2, 3, 4 o. s. v. indtil 99 inkl.

Saa længe Banerne ikke selv havde særligt indrettede Billettrykkemaskiner, maatte Billetterne trykkes af private Bogtrykkerier paa almindelig Bogtrykpresse i hele Papark, hvoraf de enkelte Billetter maatte udskæres. Denne Fremstillingsmaade blev, efterhaanden som Forbruget af Billetter tiltog, for omstændelig, og man gik derfor over til Trykning af Billetter paa egne særligt indrettede Billettrykkemaskiner. Der blev i 1870'erne af de sjællandske Baner anskaffet en og af de jysk-fynske Statsbaner to Billettrykkemaskiner, saaledes indrettet, at de tilskaarne Billetpapper fra en paa Maskinen anbragt Kanal automatisk føres hen under Billetstemplet, ved hvis Slag Billetterne trykkes en for en, hvorefter de straks automatisk føres videre til en Numeratør, der paatrykker dem fortløbende Numre, og derfra videre til en anden for de færdigtrykte Billetter bestemt Kanal.

Ved Banernes Sammenslutning i 1885 blev de to Billettrykkemaskiner fra Aarhus med to Mand til deres Betjening overflyttet til København, hvor de sammen med de sjællandske indgik i et for Statsbanerne fælles Billettrykkeri, der blev en Del af den i 1886 oprettede Billet- og Blanketforvaltning og havde til Huse i Kælderen i de sjællandske Jernbaners gamle Administrationsbygning over for den daværende Hovedbanegaards Ankomstsider.

Den Tids Billettrykkemaskiner blev drevet med Haandkraft ved Hjælp af et Haandsving, og de første Billettrykkemaskiner var Enkeltrykkemaskiner, d: de var indrettede til kun at forsyne Billetterne med Paatryk paa Pappets ene Side. Senere anskaffede man ogsaa nogle Billettrykkemaskiner til Dobbelttryk, indrettet saaledes, at de samtidig forsyner begge Billetsider med Paatryk.

Den store Omtrykning af Billetter, der blev nødvendig som Følge af Takstloven af 24. April 1896, medførte en betydelig Udvidelse af Billettrykkeriet, til hvilket der da blev anskaffet 4 nye Maskiner, og omkring 1912 omfattede Trykkeriet ialt 15 Billettrykkemaskiner. Nogle af disse er dog senere udrangeret, og der haves nu ialt 12 Maskiner, hvoraf 8 Enkel- og 4 Dobbelttrykkemaskiner, alle af tysk Fabrikat. I 1918 begyndte man at gaa over til Anvendelse af elektrisk Drivkraft til Billettrykkemaskinerne, og ved Udgangen af 1920 var Elektrificeringen gennemført for alle Maskinernes Vedkommende. De 12 Maskiner, der nu haves, er dog i Almindelighed ikke alle i Brug samtidig. I selve Billettrykkeriet er nu kun ansat en Formand for dette og seks Billettrykkere, men i travle Perioder maa der ret ofte antages Typografer som Ekstra-billettrykkere.

Foruden til Statsbanernes eget Brug leverer Billettrykkeriet ogsaa — mod Betaling — trykte *edmonsonske Billetter* til en Række danske Privatbaner.

Medens der i Billettrykkeriet i 1895 kun blev trykt 5—6 Mill. Billetter, var man alle-

¹⁾ Opkaldt efter Opfinderen, den engelske Jernbanemand Thomas Edmonson, f. 1792.

rede i 1912 oppe paa en Mængde af ca. 25 Mill. fordelt paa ca. 100.000 forskellige Billetterarter¹⁾, og i Finansaaret 1918—19 blev der trykt 33.676.060 Billetter fordelt paa 175.760 forskellige Billetterarter¹⁾.

I 1933 blev de første automatiske, elektrisk drevne Billettertrykkemaskiner anskaffet til Billetkontorerne paa Københavns Hovedbanegaard, og Antallet af disse Maskiner er senere blevet forøget. Der haves nu i disse Billetkontorer ialt 10 store Billettertrykkemaskiner (saakaldte »Reginamaskiner«) og 5 mindre (saakaldte »Hurtigtrykkere«). Paa disse sidstnævnte Maskiner kan der hurtigt trykkes et stort Antal Billetter til nogle faa Stationer, hvorfor de anvendes til Billetsalg i Nærtrafikken. Størstedelen af de talrige edmonssonske Billetter, der sælges paa Københavns Hovedbanegaard, trykkes nu paa de der installerede Maskiner ved selve Salget.

I Billettertrykkeriet i Billet- og Blanketforvaltningen er der i de senere Aar blevet trykt følgende Antal edmonssonske Billetter:

I Finansaaret	Antal Billetterarter	Antal Billetter
1938—39	39.489	22.445.850
1939—40	48.129	19.505.440
1940—41	113.874 ¹⁾	25.467.270
1941—42	62.806	26.712.060
1942—43	49.680	26.552.790
1943—44	52.472	32.853.270
1944—45	46.585	33.083.165

De første edmonssonske Billetter, der blev anvendt af de sjællandske og de jyske Baner, var ligesom de senere anvendte Billetter trykt paa Papper, der var forskelligt farvede, eftersom Billetterne skulde være gyldige til den ene eller den anden Vognklasse. Billetter, der var gyldige til Hen- og Tilbagerejse, var i Almindelighed trykt som to Billetter paa et Billetpap og indrettede til, at Billetten til Henrejsen skulde afrides og indsamles paa denne, medens den anden Halvdel af Billetten var bestemt til Rejsehjemmel paa Tilbagerejsen. Billetterne var ikke saaledes som nu i Almindelighed trykt med et særligt Afsnit, der fraklippes, hvis de skal anvendes som Barnebilletter. Dette ved en skraa Streg markerede Afsnit indførtes i 1897. Tidligere fraklippede man, hvis en Enkeltbillet skulde anvendes som Barnebillet, et Stykke af Billetten efter Diagonalen, og senere fraklippede man en mindre Del af Billetten, medens man af en Dobbeltbillet udklippede en ligebenet Trekant med Størstedelen af Billettens højre Side som Grundlinie. Iøvrigt havde man særlige Billetter, der var kendetegnede som Barnebilletter eller som Hundebilletter til Brug i Stationsforbindelser, hvor Salget af saadanne Billetter var særlig stort.

Baade paa de sjællandske og paa de jysk-fynske Baner havde man tidligt Billetter til direkte Befordring med Jernbane og med forskellige private Skibe, og man havde i 1860'erne direkte Billetter mellem danske Stationer paa den ene Side og slesvigske, holstenske og nordtyske Stationer paa den anden Side. Anvendelsen af saadanne direkte Billetter blev yderligere udviklet i 1870'erne og de derefter følgende Aar.

Man fik f. Eks. i 1875 direkte Billetter mellem Stationer paa de jysk-fynske Statsbaner og Göteborg via Frederikshavn, og i 1878 fik man direkte Billetter mellem København og Paris. Efterhaanden fik man ogsaa direkte Billetter mellem større Statsbanestationer og forskellige Stationer paa visse danske Privatbaner.

¹⁾ Det store Antal er en Følge af indtraadte Takstændringer.

Som Kuriosum kan anføres, at man i 1868 havde edmonsonske Billetter, der var gyldige til Sporvejsbefordring fra Kongens Nytorv i København til den Jernbanestation i Gyldenløvesgade, hvorfra Togene den Gang afgik til Klampenborgbanen, og til Viderebefordring med denne. En saadan Billet fra Kongens Nytorv til Hellerup eller Charlottenlund, der altsaa var en Forløber for den i 1939 indførte Fællesbillet til Københavns Sporveje og Københavns Bybane, kostede 16 Sk.

Ved Gennemførelsen af Takstloven af 1903 indførtes særlige *Hurtigtogsbilletter* til to forskellige Takstzoner. Saadanne Hurtigtogsbilletter, der er kendetegnede ved røde Striber, anvendes vedblivende, men Taksterne for dem og de Zoner, for hvilke de er gyldige, er ændrede flere Gange i Aarenes Løb. Hurtigtogsbilletter sælges nu baade som Enkelt- og Dobbeltbilletter. Foruden Billetter til Persontog og blandede Tog sælges dog nu til Dags en Mængde Billetter, af hvis Tekst det fremgaar, at de er gyldige til alle Tog. Saadanne Billetter anvendes navnlig til længere Strækninger, til hvilke der saa godt som altid benyttes Hurtigtog.

For at begrænse Oplægningen af Billetter og dog bevare Muligheden for Billetsalg i alle Forbindelser indførtes i 1908 en Bestemmelse om, at der i Stationsforbindelser med ringe Trafik kunde anvendes skrevne Billetter, de saakaldte *Blankobilletter*. Der anvendtes først edmonsonske Blankobilletter. Af disse havde hver Station flere Arter, der hver havde paatrykt Pris til en af de forskellige Takstzoner, hvortil der kunde sælges Billetter. I disse Billetter tilføjede Billetsælgeren Bestemmelsesstationens Navn paa Forsiden og Ruteangivelse paa Bagsiden. Fra Marts 1919 gik man over til Udstedelse af Blankobilletter af Papir, der blev udstedt ved Gennemskrivning. I de nye Blankobilletter skal Billetsælgeren anføre Dato, Bestemmelsesstationens Navn, Rute og Pris samt det Antal Personer, for hvilke Billetten er gyldig, og for Dobbeltbilletter endvidere Gyldighedstiden. Der haves særlige Blankobilletformularer for hver Vognklasse, og for hver af disse igen særlige Formularer for Enkelt- og for Dobbeltbilletter. Vognklasserne er bl. a. kendetegnet ved grøn henholdsvis brun Indramning for Enkeltbilletter og ved grønne henholdsvis brune Tværstriber for Dobbeltbilletter. Anvendelsen af de her omhandlede Blankobilletter er ikke begrænset til Forbindelser, for hvilke Zonetakster er gældende. De udstedes baade til Rejser mellem Statsbanestationer indbyrdes til Rejser mellem en Statsbane- og en dansk Privatbanestation. Til Belysning af den Anvendelse, der nu til Dags gøres af Blankobilletter, kan oplyses, at Statsbanernes Ekspeditionssteder i Juli Maaned 1939 har udstedt ialt 68.800 og i Juli Maaned 1946 205.647 Blankobilletter til Brug i indenlandsk Færdsel.

Blankobilletterne leveres til Billet- og Blanketforvaltningen af private Bogtrykkerier ligesom alle andre af Statsbanerne anvendte Billetter af Papir og Karton, idet Statsbanernes eget Billettrykkeri udelukkende fremstiller edmonsonske Billetter.

I 1925 blev der indført Salg af edmonsonske *Pladsbilletter* til Personvogne, der løb direkte mellem København og Esbjerg, og lignende Pladsbilletter blev ogsaa solgt til direkte Personvogne mellem København og Berlin henholdsvis Hamburg. Da Lyntogene kom i Gang i 1935, fik man ogsaa særlige Pladsbilletter til disse Tog. Foruden de Pladsbilletter, der købes paa Stationerne, sælges der ogsaa Pladsbilletter i Togene til rejsende, der uden forud at have løst Pladsbillet paa en Station medtages i Lyntog eller i gennemgaaende Vogne. Disse sidstnævnte Pladsbilletter er Papirbilletter (saakaldte »Blokbilletter«).

Fra 1. Maj 1934 fik man særlige edmonsonske *Bybanebilletter* til Københavns Bybane, og i 1939 fik man foruden Bybanebilletter gyldige til en enkelt uafbrudt Rejse paa Københavns Bybane *Timebilletter* gyldige til et vilkaarligt Antal Rejser mellem alle Stationer paa Københavns Bybane inden for 1 Time og *Fællesbilletter* til ubegrænset Befordring paa Københavns Bybane og Københavns Sporveje inden for Takstgrænserne inden for 1 Time. Timebilletterne og Fællesbilletterne, af hvilke de sidste ogsaa sælges paa Sporvognene, er Billetter af omtrent samme Type som Sporvognenes Omstigningsbilletter.

I den nye internationale Overenskomst om Befordring af Personer og Rejsegods paa Jernbaner, der traadte i Kraft den 1. Oktober 1928, fandtes bl. a. Bestemmelser om internationale Jernbanebilletters Tekst, og der er mellem de fleste europæiske Landes Jernbaner truffet Aftaler om fælles Ekspeditionsforskrifter vedrørende international Befordring af Personer og Rejsegods paa Jernbane. I disse Forskrifter er det bl. a. bestemt, at internationale Jernbanebilletter skal være gule til 1. Klasse, grønne til 2. Klasse og brune til 3. Klasse.

Indtil 1934 havde man paa de danske Statsbaner haft tre Vognklasser, 1., 2. og 3. Klasse, men gik nu over til i indenlandsk Færdsel kun at have to Vognklasser, 1. Klasse og Fællesklasse, medens man i Forbindelse med Udlandet vedblivende har 1., 2. og 3. Klasse. Billetter til indenlandsk Færdsel er herefter grønne til 1. Klasse og brune til Fællesklasse. Edmonsonske Dobbeltbilletter er særlig kendetegnet ved en hvid Midtstribe. Visse edmonsonske Billetter til indenlandsk Færdsel er nu forsynet med en Kontrolkupon, f. Eks. Billetter mellem Stationer indbyrdes paa Strækningen København-Helsingør over Skodsborg eller Hillerød, for saa vidt deres Gyldighed ikke ophører paa en Station, hvor der til Stadighed er Billetkontrol ved Ugangen.

I Aarenes Løb er Statsbanernes Billetudstedelse i øvrigt blevet yderligere udviklet paa forskellig Maade.

Der har allerede i adskillige Aar af Statsbanestationer kunnet udstedes Billetter til de allerfleste danske Privatbanestationer, hvortil der haves direkte Sporforbindelse, og der udstedes ligeledes Billetter til direkte Befordring over Statsbanerne og enkelte private Rutebilstrækninger. Ogsaa Billetudstedelsen til udenlandske Stationer er — eller har før sidste Verdenskrig været — meget omfattende. Endvidere er eller har der til Brug i indenlandsk Færdsel været indført adskillige nye Billetterter, hvoraf nogle dog atter er inddragne.

Til Hen- og Tilbagerejse mellem Københavns Bybane og Klampenborg sælges der om Sommeren blaa edmonsonske *Badebilletter*, der er forsynet med Kontrolkupon, som giver Adgang til et Strandbad ved Bellevue.

Udviklingen af Statsbanernes Billetvæsen er dog ikke begrænset til de edmonsonske og de foran omhandlede Blankobilletters Omraade. Der udstedes — eller har været udstedt — Billetter af adskillige andre Typer.

Allerede i Sommeren 1873 indførtes de første Rundrejsebilletter i Kuponform til Rejse mellem København og forskellige tyske Stationer. Disse Billetter, der kun maatte anvendes i Maanederne Maj—September, havde 30 Dages Gyldighed.

I 1876 indførtes visse faste Rundrejsebilletter gældende til Rejse mellem sjællandske Stationer og Stationer i Jylland-Fyn, men da Statsbanerne i 1889 sluttede sig til de i Tyskland og adskillige andre Lande gældende Bestemmelser om Udstedelse af sam-

mensatte (kombinerbare) Rejsebilletter, bortfaldt ovennævnte Rundrejsebilletter. De Rejsebilletter, der nu sælges under Betegnelsen »Kuponbillethæfter«, sammensættes af særlige paa Enkeltstrækninger lydende Kuponer, der er indsat i et Omslag. De udstedes her i Landet (foruden af forskellige private Rejsebureauer) af de danske Statsbaners Rejsebureau i København, der faar Oplag af Kuponerne leveret gennem Billet- og Blanketforvaltningen. Denne Forvaltning leverer ogsaa Oplag af Kuponer, lydende paa danske Statsbanestrækninger, til indenlandske og udenlandske Baner og Rejsebureauer.

Kuponbillethæfter kan bestilles paa danske Statsbanestationer, der faar de bestilte Hæfter tilsendt fra Statsbanernes Rejsebureau.

Der udstedes endvidere i indenlandsk Færdsel særlige *Billetter til Udflugtsrejser*, som foretages af Skoler og Ungdomsorganisationer (en Slags Blankobillet, trykt paa brunt Papir), og *Billetter til Selskabsrejser* (en Slags Blankobillet, trykt paa hvidt Papir) med dertil hørende edmonsonske Kontrolbilletter.

Til Rejser i Forbindelse med Udlandet udstedes *Befordringsbeviser for Grupperrejser* (til Selskabs- og Skolerejser m. m.) samt *Seddelbilletter* og *Bogbilletter*. Om disse sidstnævnte Rejsehjemlers Udseende og Rubricering er der truffet internationale Aftaler.

Seddelbilletter er en Art Blankobilletter, der efterhaanden anvendes meget i international Færdsel, og Bogbilletter er smaa Hæfter med Kuponer, hver lydende paa en Del af den Strækning, til hvilken Billetten gælder.

Begge de to sidstnævnte Billetter sælges f. Eks. til Rejser med det i Maj 1946 etablerede Tog »Nordexpress«.

Af Hensyn til, at Valutakurserne for Tiden er variable, er Billetprisen under de nuværende Forhold i Almindelighed ikke paatrykt internationale Billetter, men maa paaføres disse skriftligt.

En særlig Billetterart er de Billetter af Karton eller Pap, der under de senere Aars Trafikvanskeligheder har maattet anvendes i stor Mængde som *Adgangsbilletter* til visse af Statsbanernes Tog, Færger og Skibe for at regulere Tilstrømningen til disse ved Højtider og under Ferietrafik.

De indsamlede, afbenyttede Rejsehjemler afleveres af Togpersonalet til Stationerne, som skal underkaste alle indsamlede Rejsehjemler et Eftersyn med Hensyn til Gyldighed og Klipping samt ordne dem efter Afgangsstation. Tidligere skulde indsamlede Billetter ogsaa ordnes efter Løbenummer og senere saaledes, at det højeste Nummer laa øverst, men dette forlanges ikke mere. Billetter, der er solgt af fremmede Baner, og Kuponbilletter samles i et særligt Omslag. Alle i Løbet af en Dag indsamlede Rejsehjemler indsendes daglig til Billet- og Blanketforvaltningen, hvor de bliver gjort til Genstand for yderligere Gennemsyn og Sortering.

En Rejsehjemmel, der sælges af Stationerne og har fundet meget stor Anvendelse paa de danske Statsbaner, er *Abonnementskort*.

Allerede i Slutningen af 1850'erne havde man paa de sjællandske Baner saakaldte Abonnementsbilletter til Rejse mellem bestemte Stationer gyldige til 1. og 2. Klasse i $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$ eller $\frac{1}{1}$ Aar. En saadan Billet var dog kun gyldig for den, paa hvis Navn den var udstedt, altsaa en Rejsehjemmel af den Art, der nu til Dags benævnes Abonnementskort. Fra 1864 fik man ogsaa Abonnementsbilletter af den her omhandlede Art, der var gyldige til 3. Kl.

Paa de jysk-fynske Statsbaner kunde man i Slutningen af 1860'erne til Afstande indtil 15 Mil løse *Abonnementsbilletter*, gyldige til 12 Hen- og Tilbagerejser for den, paa hvis Navn Abonnementsbilletten var udstedt, eller for dennes Husstand, og fra 1872 kunde man ogsaa paa de jysk-fynske Statsbaner faa udstedt Abonnementskort, baade Kort til Rejse mellem bestemte Stationer og Kort til Rejse mellem samtlige Stationer.

Efter Banernes Sammenslutning kunde der løses Abonnementskort gyldige til 1) hele Statsbanenettet, 2) til Rejse mellem bestemte Stationer og 3) til Overfarterne. Til Kort, der var gyldige til hele Statsbanenettet, skulde anvendes Fotografi af den, for hvem Kortet var udstedt, og det samme var Tilfældet med de i 1894 indførte *14 Dages Kort* til hele Statsbanenettet. Medens de foran under 1)---3) nævnte Abonnementskort blev udstedt af Billet- og Blanketforvaltningen, hvortil Bestillinger paa saadanne Kort blev indsendt af Stationerne, kunde *14 Dages Kort* ogsaa udstedes af en Del større Stationer.

Ved Takstloven af 1903 indførtes Ugekort mellem bestemte Stationer gældende til visse Morgen- og Aftentog paa Hverdage.

Fra Maj 1907 kan Abonnementskort gældende mellem samtlige Stationer i 1, 2 eller 3 Maaneder udstedes af større Stationer samt af Statsbanernes Rejsebureau i København.

Ved Takstloven af 1911 blev der indført *8 Dages Kort* gyldige til Rejse paa 3. Kl. mellem samtlige Stationer i Sommertiden. Disse Kort kunde ligesom *14 Dages Kort* udstedes af større Stationer samt af Statsbanernes Rejsebureau. Fotografi skulde anvendes. Ved Takstloven af 1925 indføres der ogsaa *8 Dages Kort* til 2. Kl.

Fra 1. Januar 1917 kan Abonnementskort til Rejse mellem to eller flere angivne Stationer og til Overfarterne udstedes som *Ratekort* indenfor et Tidsrum af 12 Maaneder, dog kun til 3. Kl.

Fra 1. Marts 1930 indføres *15 Dages Kort* i Stedet for de hidtidige *14 Dages Kort*. Samtidig indføres 8- og 15-Dages Kort til halv Pris for Børn.

Fra 1. Juni 1926 kan *Fornyelseskort* til Ratekort mellem Københavns Bybane og to eller flere angivne Stationer paa Strækningerne til og med Rungsted, Birkerød, Ballerup og Roskilde udstedes af de paagældende Stationer, som herefter har Oplag af de omtalte Fornyelseskort, og fra 1. Maj 1934 kan Ratekort mellem to eller flere angivne Stationer udstedes mod Betaling for en Maaned ad Gangen uden Begrænsning af Tiden for Abonnementets Varighed. Samtidig er Stationerne paa ovennævnte Strækninger samt Helsingør Station blevet sat i Stand til at udstede saavel Ratekort for første Maaned som Fornyelseskort til Rejse mellem de omtalte Stationer og Københavns Bybane.

Statsbanernes Stationer kan ogsaa fra 1. Maj 1934 udstede *Ugekort* med Gyldighed i 7 Dage fra en hvilken som helst Dag i Ugen til een daglig Hen- og Tilbagerejse mellem to bestemte Stationer. Disse Kort er enten saakaldte »faste« Ugekort (med paa trykte Stationsnavne), der anvendes i Forbindelser, hvor der sælges særlig mange Ugekort, eller Blankokort, hvis Rubrikker udfyldes af Salgsstationen.

Fra samme Dag blev der indført Salg af *Abonnementsbilletter* til Københavns Bybane. Disse Abonnementsbilletter er smaa Hæfter, der indeholder Billetter til 11 enkelte uafbrudte Rejser.

Siden 1939 udstedes der særlige Bybanekort, gyldige til Rejser paa hele Københavns Bybanes Omraader.

Statsbanernes Kortsystem er i det hele taget i Aarenes Løb blevet meget udbygget, og det Omfang, hvori Kortene kan udstedes af Ekspeditionsstederne selv, er blevet udvidet. Samtlige Stationer og Danske Statsbaners Rejsebureau kan til Bestillere af Maanedskort til Rejser mellem to eller flere angivne Stationer straks udstede en saakaldt »Foreløbig Rejsehjemmel« med Gyldighed i 6 Dage fra det bestilte Maanedskorts første Dag. Det bestilte Kort udleveres i saa Fald kun mod Tilbagelevering af den foreløbige Rejsehjemmel.

Næsten enhver Statsbanestation kan nu selv udstede Ugekort, 8 Dages Kort og 15 Dages Kort. Saadanne Kort kan naturligvis ligeledes udstedes af Danske Statsbaners Rejsebureau, som ogsaa selv kan udstede Maanedskort til Rejse mellem samtlige Stationer med Gyldighed i 1 til 12 Maaneder, Bybanekort samt Ratekort til Rejser mellem to eller flere angivne Stationer inden for Københavns Nærtrafikomraade. Kort til Rejse mellem samtlige Stationer med Gyldighed i 1—4 Maaneder eller 12 Maaneder kan ogsaa udstedes af Københavns Hovedbanegaard, men en stor Mængde Abonnementskort udstedes dog vedblivende af Billet- og Blanketforvaltningen efter Bestillinger, der modtages gennem Stationerne.

Til Belysning af den meget betydelige Udvikling, der er foregaaet med Hensyn til Anvendelsen af Abonnementskort paa Statsbanerne, kan det eksempelvis oplyses, at disse i hele Kalenderaaret 1896 ialt havde 600 Abonnenter, medens man i September Maaned 1946 ialt havde 33.900 løbende Abonnenter. I disse Tal er ikke medregnet rejsende, der har løst Ugekort, 8 Dages-, 14 Dages- eller 15 Dages-Kort.

Foruden de foran omhandlede Rejsehjemler, der saa godt som alle sælges paa Jernbanestationer og i Rejsebureauer, anvendes der paa Statsbanerne en stor Mængde andre Rejsehjemler, der sælges i Jernbanetog, paa Færger og Skibe samt i og til Statsbanernes Rutebiler.

I Jernbanetogene sælges af Togpersonalet saakaldte »Trinbrætbilletter« til rejsende fra Trinbrætter og Stoppesteder samt fra Ekspeditionssteder, som er lukkede ved visse Tog. Til Trinbrætbilletter anvendes særlige Formularer, der oplægges paa bestemte Stationer, hvor Togpersonalet faar dem udleveret, og hvortil det skal aflægge Regnskab for solgte Billetter. Disse, der hver især bestaar af en Stamme og den egentlige Billet, er saaledes indrettet, at det ved samtidig Klipping af Billetten og Stammen kan angives, paa hvilken Dag og til — undertiden til og fra — hvilket Ekspeditionssted Billetten er udstedt, samt — hvis Prisen ikke er paatrykt Billetten — hvilken Pris der er opkrævet.

I enkelte Forbindelser sælges der Rulle- og Blokbilletter i Togene.

Til rejsende, som mangler Hurtigtogsbillet, men som bortset herfra har gyldig Rejsehjemmel, sælges i visse Tog særlige *Blok-Hurtigtogsbilletter*. Disse er forsynet med Datorubrik, i hvilken Datoen klippes ved Salget.

Til rejsende, der mangler gyldig Rejsehjemmel, og som derfor maa efterbetale i Toget, udsteder Togpersonalet *Togbilletter*. Disse udleveres til Togpersonalet ved direkte Henvendelse til Billet- og Blanketforvaltningen. De leveres sammenhæftede i Bøger paa 50 Stkr. mod Kvittering. Hver Billet er delt i fire Afsnit. Billetten udfærdiges ved Gennemskrivning og ved Benyttelse af den trykte Tekst, hvori der foretages de fornødne Tilføjelser og Rettelser. Et Afsnit leveres den rejsende som Kvittering, et Afsnit indsendes til Revisions- og Personafregningskontoret, et Afsnit afleveres til

den Station, hvortil Togbetjenten indbetaler det opkrævede Beløb, for hvilket denne Station kvitterer paa det fjerde Afsnit, der afrives og gemmes af Togbetjenten.

Efterhaanden som Statsbanernes Færgeoverfarter blev aabnet, blev der indført særlige *Fægebilletter*. Disse var dog ikke edmonsonske Billetter, men Billetter af Papir, saakaldte *Rullebilletter*. I de senere Aar sælges saadanne Rullebilletter fra saakaldte »Birekakasser«, som bæres af Billetsælgeren, og hvoraf de enkelte Billetter først maa udtages ved Salget. En Birekakasse indeholder indtil 12 forskellige Billetruller. Disse Fægebilletter sælges af Skibspersonalet til rejsende, der træffes om Bord uden gyldig Rejsehjemmel til den Klasse, hvor de træffes. Tilkøbsbilletter, der sælges om Bord, er dog Blokbilletter.

Skibspersonalet modtager Billetterne af en af Færgestationerne og tilbageleverer dem daglig til samme Station mod Betaling og Regnskab for de solgte Billetter.

Paa Kalundborg-Aarhus Overfarten sælges dog almindelige edmonsonske Billetter om Bord af Skibspersonalet, som aflægger Maanedesregnskab for Salget. Paa denne Overfart sælges ogsaa særlige edmonsonske Billetter til Soveplads om Bord.

De Billetter, der købes paa Stationerne til Befordring over en Færgestrækning, er almindelige Jernbanebilletter, og særlige edmonsonske Tillægsgilletter maatte i sin Tid ogsaa løses til Befordring over Færgestrækningerne, naar Færgefarten ikke kunde gennemføres under Isforhold.

Til Befordring med det af de svenske og de danske Statsbaner drevne Dampskibsselskab Øresunds Skibe sælges paa Københavns Havnegade Station Blokbilletter til Malmø.

Ved Statsbanernes Overtagelse af forskellige *Rutebilstrækninger* i 1932 og de derefter følgende Aar havde disse Foretagender, der hidtil havde været drevet af private, ret forskellige Billetsystemer. Paa nogle Strækninger blev der opkrævet Betaling af de rejsende, men ikke udstedt Billetter, paa andre Strækninger havde man National-Kasseapparater, hvis Bons anvendtes som Billetter, eller man solgte Billetter, der ved forskellig Klipning blev gyldige enten til Enkelt- eller til Dobbeltbilletter, og paa en Del af Strækningerne anvendtes Birekabilletter.

Statsbanerne indførte nu et nogenlunde ensartet Billetsystem paa alle de af dem drevne Rutebilstrækninger. Der sælges særlige Enkeltbilletter og særlige Dobbeltbilletter, som i Almindelighed er *Klippebilletter*, der har fortløbende Numre og hver især er forsynet med en Stamme, der gennemklippes sammen med Billetten. Denne klippes saaledes, at den viser Dato, Strækning, Retning og Pris. Endvidere kan der købes *Abonnementsbilletter* til 10 Rejser, hvorved der opnaas Rabat.

Saa længe der fandt Billigkørsel Sted paa Statsbanerne, solgte man ogsaa paa Søn- og Helligdage *Billigbilletter* til Hen- og Tilbagerejse paa Statsbanernes Rutebilstrækninger.

Paa Rutebilstrækningerne København-Greve Strand-Køge og København-Taastrup anvendes »*Blokbilletter*« til Rejser mellem Strækningernes Endepunkter. Afrejse- og Bestemmelsesstation samt Pris er trykt paa disse Billetter, og Dobbeltbilletterne har Datoangivelser, i hvilke der klippes, saa at Billetten bliver dateret. Til og fra Mellem-Holdsteder paa Strækningerne anvendes Klippebilletter.

Paa Greve-Ruten kan der løses *40 Turs-Kort* til 40 Enkeltrejser mellem bestemte Takstationer, og paa København-Taastrup-Ruten sælges *Ugekort*.

Endvidere kan der til Rejser paa de af Statsbanerne drevne Rutebilstrækninger løses *Abonnementskort*. Disse udstedes af de stedlige Rutebilkontorer og skal ligesom Abonnementskort til Statsbanerne være forsynede med Fotografi.

Foruden de Blanketter, der anvendes som Billetter, f. Eks. de foran omhandlede Blankobilletter og Togbilletter, anvender Statsbanerne naturligvis et meget betydeligt Antal Blanketter af mange forskellige Arter.

De Blanketter, der skal bruges af Stationerne — baade saadanne, som sælges til Publikum, og saadanne, som anvendes internt i Statsbanernes Tjeneste — rekvireres i Almindelighed skriftligt i Blanketforvaltningen. For saadanne Blanketter m. v., som sælges til Publikum, aflægges der maanedligt Beholdningsregnskab. Dette gælder f. Eks. Fragtbreve, Statsbanefrimærker og Frankeringsmærker.

De første danske *Fragtbreve* var noget mindre end dem, der nu anvendes. De var trykt paa begge Sider af Papiret, der var rødt til Ilgodsfragtbreve og hvidt til Fragtgodsfragtbreve. Da man paa de jysk-fynske Statsbaner i 1876 begyndte at modtage Ekspresgodssendinger, anvendte man hertil Ilgodsfragtbreve, men med Paategning »Ekspres« foran Ordet »Ilgods« i Overskriften. Enhver kunde lade disse Fragtbreve trykke, men i 1890 blev Fragtbrevformularen ændret, man fik brune Ekspresgodsfragtbreve, røde Ilgodsfragtbreve og hvide Fragtgodsfragtbreve, der alle var forsynede med Statsbanernes Stempel, og samtidig blev det bestemt, at Fragtbreve ikke maatte benyttes, med mindre de havde været indsendt til Statsbanerne til Stempling og Prøvning.

I 1898 blev Statsbanernes Ekspeditionssteder instruerede om, at de ikke maatte sælge andre Fragtbreve end de af Statsbanerne fremstillede. Alligevel havde de ansatte paa Ekspeditionsstederne — i Reglen Stationsforstanderen eller Godsekspeditøren — Indtægt ved Styksalg af Fragtbrevene, der paa dette Tidspunkt kostede 5 Øre pr. Stk. og kun 60 Øre for 100 Stkr., men dette ophørte, da der i Loven af 1919 om Statens Tjenestemænd blev optaget en Bestemmelse om, at Rabatbeløb for stykvis Salg af Blanketter og Frigørelsesmidler samt lignende Sportler og Gebyrer fremtidig skulde tilfalde Statskassen. Prisen for et af Statsbanernes lokale Fragtbreve blev fra 1919 fastsat til 3 Øre, og der blev ikke ydet Rabat ved Køb af flere Fragtbreve. Disses Pris har senere varieret en Del under Hensyn til Priserne for Papir og Tryksager, og da der den 1. Januar 1932 i Statsbanenes Godsbefordringsreglement blev optaget en Bestemmelse om, at der til Udfærdigelse af Fragtbreve skal bruges en Formular, som kun maa fremstilles af de danske Statsbaner, blev det samtidig bestemt, at Firmaer, som indgiver samlet Bestilling paa Fragtbreve i større Partier — mindst 5000 Stkr. — med Forpligtelse til at aftage dem i Løbet af et Aar, opnaar en vis Rabat, der varierer efter Størrelsen af det bestilte Parti.

Formularen til Statsbanernes lokale Fragtbreve blev samtidig ændret. Bl. a. blev der som en Del af Fragtbrevet optaget en Efterkravskupon, hvis Rubrikker skal udfyldes, hvis Afsenderen vil trække Efterkrav paa den Sending, han vil afsende. Ved Efterkravets Udbetaling udleveres den øverste Del af Efterkravskuponen til Afsenderen, som derved faar et Regnskabstilag. Samtidig gik man bort fra Anvendelsen af brune og røde Fragtbreve og gik over til kun at anvende hvide Fragtbreve med Paatryk Ekspresgods-Fragtbrev, Ilgods-Fragtbrev eller Fragtgods-Fragtbrev. Ekspresgods- og Ilgodsfragtbreve var derhos foroven forsynede med en brun henholdsvis en rød Tværstrib.

Efter at der var fremkommet Forslag om Ændring af Fragtbrevformularen, blev denne i 1944 paany ændret efter et Udkast, der i sin endelige Form var tiltraadt af Grosserer-Societetet. Denne Fragtbrevformular er efter Anmodning fra Handelsstanden indrettet til Gennemskrivning paa Maskine og bestaar af to Dele (Fløje), nemlig det egentlige Fragtbrev samt en Kvitterings- og en Efterkravskupon. Baade foroven og forneden paa Ekspresgods- og Ilgodsfragtbrevene er der nu en brun, henholdsvis en rød Tværstribet. Prisen for disse Fragtbreve er 3 Øre pr. Stk.

De af de danske Statsbaner fremstillede internationale Fragtbrevblanketter er i nøje Overensstemmelse med Forskrifterne i den internationale Overenskomst om Godsbefordring paa Jernbaner. Disse Blanketter, der er to-fløjede, idet hver Blanket bestaar af selve Fragtbrevet og et dermed sammenhængende Fragtbrevduplikat, hvis Anvendelse er obligatorisk i international Færdsel, koster nu 4 Øre pr. Stk.

Der anvendes store Mængder af Fragtbrevblanketter, af hvilke Statsbanerne i den senere Tid har ladet fremstille ca. 1.000.000 maanedligt.

Statsbanefrimærker anvendes til Frankering af Banepakker.

Anvendelsen af Jernbanefrimærker begyndte her i Landet, da de jysk-fynske Baner i 1865 indførte Begrebet »Frimærkepakker« og dermed Salg af Jernbanefrimærker til 8 og 12 Sk til Frankering af saadanne Pakker. Disse Mærker, der kun var i Brug et Par Aar, var ikke trykt paa Vandmærkepapir, men de blev forsynet med et Kontrolstempel »Jysk-fynske Jernbaner« i Tørtryk eller senere med et Monogram »J. F. J.«.

Da Staten i 1867 overtog de jysk-fynske Baner, blev Pakketaksterne i Oktober samme Aar ændret, hvorefter man kun fik Brug for Mærker til 8 Sk., og der udkom nye 8 Sk. Mærker, som var fremstillet med Vandmærke »J. F. J.«. For et helt Ark indeholdende 25 Mærker betalte man 2 Rigsdaler = 192 Sk., fra Januar 1872 dog kun 184 Sk.

Fra 1. Januar 1875 blev Taksten ændret til 20 Øre pr. paabegyndte 10 Pund, og der blev indført et blaat 20 Øres Mærke med Vandmærke »J. F. J.« af samme Type og Størrelse som det sidste 8 Sk. Mærke. Prisen for et Ark af disse Mærker var 4,50 Kr.

De sjællandske Baner havde den 1. Maj 1866 fulgt de jysk-fynske Baners Eksempel og indført Begrebet »Frimærkepakker« med Salg af Jernbanefrimærker til 8 og 12 Sk., men uden Rabat ved Salg i hele Ark.

Fra 1. Januar 1875 gik man ogsaa paa de sjællandske Baner over til 20 Øres Jernbanefrimærker (uden Vandmærke), og disse anvendtes her indtil 31. December 1883.

Derefter anvendte man paa de sammensluttede Baner et blaat 20 Øres Mærke med Vandmærke »D. S. B.«, men ellers lig med det blaa 20 Øres Mærke, der havde været anvendt af de jysk-fynske Statsbaner fra 1. Januar 1875. Mærker af denne Type og Størrelse — ca. 36×47 mm — anvendtes derpaa indtil 1922, men man indførte og inddrog efterhaanden Mærker til flere forskellige Priser som Følge af de ret hyppige Takstændringer, hvorom henvises til foranstaaende Afsnit »Takster og Tariffer«.

Ved Salg af Statsbanefrimærker i hele Ark blev der givet Rabat, men dette ophørte fra 15. Oktober 1919 i Anledning af den foran omtalte Bestemmelse i Tjenestemandsløven af 1919.

I 1922 gik man over til at anvende Statsbanefrimærker af mindre Format — ca. 23×32 mm — men med samme Tegning og Vandmærke som hidtil, og i 1934 blev

der indført Statsbanefrimærker af den Type, der nu anvendes, med Billeder fra Statsbanernes eget Omraade, f. Eks. af en Signalklokke, en Signallygte eller en Statsbanefærge. Samtidig blev den hidtil anvendte Betegnelse »Frimærkepakke« ændret til »Banepakke«.

I 1940 indførte man Begrebet »Ekspresbanepakke«. Saadanne Pakker skal baade være paaklæbet almindeligt Statsbanefrimærke og et Ekspresbanemærke af større Format end de almindelige Statsbanefrimærker.

Foruden Ekspresbanemærkerne, der koster 1 Kr. pr. Stk., forekommer for Tiden Statsbanefrimærker af Værdierne 5, 10, 15, 30, 50, 60, 75, 90, 100, 120 og 180 Øre til Salg paa Statsbanernes Ekspeditionssteder.

Til Statsbanefrimærkernes Fremstilling køber Statsbanerne Vandmærkepapir, der leveres et privat Bogtrykkeri, som trykker Mærkerne og afleverer dem til Banerne.

Frankeringsmærker til Paaklæbning paa Fragtbreve blev af Statsbanerne indført i 1905 for at simplificere Stationernes Bogføring af og Regnskab for mindre Fragtbeløb, som Afsendere af Godssendinger betaler til Indleveringsstationen, der paaklæber Mærkerne. Disse er mindre end Statsbanefrimærker, og der blev fra først af kun anvendt fire Arter til 5, 10, 30 og 50 Øre, men i Aarenes Løb er Grænsen for Anvendelsen af Frankeringsmærker blevet udvidet flere Gange, og der anvendes for Tiden 12 forskellige Arter til Værdierne 5, 10, 30, 40, 50, 60, 70, 80, 90, 100, 200 og 500 Øre.

Nogle af disse Mærker anvendes ogsaa af Statsbanernes Rutebiler til Frankering af Rutebilpakker. I saa Fald har Mærkerne Paatryk »Rutebilpk.«.

Yderligere Omtale i Enkeltheder af Statsbanernes talrige Blanketter til Brug paa Stationer og Færger, i Kontorer og Værksteder m. fl. vilde føre for vidt.

De forskellige Blanketter er i Almindelighed indført efter Ordre fra Generaldirektoratet, der f. Eks. har foreskrevet Anvendelsen af en eller flere Blanketter efter Forslag fra et af Distrikterne, en Station, et Værksted eller et andet af Statsbanernes Organer, og førend et saadant Forslag realiseres, er der som oftest — hvis Tiden har tilladt det — indhentet Udtalelser derom fra Repræsentanter for dem, der skal anvende de foreslaaede Blanketter. Der modtages ogsaa ret ofte Forslag om Ændring eller Anskaffelse af en eller anden Blanket, hvorom der i saa Fald ogsaa indhentes Udtalelser fra dem, der anvender den. Hensyn til Papirbesparelse og Ønskeligheden af Standardisering er navnlig i de senere Aar taget stærkt i Betragtning ved Indførelse af nye Blanketter saa vel som ved Forslag om Ændring af hidtil anvendte Blanketter.

Trykningen af Blanketter foretages af Fængselsvæsenet eller af private Bogtrykkerier. Ofte anskaffer Statsbanerne selv det Papir, der skal anvendes til Trykningen, f. Eks. af Fragtbreve.

Nogle danske Privatbaner køber en Del af deres Forbrug af Blanketter hos Statsbanerne.

Bortset fra de Blanketter, der sælges til Publikum, har i Almindelighed enhver af Statsbanernes Blanketarter af praktiske Hensyn sit Formularnummer. Statsbanerne havde ved Udgangen af

1897 ca.	950	forskellige	Formularer
1908	- 1000	—	—
1920	- 1150	—	—
1945	- 1420	—	—