

XIV. Forhold til Offentligheden, andre Myndigheder m. fl.

Statsbanerne og Lovgivningen

I Jernbanernes første Tid, da Banerne udelukkende dreves af private Selskaber, havde Jernbanebestyrelserne ganske naturligt Lovgivningsmagten og Lovgivningsarbejdet paa en vis Afstand. Kontakten blev større, da der oprettedes en central Statsbanestyrelse sorterende umiddelbart under det Ministerium — Indenrigsministeriet og senere Ministeriet for offentlige Arbejder —, der udarbejdede Lovforslag vedrørende Jernbanerne. Imidlertid blev det først ved Styrelsesloven af 1915, at Statsbanestyrelsen blev inddraget direkte i Lovgivningsarbejdet, idet Generaldirektoratet da fik overdraget de departementale Forretninger vedrørende sit eget Forretningsomraade og i Kraft deraf siden 1915 har udarbejdet alle Lovforslag, der særligt vedrører Statsbanerne.

Nogle af de vigtigste Statsbanelove, saaledes Styrelseslov, Lønningslove og Takstlove, er behandlet paa andre Steder i dette Skrift. I det følgende skal derfor kun i Korthed gøres Rede for Udviklingen paa enkelte andre Lovgivningsomraader af særlig Interesse for Statsbanerne.

Hensynet til Orden og Sikkerhed kræver, at der gives en Række Forskrifter af politimæssig Karakter for det rejsende Publikum og andre, der kommer i Berøring med Jernbanen; endvidere maa der skabes Mulighed for Haandhævelse af disse Bestemmelser, om fornødent ved Paalæg af Straf paa lignende Maade som ved andre Politiforseelser. Alle disse Forhold er ordnet ved Jernbanepolitilovgivningen.

Den første *Jernbanepolitilov* var Plakat af 5. Maj 1847 angaaende Straf for Beskadigelser af Jernbaner m. v. Som Navnet antyder, indeholdt Plakaten ikke blot Politibestemmelser, men fastsatte ogsaa Straffen for egentlige Forbrydelser mod Jernbanesikkerheden. Politibestemmelserne i Plakat af 5. Maj 1847 hjemler Bødestraf for uberettiget Færdsel paa Baneterrænet og for forskellige Tilfælde af uforsvarlig eller ubeføjet Benyttelse af Overkørsler og fastslaar endvidere den almindelige Pligt for Publikum til at rette sig efter de af Jernbanepersonalet i Tjenestens Medfør givne Forskrifter. Det bør nævnes, at der allerede i denne første Jernbanepolitilov hjemles Adgang til at afgøre Bødesagerne paa Stedet ved Erlæggelse til den paagældende Jernbanebetjent af en for den paagældende Forseelse fastsat Bøde. Denne praktiske Afgørelsesmaade, der er karakteristisk for Jernbanepolitilovgivningen, er bevaret ved de senere Jernbanepolitilove.

Den første Revision af Jernbanepolitilovgivningen fandt Sted i 1897 og resulterede i Politilov for Statsbanerne af 11. Maj 1897, hvortil sluttede sig en særlig Politianord-

ning for Privatbanerne, udstedt med Hjemmel i Statsbanepolitiloven og i det væsentlige baseret paa dennes Regler. Loven af 1897 var en gennemgribende Omarbejdelse af den første Lov fra 1847 og bragte en Række nye Forskrifter og Forbud, som var nødvendiggjort af 50 Aars Udvikling af Jernbanetrafikken og af den i Mellemtiden tilkomne Færgetrafik. Loven af 1897 forblev gældende indtil 1946, da den afløstes af Politibestemmelserne i Statsbaneloven af 27. Juni 1946, der betegner en ny Omarbejdelse og à jour-Føring af Reglerne paa Baggrund af det sidste halve Aarhundredes trafikale Udvikling.

I Forbindelse med Jernbanepolitilovgivningingen bør ogsaa nævnes Lovforskrifterne om *Foranstaltninger mod Brandfare* ved Jernbanedrift. De første Forskrifter blev givet i 1847 og indeholdt Forbud mod Straatag og Oplægning af brandfarlige Genstande i Banens Nærhed. Der var dog — for at begrænse Jernbaneselskabernes Anlægsomkostninger — givet meget væsentlige Lempelser med Hensyn til de ved Banernes Anlæg bestaaende straatækte Bygninger, og da Reglerne ogsaa paa andre Punkter fandtes utilstrækkelige, blev de revideret og skærpet betydeligt ved den endnu gældende Lov af 11. Marts 1921, hvorved der samtidig indførtes Bestemmelser om Brandbælter til Sikring af Skov- og Hedestrækninger langs Banerne. Gennemførelsen af Lovens Bestemmelser paa de ved dens Ikrafttræden bestaaende Anlæg blev overdraget specielle Kommissioner, der gennemgik samtlige Stats- og Privatbanestrækninger.

Et vigtigt Emne for Jernbanelovgivningingen er *Banernes Erstatningsansvar* for den Skade, der ved Driftsuheld paaføres Personer og Gods. Medens der allerede fra Banernes første Tid var optaget Bestemmelser i Privatbanernes Koncessioner om dette Forhold, fandtes der indtil op mod Aarhundredskiftet ingen Erstatningsregler for Statsbanerne, bortset fra de i Takstlovgivningen indeholdte Bestemmelser om Ansvar for Godsforsendelser og indskrevet Rejssegods. Manglen af Lovbestemmelser paa dette Omraade betød, at Ansvar kun kunde paalægges Statsbanerne, naar Fejl eller Forsømmelser fra Jernbanepersonalets Side var godtgjort, og selv i saa Fald var Stillingen tvivlsom, fordi Domstolene i denne Periode var meget tilbageholdende med at paalægge en Driftsherre Ansvar for hans Personales Forseelser. Da Gentoftelykken indtraf i 1897, blev Spørgsmaalet aktuelt, og selvom Retsusikkerheden ikke kom Ulykkens Ofre til Skade, idet Staten straks erklærede sig villig til at udrede Erstatning, fandt Regeringen det dog rigtigst at søge Forholdet lovordnet og forelagde Rigsdagen et Forslag, som med nogle Ændringer fik Lovkraft den 26. Marts 1898. Ved denne Lov, der baade gjaldt for Stats- og Privatbaner, paalægges det Jernbanen at erstatte den Skade, der ved Kørslen paa Banen eller iøvrigt ved Benyttelse af dens Driftsindretninger paaføres rejsende eller andre udenforstaaende, medmindre det oplyses, at de paagældende selv er Skyld i Skaden, eller denne ikke kunde have været afværget ved den Agtpaagivenhed og Omhu, som Jernbanedrift udkræver. Grundlaget for Erstatningspligten er altsaa vedblivende Fejl eller Forsømmelser fra Banernes Side, men Bevisbyrden er lagt over paa Jernbanen, og Resultatet heraf bliver, at der faktisk paalægges Jernbanerne et strengere Erstatningsansvar end efter de almindeligt gældende Erstatningsregler.

Ved Udformningen af den strenge Erstatningsregel i Loven af 1898 havde det næppe været Hensigten, at denne skulde anvendes paa Brandskader. Domstolene paalagde

imidlertid under Paaberaabelse af Loven Jernbanerne Ansvar for saadanne Skader i en Række Tilfælde, hvilket navnlig ramte Privatbanerne haardt. Dels paa Baggrund heraf, dels fordi 1898-Lovens Regler om ubegrænset Erstatningspligt ved Personskade havde vist sig uheldige i Praksis, bl. a. ved Brammingeulykken, tog Regeringen Initiativet til en Lovrevision, og Resultatet blev Jernbaneerstatningsloven af 11. Marts 1921, der siden har været gældende paa dette Omraade. Loven af 1921 betegner en Skærpelse af Jernbanernes Ansvar, idet den knæsætter det moderne Retsprincip om den farlige Bedrifts Ansvar ogsaa for hændelig Skade. Det er herefter ikke tilstrækkeligt til at fritage Jernbanerne for Ansvar, at der føres Bevis for Jernbanens Fejlfrihed; Jernbanen kan kun blive ansvarsfri ved at bevise, at Skaden er sket ved skadelidtes egen Skyld eller Skyld fra en Banen uvedkommende Trediemand. Paa eet Punkt betyder Loven dog en Begrænsning af Jernbanens Ansvar, idet den fastsætter Maksimumsbeløb for Invaliditetserstatning og Erstatning for Tab af Forsørger.

Med Hensyn til Behandlingen af Erstatningskravene er der ved Loven af 1921 indført et særligt Organ, Jernbaneerstatningskommissionen, der træder til som afgørende Myndighed, naar Forlig om Erstatningens Størrelse ikke opnaas mellem Styrelsen og Skadelidte. Spørgsmaal om selve Erstatningspligtens Tilstedeværelse hører dog naturligvis stadig under de almindelige Domstole.

Loven af 1921 har endvidere nyordnet Erstatningsansvaret ved Brandskade forarsaget af Jernbanen paa de omliggende faste Ejendomme. Princippet om Ansvar for hændelig Skade er ogsaa gennemført i disse Tilfælde, men Loven giver visse Lempelse, hvoraf den vigtigste gaar ud paa, at Skade paa Bygninger, der er opført efter Banens Anlæg, ikke skal erstattes af Jernbanen.

Statsbanerne har ikke tegnet Ansvarsforsikring og bærer saaledes selv den økonomiske Risiko ved Erstatningsansvaret. Til Belysning af dennes Størrelse skal anføres, at de to sidste store Jernbaneulykker — Bramminge og Vigerslev — kostede henholdsvis 700.000 Kr. og 1.200.000 Kr. i samlet Erstatning, heri medregnet den kapitaliserede Værdi af de ydede Aarsrenter. Statsbanernes aarlige Udgift til Erstatning for Personskader har i de senere Aar ligget paa gennemsnitlig ca. 100.000 Kr. og udgjorde i 1945—46 140.000 Kr.

Som et Lovgivningsomraade, der berører Statsbanerne, kan endelig nævnes Lovgivningen om *Jernbaneskyld*. Ved Lov af 18. April 1910 paalagdes der de Ejendomme, der fik tilført Værdistigning ved de i 1908 vedtagne nye Jernbaneanlæg, en Afgift af den konstaterede Værdistigning paa $1\frac{1}{4}$ pCt. i 50 Aar. Afgiftens Provenu tilfaldt for Statsbaneanlæggenes Vedkommende Statskassen, idet dog de Kommuner, der havde ydet Bidrag til Anlægget, blev lodtagne i Provenuet i Forhold til deres Bidrag. Hjemmel til Paaligning af Jernbaneskyld er ogsaa givet ved senere Jernbaneanlæg indtil 1933. Efter at Loven om Grundværdistigningsskyld til Staten traadte i Kraft den 1. Juli 1933, paalægges der ikke længere Jernbaneskyld, men de ved dette Tidspunkt allerede paalagte Afgifter forbliver hvilende paa vedkommende Ejendom med de dagældende Beløb. Jernbaneskylden har for Statsbaneanlæg kun haft meget ringe financier Betydning.

Forhold til Post- og Telegrafvæsenet, Toldvæsenet m. fl.

VED Ordningen af Forholdet mellem Banerne og Postvæsenet paa Jernbanen fra København til Roskilde blev tilsvarende Betragtninger lagt til Grund som i 1840 ved Ordningen af lignende Forhold paa de slesvig-holstenske Baner, nemlig at der burde tilskrives Postvæsenet saadanne Fordele, at de kunde danne en passende Erstatning for de Tab, som Postkassen maatte lide ved, at Postvæsenets Personbefordring formentlig for største Delen vilde bortfalde langs med Jernbanerne. Under Hensyn hertil blev det i Kundgørelse af 15. Marts 1845, § 15, vedrørende nævnte Bane anordnet, at Jernbaneselskabet med Hensyn til dets Forhold til Postvæsenet skulde underkaste sig de Bestemmelser, som nærmere maatte blive fastsat.

I Henhold til denne Bestemmelse udfærdigede den kgl. Jernbanekommission den 5. Juni 1847 en Skrivelse til kgl. Kommissarius, hvori bl. a. bestemtes følgende:

»Jernbaneselskabet skal bekoste og anskaffe det efter Generalpostdirektørens Mening nødvendige Antal Postvogne eller særlige Vognafdelinger til Befordring af Breve, Aviser og Postgods samt den Postbetjent, der ledsagede Posten.

Med alle Person- og Godstog skal Selskabet uden Godtgørelse befordre Breve, Aviser og Postgods indtil 600 Pund samt en Postbetjent. Postvæsenet skal bestemme, med hvilke Tog Postgodset og Postbetjenten skal beføres. For Postgods over 600 Pund skal erlægges takstmæssig Betaling som for Ilgods.

I Tilfælde af Standsning af Toggangen paa Grund af Selskabet tilregnelig Aarsag skal dette uden Godtgørelse sørge for Postsagernes hurtigst mulige Befordring.

Paa Banegaardene i København og Roskilde skal Selskabet indrette de fornødne Lokaler for Postvæsenet.«

Ved Jernbanens Aabning i 1847 fik Selskabet overdraget at befordre Posten paa nævnte Betingelser. Posten befördredes i aflukkede Vogne, der dog ikke var indrettede til egentlig Postekspedition.

De for Strækningen København-Roskilde gældende Forpligtelser over for Postvæsenet blev ogsaa gældende for Strækningen Roskilde-Korsør. Postvognene indrettedes til egentlig Postekspedition, og denne Omstændighed bevirkede, at der opstod Stridigheder mellem de to interesserede Parter om Godtgørelsen for Befordringen af Posten og de undervejs beskæftigede Postbetjente. Efter nogen Forhandling afsluttedes den 30. Juni 1856 en Overenskomst mellem Banen og Postvæsenet om Befordring af Post med Jernbanen, hvorefter Postvæsenets Ret til at faa en Del af det Postgods, som sendes ad Banen, befördert uden Godtgørelse, bortfaldt, men med hver Postvogn kunde medfølge indtil tre Postbetjente uden særlig Godtgørelse. Overenskomsten blev i 1864 erstattet af en ny Overenskomst, hvorved indførtes nye Regler for Postbefordringen. Jernbanepostekspeditionernes Lokaler skulde vedligeholdes af Jernbaneselskabet, men deres Belysning, Opvarmning og indre Renholdelse var Selskabet uvedkommende. Overenskomsten af 1864 forblev i Kraft, saa længe de sjællandske Baner var under Privatdrift, ogsaa gældende for de senere tilkommende sjællandske Strækninger.

I Betingelserne for Anlæg og Drift af de første Baner i Jylland blev optaget en Bestemmelse om, at Jernbaneselskabet saavel ved Banens Anlæg som under deres Drift

skulde underkaste sig Ministeriets Fordringer med Hensyn til Indretning af Lokaler for Postvæsenet og Afgivelse og Indretning af Vogne for Brev- og Pakkeposten. For Postens Transport skulde Banen nyde passende Godtgørelse efter en af Regeringen fastsat Takst. For Forandringer eller Udvidelser af Postvæsenets Lokaler, som senere maatte blive paalagt Banen, skulde denne nyde passende Godtgørelse efter Ministeriets Bestemmelser. Postbefordringen tog sin Begyndelse 1. Oktober 1863 efter Takster fastsatte af Finansministeriet.

I 1865 blev nye Betalingsregler, som Jernbanen og Postvæsenet var blevet enige om, approberet af Indenrigsministeriet. De nye Regler omfattede ogsaa den fynske Bane. De ovennævnte Overenskomster med Banerne i Jylland og paa Fyn vedblev uden væsentlige Ændringer at gælde, efter at Statsbanerne havde overtaget Driften.

Saaavel paa de sjællandske som de jysk-fynske Jernbanestrækninger blev der paa største Del af Stationerne oprettet Postekspeditioner eller Brevsamlingssteder. Banerne havde som saadanne intet at gøre med Besørgelsen af Postforretningerne, men Stationsforstanderne blev ved Overtagelsen af paagældende Stationer forpligtet til mod nærmere fastsat Vederlag at overtage Besørgelsen af de Postforretninger, som af Jernbane- og Postbestyrelserne blev forenet med vedkommende Statsbanestilling. For saa vidt den Tjenestemand, hvem Postforretningerne var overdraget, behøvede Assistance til Bestridelse af denne Virksomhed, maatte han selv udrede Lønning til saadan Assistance. For det meste søgtes Assistancen hos de ham underordnede Statsbanetjenestemænd. Disse havde dog tjenstlig Pligt til paa Stationsforstanderens Fridage og under kortere Orlov og Sygdom uden Godtgørelse at udføre de Postforretninger, som til daglig besørge af Stationsforstanderen. Paa de Tider af Dagen, hvor Stationsforstanderen var tjenstfri, paahvilede det hans Medhjælpspersonale som Tjenestepligt mod særlig Godtgørelse at besørge Postsager bragt til og fra Togene, og for Brevsamlingsstedernes Vedkommende at besørge de løbende Postforretninger.

Paa de Stationer, hvor Jernbane- og Postforretningerne var forenede, betalte Postvæsenet ingen Leje af Lokalerne, og Opvarmning, Belysning og Renholdelse besørge des af Banerne. Heller ikke hvor der var indrettet særlige Postlokaler, betaltes i de fleste Tilfælde nogen Leje af Postvæsenet, men Lokalernes Belysning, Opvarmning og Renholdelse maatte det sørge for. Omkostningerne ved Indretningen af særlige Postlokaler affholdtes som Regel af Banerne, og kun ved senere Udvidelse fik Banerne en vis Godtgørelse. Hvor der var bygget særlige Postbygninger paa Stationernes Grund, betalte Postvæsenet i de fleste Tilfælde ingen Leje af Grunden, og Banerne maatte tilmed betale visse Afgifter, der paahvilede Arealerne.

For Vedligeholdelse af Postvæsenets Lokaler og Bygninger paa Statsbanerne blev der i 1896, efter Approbation af Ministeriet for offentlige Arbejder, givet særlige Regler, ved hvilke der blev taget Hensyn til Benyttelsesgraden.

Ved en Overenskomst af 13.—16. September 1893 blev de hidtil gældende Overenskomster med Postvæsenet for det daværende Statsbanenet samlet i en fælles Overenskomst for samtlige Statsbanelinier og Overfarter. Den blev i 1903 afløst af en ny Overenskomst af 29.—31. December. Statsbanerne fik ved denne Overenskomst større Betaling for Befordring af Posten, idet Taksterne forhøjedes. De blev i det væsentligste uforandrede til hen imod Slutningen af den første Verdenskrig, da Taksterne forhøjedes saaledes:

Fra 1. November 1917	med 25 %
- 3. Februar 1919	- 50 %
- 15. Oktober 1919	- 80 %
- 1. Juli 1920	- 170 %
- 1. Maj 1922	- 140 %

Den stærke Udvikling af saavel Jernbane- som Posttrafikken medførte, at den hidtidige Ordning af Samarbejdet mellem de to Etater efterhaanden ikke svarede til Tidens Krav, og der blev derved fra begge Sider nogen Utilfredshed med Ordningen. Under disse Forhold fandtes Tiden inde til at gennemføre en endelig og tidssvarende Regulering af Forholdet mellem de to Etater, og der blev derfor i 1926 nedsat et Udvalg af Repræsentanter for Statsbanerne og Postvæsenet til Undersøgelse af nævnte Forhold. Udvalgets Arbejde resulterede i en Overenskomst om Postbefordring af 28. August 1933. Foruden ved denne Overenskomst er Forholdet mellem Statsbanerne og Postvæsenet ordnet ved to nye Overenskomster, nemlig: Overenskomsten om Forening af Postekspeditions- og Jernbanetjenesten af 1. April 1932, og Overenskomsten om Leje af Lokaler og Arealer af 1934.

I Overenskomsten om Postbefordringen paa Statsbanerne af 28. August 1933 blev Betalingsreglerne en Del ændrede, og som noget nyt indførtes der Bestemmelser om Befordring af Post uden for Postvognene og uden Medgivelse af Postpersonale. Saa-dan Post befordres i Statsbanernes Rejsegodsvogne, og Behandlingen af den foretages af Statsbanernes Personale. Til praktisk taget alle Tog, der ikke er postførende, kan Publikum aflevere almindelige frankerede Brevforsendelser til Togpersonalet, som igen afleverer disse Forsendelser paa Togets Endestation i særlige Postkasser, der tømmes af det stedlige Postvæsen. Endvidere har Statsbanernes Personale paa Stationer, hvor Post- og Jernbanetjenesten ikke er forenet, Pligt til at opbevare ankommen Post, indtil denne kan afhentes af det stedlige Postvæsen, og Postpersonalet kan aflevere Post til Jernbanestationerne til Afsendelse med Tog, der afgaar efter Postkontorets Lukning.

Efter den ny Overenskomst androg Statsbanernes Vederlag for Postbefordringen i Finansaaret 1945—46 ca. 8 Millioner Kr.

I Overenskomsten af 1. April 1932 om Forening af Postekspeditions- og Jernbanetjenesten gik man bort fra den hidtidige Ordning af Besørgelsen af Postforretningerne paa de Stationer, der har Postekspedition, og indførte en ny Ordning, hvorefter Besørgelsen af Forretningerne sker efter Entreprisesystemet. Ved Overenskomsten forpligter Statsbanerne sig til ved sit Personale at lade Postekspeditionsforretninger udføre jævnsides med Jernbanetjenesten paa Stationerne, saaledes at Postarbejdet indgaar som en Del af det samlede Arbejde og paalægges Personalet som Tjenestepligt. Statsbanerne afgiver Personale til Posttjenestens Besørgelse og besørger Lokalernes Opvarmning, Belysning og Renholdelse, medens Postvæsenet leverer og vedligeholder Inventar, Rekvisitter og Blanketter. Stationsbestyrerne antages af Postvæsenet som Postekspeditører. Statsbanerne sørger for, at det til den samlede Post- og Jernbanetjenestes Udførelse fornødne Personale er til Stede. Statsbanernes Personale hæfter direkte over for Postvæsenet i Henseende til saavel Pengeansvar som selve Arbejdets Udførelse. Statsbanerne er uden Ansvar for Opbevaring af Postvæsenets Beholdninger m. v.

Som Vederlag for Posttjenestens Besørgelse samt for Afgivelse af Lokaler m. v. be-

taler Postvæsenet et Beløb, hvis Størrelse bestemmes af Antallet af Arbejdsenheder for hver Postekspedition og en vis Betaling pr. Enhed. Det er i Overenskomsten fastsat, hvor meget Arbejde af hver enkelt forekommende Art der skal udgøre en Enhed, og Opgørelsen af Enheder finder Sted paa Grundlag af Statistikken for de nærmest forudgaaende tre Finansaar. Betalingen pr. Enhed er delvis regulerbar efter Tjenestemændenes bevægelige Løntillæg.

For Brevkassetømning og Frimærkesalg paa Steder, hvor der ikke er Postekspedition, ydes et fast Vederlag for hvert Ekspeditionssted. Statsbanerne skal paa Steder, hvor Jernbane- og Posttjenesten ikke er fælles, beordre sit Personale til at deltage i Postens Udveksling med Togene og Postens Transport til et ved Perronen liggende Postkontor i det Omfang, det kan ske uden Merforbrug af Personale for Banerne. Af det Statsbanerne tilfaldende Vederlag for Postbesørgelsen udbetales der til Postekspeditørerne et aarligt Honorar. Til Medhjælperpersonalet ydes der derimod ikke noget Vederlag. Statsbanernes Vederlag for Udførelse af Postekspeditionsforretningerne udgjorde i Finansaaret 1945—46 ca. 1 Million Kr.

Ved Overenskomsten af 1934 om Leje af Lokaler og Arealer blev det bestemt, at Postvæsenet, i Modsætning til tidligere, betaler Leje af de Statsbanerne tilhørende Bygninger og Arealer, som det har i Leje. Overenskomsten omfatter ikke Lokaler for Postekspeditioner, der falder ind under Entrepriseordningen.

Efter Anlægget af sjællandske og jysk-fynske Baner blev der ved Overenskomster mellem disse Baner og Telegrafvæsenet aabnet Adgang til offentlig Telegrafekspedition paa Jernbanestationerne. Disse Overenskomster blev 17./24. Februar 1905 samlet i een Overenskomst, omfattende alle Statsbanestrækninger.

Telegramekspeditionen paa Banerne er herved ordnet saaledes, at Statsbanerne deltager i den offentlige Telegrambefordring. Besørgelsen af almindelige Telegrammer indgaar som Led i selve Jernbanetjenesten, uden at der ydes Statsbanernes Tjenestemænd noget Vederlag herfor. Alle med Telegrafapparater forsynede Jernbanestationer deltager som offentlige Telegrafstationer i den offentlige Telegrambefordring. Jernbanestationer paa de Steder, hvor der ikke findes Statstelegrafstationer, er saavel Ankomst- som Indleveringsstation for Telegrammer, medens Jernbanestationer paa Steder, hvor der findes Telegrafstation, udelukkende er Indleveringsstationer og kun modtager Telegrammer til Viderebefordring fra Jernbanerejsende. Paa Tider, hvor den stedlige Telegrafstation er lukket, modtages dog ogsaa Iltelegrammer fra andre. Betalingspørgsmaalet er i Hovedsagen ordnet saaledes, at hver Administration beholder de Gebyrer, der indbetales til vedkommende Administrations Stationer. Gebyrer for Telegrammer til Udlandet tilfalder dog ubeskaaret Telegrafvæsenet. I Tilfælde af Forstyrrelser eller Afbrydelser af Ledninger assisterer de to Etater hinanden ved at yde fri Befordring af Telegrammer paa de paagældende Strækninger.

Statsbanernes Indtægter ved Befordring af private Telegrammer udgjorde i Driftsaaret 1945—46 ca. 125.000 Kr.

I Bevillingerne til Anlæg af de første Baner i Danmark blev der optaget Bestemmelser om, at Banerne skulde underkaste sig de nærmere Foranstaltninger, som det maatte findes nødvendigt at træffe til Told- og Konsumtionsvæsenets Tarv. Til Opfyl-

delse af disse Bestemmelser blev det erkendt nødvendigt, at der ved store Jernbanestationer og Forbindelsesstationer med Udlandet indrettes Toldlokaler paa eller ved selve Stationerne.

Med Hensyn til Lokalernes Montering, Opvarmning, Belysning og Renholdelse blev det i kgl. Resolution af 28. Maj 1847 angaaende Approbation paa Bygningerne ved Roskildebans Stationer ved København, i Valby og i Roskilde bestemt følgende:

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

I den til Grund for denne Resolution liggende Forestilling er der af den daværende kgl. Jernbanekommission udtalt følgende: »Da imidlertid Indretningen af oftnævnte Lokaler ene er nødvendiggjort ved Jernbanens Anlæg, ligger det allerede i Forholdets Natur, at Selskabet maa være forpligtet til at sætte og holde dem i saadan Stand, at Toldvæsenet uden forøget Merudgift kan benytte dem.«

Paa Grundlag af disse Bestemmelser blev Forholdet mellem Toldvæsenet og saavel de sjællandske som de jysk-fynske Baner ordnet med Hensyn til Indretning af Lokaler til Toldsteder paa Stationer. Toldsteder blev efterhaanden indrettet paa Overgangsstationerne til udenlandske Baner, paa Bystationerne og enkelte andre Stationer ved større Stationsbyer, og det blev ved Aftaler mellem Banerne og Toldvæsenet ordnet saaledes, at uberigtiget Toldgods under Toldlukke kan føres over Banerne til og fra disse Toldsteder. Toldvæsenet kan, hvis det skønnes nødvendigt, lade Toldgodset ledsage af Toldopsyn, i hvilket Tilfælde der udstedes Fripas for Hen- og Tilbagejrsen. Ved Befordring af Toldgods over Statsbanerne bærer disse Ansvaret for den rigtige Aflevering til Toldkontrollen paa Bestemmelsesstedet, eventuelt Udførselsstedet, og for at Toldlukket fremkommer i hel og uskadt Stand.

Statsbanerne er pligtige til at afgive Personale til Transport af Gods paa Stationerne til og fra Toldlokalerne. Eftersyn af det her til Landet fra Udlandet indskrevne Rejsegods kan efter den rejsendes Valg foretages paa Grænsekontrolstedet eller paa Bestemmelsesstationens Toldsted.

Eftersyn af Haandbagage foretages ved Grænsetoldstedet, i gennemgaaende Vogne og Sovevogne normalt uden at de rejsende behøver at staa ud.

Af Hensyn til den store Betydning, det har, at Banerne kan holdes intakte under Mobilisering og Krigsforhold, har der gennem lange Tider været truffet Aftale mellem Statsbanerne og Forsvarsministerierne om, at Hærens og Søværnets værnepligtige, der er ansat ved Statsbanerne, midlertidigt er fritagne for at møde ved Krigsmagten under Mobilisering. En Del af de ansatte skal afgaa til Hæren eller Flaaden senest 72 Timer efter, at Mobilisering er bekendtgjort, medens de øvrige forbliver i deres Stilling i Jernbanestjenesten, indtil de modtager Ordre fra Militæret om at møde ved deres militære Afdeling.

Ved ekstraordinær Indkaldelse er samtlige ved Jernbanen ansatte værnepligtige, der ikke er faste Befalingsmænd i Reserven eller uddannet i Radiotjeneste, ordentligvis fritaget for at møde.

Ifølge Lov af 22. Marts 1907 om Fribefordring af værnepligtige har enhver værnepligtig af Lægds- eller Sørullen, der indkaldes til eller hjemsendes fra Tjeneste ved

Hæren eller Søværnet, Krav paa at befordres frit fra den hans Hjemsted nærmestliggende Station til Mødestedet og omvendt. Til Ordning af denne Fribefordring paa Statsbanerne er der truffet de fornødne Aftaler mellem Statsbanerne og Forsvarsministeriet.

Befordring i Fredstid af Militære, Militærgods og Militærheste over Statsbanerne med tilhørende Søruter er ordnet ved særlige Overenskomster.

Om de Foranstaltninger, som Statsbanerne skal foretage under Mobilisering, er der truffet Aftale mellem Statsbanerne og Forsvarsministeriet.

Med Politiet er der Samarbejde med Hensyn til Politivagt paa Stationerne og Pas eftersyn i Tog og paa Færger til og fra Udlandet, og med Veterinærvæsenet med Hensyn til Foranstaltninger, der foretages paa Banerne til Bekæmpelse af visse Kvægsygdomme.

Forhold til Privatbanerne

UD fra den Betragtning, at der, selv om en Privatbane vel nok i første Række er anlagt med den lokale Trafik for Øje, dog altid vil være et vist Behov for Samtrafik med det øvrige Land, er Privatbanerne, naar de ikke som de bornholmske danner en mere afsondret Enhed, ved deres Anlæggelse knyttet til det allerede bestaaende Jernbanenet og, naar særlige Forhold ikke talte derimod, paa en saadan Maade, at der paa Tilknytningspunktet kun anvendes en og samme Station for begge Baner. Hvor Statsbanerne og en Privatbane har fælles Station, varetages Arbejdet alene af Statsbanerne, der saaledes ogsaa udfører det paa Stedet forekommende rent lokale Arbejde for Privatbanen. Forholdet Banerne imellem fastlægges i en Overenskomst, der foruden at fastslaa, hvilke nye Spor og andre Anlæg der vil være nødvendige som Følge af Privatbanernes Indføring, indeholder Beskrivelser vedrørende Privatbanens Drifts- og Ekspeditionsforhold. Enkeltheder i Overenskomsterne maa nødvendigvis afpasses efter Forholdene paa de forskellige Stationer; men Hovedretningslinierne er de samme i alle Overenskomster.

Hvad Driftsbestemmelserne angaar, er det normale, at Privatbanens Tog paa Fællesstationen behandles som Statsbanernes egne Tog. Privatbanerne har deres eget Sikkerhedsreglement; men paa Fællesstationen er Statsbanernes Sikkerhedsbestemmelser gældende. Privatbanens Arbejde paa Fællesstationen afvikles i øvrigt i Flæng med Statsbanernes Arbejde, saaledes at der haves fælles Billetsalg, Ventesal, Pakhus, Læsespor m. v. Dog er Privatbanens Lokomotiv- og Værkstedstjeneste samt Rengøring og Pasning af Privatbanens Personvogne Statsbanerne uvedkommende. For at kunne taale Rangering sammen med Statsbanernes Vogne maa Privatbanernes Materiel være bygget tilstrækkelig solidt, men allerede gennem de Krav, som i det for alle Privatbaner gældende af Ministeriet for offentlige Arbejder udstedte »Ordensreglement« stilles til Privatbanernes Materiel, vil denne Bestemmelse i Almindelighed være opfyldt.

Ud fra den Betragtning, at Staten, naar den økonomisk deltager i Privatbanens Anlæg, ikke ønsker, at Privatbanen skal optræde som Konkurrent til Statens egne Baner, (Synspunkterne har tidligere været lidt anderledes end nu), er der i Overenskomstens

Tarifbestemmelser givet Forskrifter for, i hvilket Omfang Privatbanen maa sælge Billetter og ekspedere Gods mellem to Statsbanestationer med Transit over Privatbanen. Hovedreglen er, at al Befordring af Gods mellem to Byer, der har Statsbanestation, er forbeholdt Statsbanerne. I de Tilfælde, hvor Afstanden mellem de to Byer er kortere ad Privatbanen end ad Statsbanerne, tillades dog Afvigelser fra Reglen — ikke alene for saa vidt angaar Befordring mellem de to Overgangsstationer (Fællesstationer), men ogsaa for Befordring til og fra de Overgangsstationerne nærmest liggende Statsbanestationer. Befordring af rejsende mellem to Byer, der foruden med Statsbanerne tillige er forbundet med en Privatbane, kan foregaa med Privatbanen, men Privatbanens Billetpris maa ikke være lavere end Statsbanernes.

For det Arbejde, Statsbanerne udfører for en Privatbane paa en Fællesstation, er i Overenskomsten fastsat et Tilslutningsvederlag. Størrelsen af dette Vederlag søges nu fastsat saaledes, at det svarer til den Del af den samlede Udgift til Fællesstationens Betjening (herunder Rengøring, Opvarmning og Belysning samt Vedligeholdelse af de Lokaler, Sporarealer og Pladser m. v., hvortil Privatbanen har Medafbenyttelsesret), som maa tilskrives Privatbanens lokale Arbejde paa Stationen, f. Eks. Salg af Billetter til Privatbanens Stationer, Behandling og Ekspedition af Gods mellem selve Fællesstationen og Privatbanens Stationer. Derimod skal Udgifterne til Behandling af transiterende Vogne og Gods, hverken helt eller delvis, dækkes gennem Tilslutningsvederlaget, fordi Privatbanen, naar der er Tale om transiterende Forsendelser, betragtes som Føderute til Statsbanerne.

Retningslinierne for Beregning af Tilslutningsvederlag maa i ældre Tid have været anderledes, for i ældre Overenskomster er Tilslutningsvederlaget saa lavt, at det langt fra dækker de Udgifter, Statsbanerne har til Udførelse af det dem ved Overenskomsten paalagte Privatbanearbejde. Men Statsbanerne har kun ringe Mulighed for at faa Vederlaget sat op, idet Ophævelse af Overenskomsterne kun kan ske, naar begge Parter er enige herom. I nyere Overenskomster hedder det: »Denne Overenskomst kan kun hæves med Samtykke af Ministeren for offentlige Arbejder.«

I Tilslutningsoverenskomsterne findes ogsaa en Bestemmelse om, at Statsbanerne vil være villige til at afslutte Overenskomst med Privatbanerne om gensidig Vognbenyttelse.

De første Overenskomster om gensidig Vognbeskyttelse var tosidige, f. Eks. blev der i 1879 afsluttet en saadan Overenskomst mellem de sjællandske Jernbaner og den øst-sjællandske Bane og i 1883 mellem de sjællandske Statsbaner og den lolland-falsterske Jernbane. En Del af disse Overenskomster var kun gældende for Benyttelsen af Statsbanernes Vogne paa paagældende Privatbane (og ikke omvendt), f. Eks. Overenskomsten mellem Nordfynske Jernbane og Statsbanerne. (I denne Forbindelse bør ogsaa nævnes den Overenskomst, der i 1883 blev afsluttet mellem de sjællandske Statsbaner og Direktøren for Statsbanerne i Jylland og Fyn, med Gyldighed fra det Tidspunkt, da Dampfærgeforbindelsen over Store Bælt blev oprettet). Men den 18. August 1891 stadfæstede Indenrigsministeriet med Gyldighed fra 1. September s. A. den første flere danske Jernbaner omfattende Overenskomst om gensidig Vognbenyttelse, nemlig mellem Statsbanerne paa den ene Side og Østsjællandske Jernbane, Sydfynske Jernbaner, Lolland-Falsterske Jernbane og Gjedser Jernbaneselskab paa den anden Side, og efterhaanden sluttede de øvrige Privatbaner sig til denne Overenskomst. I 1920 udkom en

ny »Overenskomst om Vognbenyttelse mellem de danske Statsbaner og danske normal-sporede Privatbaner«, og i 1938 blev denne Overenskomst afløst af den nugældende »Overenskomst om gensidig Benyttelse af Godsvogne mellem danske Baner indbyrdes. (D. V. O.)« og »Overenskomst om Benyttelse af Person-, Post- og Rejsegodsvogne i gennemgaaende Trafik mellem danske Baner indbyrdes. (D. P. O.)«.

For at en Vogn skal kunne overleveres fra en Bane til en anden, skal den være bygget og vedligeholdt paa en saadan Maade, at den uden Fare for Driften kan indsættes i den anden Banes Tog m. v., og evt. Gods i Vognen skal være læsset i Overensstemmelse med paagældende Baners Læsseregler. Disse Bestemmelser gaar næsten enslydende igen i alle Overenskomster — Forskellen er mere at søge i Benyttelses- og Betalingsreglerne. Herom hed det i Overenskomsten af 1891:

»Paa den endelige Bestemmelsesstation skulle de fremmede Vogne hurtigt aflæsses og saasnart muligt tilbagesendes til Ejeren. Saafremt der haves Retourladning fra Bestemmelsesstationen eller en Station paa Hjemvejen til en Station paa Ejendomsbanen eller derudover, skulle Vognene fortrinsvis — og navnlig fremfor den paagældende Banes egne Vogne benyttes hertil.

Haves der ikke Forsendelser af denne Art, skulle Vognene tilbagesendes tomme snarest muligt, dog er det tilladt at benytte Vognen een Gang til lokal Forsendelse i Retning af Hjemstedet.«

For Statsbanerne med deres store Jernbanenet betød disse Benyttelsesregler en ret snæver Udnyttelsesmulighed og derfor ret stor Tomkørsel. Betalingsreglerne var just heller ikke smidige:

»Vognlejen (d. v. s. den Leje, den benyttende Bane skulde betale til Ejendomsbanen) sammensattes af en Løbeleje og en Tidsleje.

Løbelejen beregnes efter de af hver Vogn gennemløbne Kilometer og udgjør pr. Vogn-Kilometer $\frac{3}{4}$ Øre

For Transport over Overfartssteder beregnes ingen Løbeleje.

Tidslejen beregnes efter det Antal Timer, som Vognen har tilbragt paa den fremmede Bane fra Overtagelsen til Tilbageleveringstidspunktet, og udgjør pr. 24 Timer for hver Vogn uanset dens Bæreevne 50 Øre.«

Vognlejen skulde dække de Udgifter, som Ejendomsbanen havde af paagældende Vogn. Dette var dels Vedligeholdelsesudgifter, dels Udgifter til Forrentning og Amortisation af Vognenes Anskaffelsespris. Vedligeholdelsesudgifterne er til en vis Grad afhængig af Vognenes Benyttelse og skulde altsaa dækkes af Løbelejen, medens Udgifterne til Forrentning og Amortisation kan beregnes pr. Dag og derfor skulde dækkes af Tidslejen. For saa vidt kunde Beregningsgrundlaget siges at være naturligt, men det var besværligt at arbejde med, og de internationale Overenskomster, der som Regel har været Forbillede for de indenlandske, søgte derfor over til andre simple Beregningsmaader. Herhjemme skete ogsaa Ændringer, men stort set kun, hvad selve Satsernes Størrelse angik; helt op til 1938 blev for Vognudvekslingen med Privatbanerne anvendt baade Løbeleje og Tidsleje. Kravet om en gennemgribende Modernisering af Vognoverenskomsten trængte sig imidlertid mere og mere paa, og hertil kom, at Statsbanerne omkring Midten af Trediverne stod over for at skulle indføre Trykluftbremsen i sine Godstog og derfor ogsaa, hvad det tekniske angik, maatte have gennemført Ændringer. Resultatet blev den nugældende Overenskomst.

I denne er Benyttelsesreglerne betydeligt smidigere end tidligere:

»Vognene skal tilbagesendes snarest efter Aflæsningen, saavidt muligt læssede. Vognene maa nylæsses ad en hvilken som helst Vej til 1) Stationer paa Ejendomsbanen og 2) til andre Stationer, naar derved en Strækning af Ejendomsbanen gennemløbes eller Vognen kommer nærmere til Ejendomsbanen, d. v. s. Afstanden mellem den nye Bestemmelsesstation og Ejendomsbanens nærmeste Overgangsstation skal være mindre end Afstanden mellem Nylæsningsstationen og Ejendomsbanens nærmeste Overgangsstation.«

Dels er det hermed fastslaaet, at en Vogn saa vidt muligt skal læsses paa Tilbagevejen, dels — og navnlig — er det tilladt at sende Vognen ud af Rute for at faa Læs, og dette giver selvsagt langt større Mulighed for økonomisk Udnyttelse af Vognene.

Men navnlig er Betalingsreglerne forenkede, idet der nu kun er Tale om en Tidsleje, der beregnes pr. Døgn fra Vognen overleveres til den fremmede Bane og til den atter tilbageleveres til Ejendomsbanen.

Under normale Forhold vil det dog altid være af Betydning for Statsbanerne i størst mulig Udstrækning at faa anvendt Statsbanevogne til Fællestransporter, fordi der da efter Aflæsningen overhovedet intet Spørgsmaal er om tvungen Benyttelse af Vognen. Med Henblik herpaa er i Overenskomsten optaget en Bestemmelse om, at den Bane, hvor en Vogns oprindelige Læs aflæsses, fritages for Betaling af Leje for 1 Døgn, og at den Bane, hvor en Vogn — overtaget læsset eller tom — læsses til Ejendomsbanen eller ud over denne, ligeledes fritages for Betaling af Leje for 1 Døgn. For en Privatbane vil dette i Almindelighed være ensbetydende med, at en Statsbanevogn kan faas overleveret til Læsning og efter Læsning tilbageleveres, uden at der overhovedet skal betales Leje, og for Forsenderne ved en Privatbane betyder det, at disse lige saa vel som Forsendere ved Statsbanestationer kan gøre Brug af Statsbanernes nye og mere moderne indrettede Godsvogne. I det hele taget maa Vognoverenskomsten siges at være Udtryk for en Del af de Fællesbestræbelser, Statsbanerne og Privatbanerne udfolder for paa bedste Maade at betjene Forsenderne — og for saa vidt ogsaa det rejsende Publikum, idet ogsaa de gennemgaaende Personvognsløb er reguleret ved Overenskomst, nemlig D. P. O., jfr. foran.

Rejsebureauer

I England var der for godt og vel 100 Aar siden, da Mulighederne for Rejser voksede, og dermed Trangen opstod til som Turister at se andre Lande og lære fremmede Forhold at kende, en Forretningsmand Thomas Cook, som saa, at der her kunde skabes en Forretning. Han oprettede derfor i London i 1842 et Kontor, hvor Publikum kunde faa Billetter udstedt til Rejser og faa Vejledning om Rejserne og om de Byer og Seværdigheder m. m., de skulde ud at se. Der maatte i Forvejen træffes Aftaler med forskellige Befordringsstyrelser om Tilladelse til Salg af deres Billetter mod Tilstaaelse af en vis mindre Godtgørelse for Salget, og Bureauet maatte forpligte sig til at virke for Fremme af Turisttrafikken til de paagældende Lande.

I 1883 blev der sluttet en Overenskomst mellem Statsbanerne i Jylland og Fyn, de kongelige danske og de kejserlige tyske Postdampskibes Styrelse samt de sjællandske

Statsbaner paa den ene Side og Firmaet Thos. Cook & Son i London paa den anden Side, hvorved Firmaet fik Ret til at udstede Billetkuponhæfter til gennemgaaende Rejser med de nævnte Transportmidler. Det drejede sig kun om Kuponer til enkelte Strækninger til Indsættelse i et Omslag med Firmaets Navn paatrykt. Kuponerne blev leveret Firmaet mod kontant Betaling af den ordinære Pris med Fradrag af Provisionen for Salget. Kuponbilletterne maatte ikke sælges i Danmark, Sverige, Norge eller Tyskland undtagen i Christiania og Köln. Der skulde aflægges maanedlige Regnskaber over de solgte Kuponer. Alle Bekendtgørelser m. v., der kunde tjene til at fremme Turisttrafikken til Danmark, skulde besørges af Firmaet uden Udgift for Befordringsstyrelserne.

Thos. Cook & Sons Virksomhed gav efterhaanden Stødet til Oprettelse af mange andre private Rejsebureauer i store Byer overalt, saaledes ogsaa i København. Den omtalte Overenskomst med Thos. Cook & Son kom i væsentlig Grad til at danne Grundlaget for de senere oprettede Overenskomster, men nogle Forbedringer maatte dog foretages. Medens saaledes Kuponudstedelsen til en Begyndelse var begrænset til kun at omfatte ganske faa Strækninger, og Betalingen skulde erlægges ved Leveringen af Kuponerne, blev der udgivet et for alle Rejsebureauer fælles Hæfte, hvorefter Kuponer kunde udstedes til en Mængde Statsbanestrækninger samt til en Del private Baners og Dampskibsselskabers Strækninger, saaledes at Rejsebureauerne bedre kunde imødekomme de rejsendes Ønsker. Endvidere fik nogle Rejsebureauer Ret til at sælge almindelige Billetter til visse Strækninger samt 15- og 8-Dages Kort til Rejser over de danske Statsbaner og Ret til Udstedelse af Billetter til sluttede Selskabsrejser. Billetterne skulde ikke mere betales kontant ved Modtagelsen, men der skulde præsteres maanedlige Indbetalinger af de for de solgte Billetter skyldige Beløb og stilles Sikkerhed for Banernes Tilgodehavende. Af private Rejsebureauer i København kan bl. a. nævnes: Wagons-Lits/Cook (saaledes som Firmaet Thos. Cook & Son er benævnt efter Sammenslutningen af Firmaet og det store internationale Sovevognsselskab), Det forenede Dampskibs-Selskabs Rejsebureau, Bennett's Rejsebureau, Oversøisk Passager-Bureau, Dansk Folkeferie, American Express Comp.

I 1873 blev der efter Aftale med de tyske Jernbanestyrelser indført særlige Billetter til nedsat Betaling, saakaldte Rundrejsebilletter, mellem København og forskellige tyske Stationer, gyldige til Rejser frem og tilbage over forskellige Ruter. Ordningen blev senere udvidet til at omfatte bestemte Rundture, som berørte Danmark, Sverige, Norge og Tyskland. Billetterne kunde, da de kun var beregnet til den egentlige Turisttrafik, kun sælges i Tiden 1. Maj til 30. September. Her i Landet kunde Billetterne bestilles paa visse større Stationer samt i det internationale Rejsebureau Ritter i København.

Imidlertid blev der gentagne Gange fra tysk Side rettet Opfordring til Jernbanestyrelserne i Danmark, Sverige og Norge om at tiltræde det da bestaaende internationale Forbund for Udstedelse af kombinerbare Billetter. Ledelsen laa hos »Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen« med Sæde i Berlin og med Underafdeling »Vereins Rundreiseverkehr«. Systemet gik ud paa at indrette Rundrejsebilletter som Hæfter, sammensat af Kuponer til de forskellige Strækninger efter den rejsendes Valg. Det skulde være en virkelig Rundrejse, saaledes at Udgangspunktet altid ogsaa blev Punktet for Rejsens Afslutning. Forbundet, der fra Tyskland havde bredt sig vidt omkring, omfattede ogsaa Østrig-Ungarn, Rumænien, Holland, Belgien, Luxemburg og Schweiz.

De nordiske Landes Jernbaner indsaa, at de ogsaa maatte tiltræde Rundrejsesystemet, hvilket skete fra den 1. Juni 1889. Samtidig aabnede de danske Statsbaner et Bureau i København for Udstedelsen af Rundrejsebilletter. Til Brug for Bureauet blev efter foretagen Forandring benyttet en Portnerbolig, beliggende ved Banegaarden i København (Hj. af Vesterbrogade og Vester Farimagsgade). Bureauet fik Navnet »Rundrejsebureauet«. Medens visse danske Stationer selv havde kunnet udstede faste Rundrejsebilletter efter det ovennævnte tidligere System, skulde herefter alle Bestillinger, som blev indgivet til Stationer udenfor København, sendes til Rundrejsebureauet til Effektivering. Det varede ikke længe, førend Bureauet blev meget populært, idet der hos Publikum var en voksende Trang til at benytte Ferien til Rejser til Udlandet, og det var noget nyt, at man kunde henvende sig til et Bureau hos Statsbanerne og faa gratis Vejledning samt tilrettelægge Rejsen og betale for hele Rejsen forud.

I April 1891 blev Ekspeditionen udvidet saaledes, at der foruden til egentlige Rundrejser kunde udstedes Billetter til almindelige Tur- og Returrejser over samme Strækning og til Rejser, som dels dannedes af Tur- og Returrejser over samme Strækning og dels af en eller flere Rundrejser, men stadig saaledes, at Udgangstationen altid skulde være Rejsens Endestation.

Hvad angaar Rundrejsetrafik, som kun berørte Danmark, Sverige og Norge, bestod der siden Juni 1890 en Overenskomst, som fra Maj 1898 blev tiltraadt af Finland. Billetudstedelse til denne særlige nordiske Rundrejsetrafik ophørte fra Juni 1905, idet denne Rundrejsetrafik gik op i den almindelige internationale Rundrejsetrafik.

Under Hensyn til, at Omraadet for Rejsebureauets Virksomhed efterhaanden var udvidet, idet Bureauet nu ogsaa kunde udstede Billetter til Enkeltrejse samt Abonnementskort til Rejser paa de danske Statsbaner, blev Bureauets Navn i 1909 ændret til »De danske Statsbaner. Ekspeditionen af sammensatte Billethæfter og Abonnementskort«.

Den 1. December 1911 blev Københavns nye Personbanegaard taget i Brug, og samtidig flyttede Bureauet til nye og mere tidssvarende Lokaler i den nordligste Del af Fløjen mod Bernstorffsgade. Denne Forbedring af Lokalerne medførte ganske naturligt en stor Stigning i Bureauets Virksomhed i de følgende Aar, men saa kom den første Verdenskrig, der selvfølgelig medførte en stor Nedgang i al Rejsebureauvirksomhed, og Rejserne til Udlandet kom næsten udelukkende til at dreje sig om Rejser til Sverige og Norge. Efter Krigens Ophør blev den tidligere Aftale om Udstedelse af sammensatte Billethæfter efter det tyske System ophævet og i Aaret 1921 tildels erstattet af Kuponbilletudstedelse efter Bestemmelser, som var fastsat af »Union internationale pour l'émission de billets combinés« med Hovedsæde i Bruxelles. Denne Forening, som de danske Statsbaner ogsaa blev Medlem af, omfattede Billetudstedelsen til de fleste Lande i Europa, dog ikke til Rejser i Tyskland. For Rejser i dette Land blev oprettet det mellemeuropæiske Rejsebureau med Sæde i Berlin, med hvilket de danske Statsbaner oprettede gensidige Overenskomster om Udstedelse af Billetkuponer. Herudover blev der truffet særlige Aftaler om Udstedelse i Bureauet af Kuponer til Strækninger, der ikke faldt ind under de foran nævnte Aftaler, f. Eks. Skibs- og Automobilstrækninger, saaledes at Bureauet blev i Stand til paa tilfredsstillende Maade at forsyne det rejsende Publikum med Billetter til Udlandet. Forholdene førte efterhaanden med sig, at Virksomheden i Rejsebureauet udviklede sig til at omfatte ganske

de samme Forretninger, som udføres af de private Rejsebureauer, nemlig foruden Billetsalg Besørgelse af Bestilling paa Køjpladser, Sovepladsbilletter (Bureauet var bl. a. Hovedforsalgssted for Mitropa-Sovevognen til Berlin og Hamburg), Pladsbilletter til gennemgaaende Vogne, Flyvepladsbilletter, Reservering af Hotelpladser og Udstedelse af Hotelkuponer, Veksling af Penge, Besørgelse af Pasvisering, Salg af Rejsehaandbøger, Reklamering for Rejser i Ind- og Udland m. m. Under Hensyn hertil blev Bureauets Navn i 1922 ændret til »Statsbanernes Rejsebureau« (senere til »De danske Statsbaners Rejsebureau«).

Under disse nye Forhold var Lokalerne i Banegaardsfløjen ikke helt tilfredsstillende, og de laa for langt tilbage fra Gadetrafikken. En betydelig Forbedring paa dette Punkt opnaaede man, da Bureauet den 8. April 1935 blev flyttet til den nyopførte smalle Bygning paa Hjørnet af Vesterbrogade og Reventlowsgade, hvor ogsaa Hotel »Astoria« har til Huse. Bureauet ligger nu paa et for Publikum bekvemt og let tilgængeligt Sted, og man kan ved en iøjnefaldende Angivelse af Bureauets Navn (ved Belysning om Aftenen) henlede Publikums Opmærksomhed paa Bureauet. I den ene Ende af Bureauets moderne indrettede Lokaler er der oprettet en Filial af Privatbanken, hvor de rejsende kan blive betjent med Hensyn til alle Pengespørgsmaal vedrørende Rejserne. I Bureauets mange Vinduer er der Plads til Anbringelse af Turistplakater og deslige, og før den sidste Verdenskrig var der paa Taget af Bureauet om Aftenen en roterende Lysavis i Gang, som blev betjent fra Bureauet. Det er intet Under, at Bureauets Virksomhed var stadig stigende, og der var før Krigen i den travleste Tid om Sommeren beskæftiget op imod 40 Ekspedienter i Bureauet. Under den anden Verdenskrig gik Bureauets Virksomhed ganske naturligt meget stærkt tilbage, men efterhaanden kommer der Gang i den internationale Trafik igen.

Den Udvikling, som omkring Aarhundredskiftet havde fundet Sted paa Samfærdselsmidlernes Omraade, havde gjort Berlin til et af de vigtigste Knudepunkter for den europæiske Trafik, og tyske Turister, som tidligere næsten altid søgte Syd paa, begyndte nu ogsaa at søge op til de nordiske Lande. Under Hensyn hertil og for at drage rejsende til og gennem Danmark, særligt ved Benyttelsen af Færgeforbindelsen Warnemünde-Gedser, oprettede de danske Statsbaner et officielt Rejsebureau i Berlin, der fik Navnet »Norden« og blev aabnet den 24. April 1909. Bureauet fik en ganske god Beliggenhed paa Berlins Hovedfærdselsaare Unter den Linden 3, paa Hjørnet af Wilhelmstrasse. Det var Bureauets Opgave at betjene det rejsende Publikum med Oplysninger og Billetsalg vedrørende Rejser til de fire nordiske Lande i Forbindelse med Salg af Billetter til de tyske Tilslutningslinier, bl. a. med Henblik paa Benyttelsen af de over Færgeruten Warnemünde-Gedser løbende gennemgaaende Personvogne og Sovevogne.

Bureauet blev kun nogle Aar i Unter den Linden Nr. 3 og flyttede saa til Nr. 30, senere til Nr. 28 paa samme Side af Unter den Linden, men mere i Nærheden af Friedrichstrasse, hvor der var større Fortovsfærdsel end ved Nr. 3.

Arbejdet i Bureauet var i 1914 ved Verdenskrigens Udbrud i bedste Gænge. Krigen standsede selvsagt saa godt som alle private Rejser, og Bureauets Virksomhed gik næsten i Staa, men Bureauet blev dog ikke lukket.

Et Aars Tid efter Krigens Slutning begyndte Virksomheden atter at stige, og i Begyndelsen af 1921 til November 1923 — Inflationstiden — var der stærk Travlhed i Bureauet, navnlig som Følge af de mange Danske, der i disse Aar besøgte Tyskland. Efter Markens Stabilisering i Slutningen af 1923 knyttedes lidt efter lidt de under Krigens bristede Traade, og der kom atter normal Gang i Rejselivet.

Imidlertid var det mellemeuropæiske Rejsebureau blevet stiftet med Filialer i alle store Byer. Dette havde til Følge, at Salget af Billetter i Bureauet gik noget ned. Derimod steg Reklamevirksomheden betydeligt. De danske Statsbaner og Turistforeningen for Danmark sendte Tusinder af Plakater, Brochurer og mindre Prospekter, der ved Bureauets Foranstaltning blev fordelt til Rejsebureauer overalt i det tyske Rige, og som skulde reklamere for Rejser til og gennem Danmark.

Da Pladsen i Bureauet blev for lille, flyttede det fra Unter den Linden 28 til Nr. 25, hvor der bl. a. var et stort Vindue, som egnede sig godt til Udstilling af Reklamemateriale. I den travle Sommertid havde Det forenede Dampskibs-Selskab hvert Aar placeret en Ekspedient i Bureauet til Hjælp ved Ekspeditionen af Kunder, der ønskede at benytte Selskabets Ruter, særligt Ruten over Stettin, samt for Rejser med Selskabets Amerika Linie. Ogsaa til andre Skibslinier blev der solgt Billetter, saaledes ikke saa faa til Ø. K.s oversøiske Linier.

Imidlertid indførtes i Tyskland visse Rejse-Restriktioner, bl. a. fastsattes der en Højestegrænse for det Beløb, som kunde tages med paa en Udenlandsrejse. Til at begynde med var Grænsen dog saa høj, at Foranstaltningen ikke virkede særligt generende, men senere faldt Grænsen betydeligt, saa at det efterhanden blev næsten ugørligt at arrangere Rejser til Skandinavien.

Da den anden Verdenskrig brød ud i 1939, sattes en Stopper for al Turisttrafik. Trods det var der dog stadig Folk, som skulde rejse, selv om nye og skærpede Pasbestemmelser og Valutabesværligheder indførtes. Natten mellem den 22. og 23. November 1943 blev Bureauet imidlertid totalt ødelagt under et Luftangreb paa Berlin, og det er ikke senere blevet genoprettet.

De danske Statsbaner har hidtil ikke haft eget Rejsebureau i Udlandet i andre Byer end Berlin, men har bl. a. gennem de af Det forenede Dampskibs-Selskab oprettede Bureauer i London og Paris kunnet foretage Reklamering for Rejser til Danmark. Ligeledes har Statsbanerne ogsaa haft Aftaler om Reklamering i Italien og Amerika.

I 1919 blev af Hensyn til Ekspeditionen af Bestilling af Billetter til Sovevognene mellem København og Stockholm samt Oslo og til Sovevognene lokalt i Sverige aabnet de svenske Statsbaners Sovepladscentral paa Københavns Hovedbanegaard. Navnet blev senere ændret til De svenske Statsbaners Rejsebureau i København, idet Sovepladscentralen foruden Varetagelsen af Bestillingen paa Sovepladsbilletter gik over til tillige at besørge almindelige Rejsebureauforretninger vedrørende Rejser til de nordiske Lande.

Aarene mellem den 1. og 2. Verdenskrig var for Rejsebureauvirksomheden af overordentlig stor Betydning. Lysten til at rejse voksede samtidig med, at Kommunikationsmidlerne forbedredes. Som Eksempel herpaa kan nævnes, at det største Antal solgte Kuponer til danske Strækninger før den første Verdenskrig var 106.709 Stkr. (i Driftsaaret 1913—14), medens det største Antal solgte Kuponer inden den anden Verdenskrig var 377.090 Stkr. (i Driftsaaret 1937—38).

Denne opblomstrende Virksomhed led et betydeligt Afbræk under den anden Verdenskrig. Navnlig for de private Rejsebureauer var Forholdene overordentlig vanskelige. Nogle Bureauer blev nedlagt, og andre maatte foretage betydelige Indskrænkninger i deres Personalestyrke og søge ved Udleje af Lokalerne til andre Formaal at skaffe sig Indtægter i Stedet for de bortfaldne.

Efter den anden Verdenskrigs Ophør har Rejsebureauvirksomheden lidt efter lidt faaet nyt Liv, men mange Forhold stiller sig stadig hindrende i Vejen, førend Rejsebureauvirksomheden igen kan komme op paa den Højde, som den havde før den sidste Verdenskrig.

Erhvervsvirksomheder paa Statsbanernes Grund

Restaurationer

DE sjællandske Baner optog straks ved Aabningen af Banen København-Roskilde Restaurationsevirkosomhed paa Københavns Hovedbanegaard. Forpagtningen af Restaurationen blev stillet til offentlig Auktion, og Konditor Bryde fik for 120 Rbd. aarlig i Afgift Forpagtningen overdraget. Efterhaanden som Banenettet udvidedes, aabnedes Restaurationer paa de større Stationer. Af disse Restaurationer er der Anledning til at nævne Restaurationen paa Roskilde Station, jfr. Omtalen heraf Side 587.

Paa de jysk-fynske Baner blev der ligeledes indrettet Restaurationer paa Bystationerne. Af Restaurationer paa jysk-fynske Baner kan nævnes Restaurationen paa Fredericia gamle Station, hvis store Spisesal ved Eksprestogstider baade ved Dag og Nat fyldtes til sidste Plads af de rejsende.

Restaurationerne blev almindeligvis indrettet i Ventesalene, særlig III Klasses-Ventesalene. En Del af Restaurationerne fik et særligt Restaurationslokale — for det meste i Forbindelse med II Klasses Ventesal. Restaurationslokalerne ved II Klasses Ventesal og i III Klasses Ventesal var for det meste beliggende i hver sin Ende af Hovedbygningen, men denne Deling medførte store Udgifter til Folkehold og vanskeliggjorde Serveringen, da Køkkenet i Reglen kun var indrettet i Forbindelse med den ene Del af Restaurationen. Disse Forhold er der i de sidste Aartier raadet Bod paa ved Ombygningen af Stationerne. Ventesalene for Rygere og Ikke-Rygere lægges nu samlet i den ene Ende af Hovedbygningen. Restaurationen indrettes i et særligt Lokale i Forbindelse med Ventesal for Rygere, der ogsaa indrettes til Servering. Køkkenlokalerne bygges med bekvem Adgang til Serveringslokalerne. Ved disse Ændringer forbedres Vilkaarene for Restaurationsvirksomhed i høj Grad, og Betjeningen af Publikum bliver som Følge heraf hurtigere og bedre. Restaurationernes Udstyr og Møblement bliver forbedret og moderniseret, og de virker derfor mere tiltrækkende end tidligere. Besøget i dem er da ogsaa meget stigende efter en Ombygning.

Paa nogle Stationer, hvor der ikke er Restauration, er der i de sidste Aar i Forbindelse med Chokoladekiosken indrettet mindre Barer, hvorfra der sælges alkoholfrie Drikke.

Ved Lillebæltsbroen og Storstrømsbroen er der bygget Restaurationer beregnet paa Bil-, Cykle- og Fodgængertrafikken over Broerne.

En Restauration paa Helsingør Station er særlig beregnet paa den Bil- og Turisttrafik, der passerer Helsingør til og fra Sverige og Badestederne ved Nordsjællands Kyst.

Paa Skibe og Færger paa de Overfarter, der efterhaanden knyttedes til Banerne, indrettedes der Restaurationer, dog ikke paa Lillebæltsoverfarten paa Grund af den korte Sejltilid.

Restaurationerne saavel paa Stationerne som paa Færger og Skibe har i Almindelighed været drevet som Restaurationer med Ret til Udskænkning af stærke Drikke. For nogle Kommuner Vedkommende har der været Bestræbelser for at faa de i disse Kommuner liggende Jernbanestationer drevet som Afholdsrestaurationer, men det er dog kun ganske enkelte Restaurationer, der ikke har faaet Bevilling til Udskænkning af stærke Drikke. Statsbanerne har over for Bevillingsmyndighederne indtaget det Standpunkt, at Jernbanerestaurationerne er indrettet særlig til Benyttelse for de rejsende og derfor ikke bør være afhængig af lokale Afgørelser om, hvorvidt Udskænkning af stærke Drikke kan tillades eller ikke.

Restaurationerne har stedse været bortforpagtet til private Restauratører og drives som Privatvirksomheder. Statsbanerne leverer Møblementet og for Færge- og Skibsrestaurationerne tillige Servicet. Banerne har efter Forpagtningsoverenskomsterne altid haft Ret til Indseende med Restaurationerne hvad Orden, Renlighed, Aabningstider og Priser angaar.

Forpagtningen af Restaurationerne har fra første Færd som Hovedregel været offentlig udbudt.

Afgiften til Banerne blev i en lang Aarrække fastsat til en bestemt Sum aarlig. Senere, da Omsætningen i Restaurationerne paa Grund af den stigende Trafik paa Banerne begyndte at stige stærkt, blev man klar over, at de faste Afgifter nogle Aar efter en Restauratørs Tiltrædelse paa Grund af Omsætningens Stigning laa under, hvad en Restauration kunde give i Afgift. Man gik derfor i Begyndelsen af dette Aarhundrede over til at beregne Afgiften som en Procentafgift af Omsætningen i Restaurationerne, dog mindst et bestemt Beløb aarlig. Samtidig hermed blev der indført en Ordning, hvorefter Restaurationerne for hver Maaned skal opgive Omsætningens Størrelse og aarligt aflægge et Driftsregnskab. Statsbanerne fik herved et nøje Kendskab til Restaurationernes Omsætning og økonomiske Stilling og havde dermed Materiale til at bedømme, hvor meget der kan gives i Afgift.

I Forpagtningsoverenskomsterne har Banerne stedse forbeholdt sig, at Priserne i Restaurationerne skal godkendes af Banerne. Hensigten hermed har været at holde Priserne for almindelige Spise- og Drikkevarer paa et saa lavt Niveau, at almindelige rejsende saa vidt muligt ikke skal være afskaaret fra at kunne købe nævnte Varer paa Rejsen. Restaurationspriserne har i Banernes Tid i øvrigt maattet følge Op- og Nedgange i det almindelige Prisniveau.

Jernbanerestaurationernes Aabnings- og Lukketider har stedse været de almindelige ved Lovgivningen fastsatte, og hvor det paa Grund af Toggangen har været ønskeligt at holde Restaurationerne aabne udover disse Tider, har Tilladelse maattet søges hos de paagældende Myndigheder.

Ved Afslutningen af Overenskomsten med det internationale Sovevogns- og store europæiske Eksprestogs-Selskab fik Selskabet Ret til Drift af Spisevogne paa Stats-

banerne. De første Spisevognsruter indrettedes i Jylland Aar 1923. Efter Lillebæltsbroens Aabning blev Strækningen Nyborg- Fredericia ogsaa befaret af Spisevogne, og efter Storstrømsbroens Ibrugtagning kom der en Spisevognsrute mellem København og Gedser.

Ved Etableringen af Lyntog ved Lillebæltsbroens Aabning fik Selskabet ogsaa Restaurationerne i disse Tog i Forpagtning.

Omsætningen i Restaurationerne var i Finansaaret 1945—46 ialt ca. 16.200.000 Kr.

Avis salg

Avis salg blev i Banernes første Tid indtil Begyndelsen af dette Aarhundrede indrettet paa en Del store Stationer, ialt ca. 30, efter særlig Tilladelse fra hver enkelt Station.

Tilladelserne blev i de allerfleste Tilfælde givet, uden at Afgift til Statsbanerne skulde svares. Salget maatte som Regel kun ske ved Ombæring paa Perronerne. Salg fra Kiosk fandt kun Sted paa Københavns Hovedbanegaard, og for Forpagtningen af dette Salg og Salgene paa nogle Stationer paa Klampenborg-Banen svaredes en fast aarlig Afgift til Banerne.

Salgene uden for København var i Almindelighed kun af meget beskedent Omfang og Indtægterne ganske ringe. Arbejdstiden var lang, og Medhjælp var der ikke Raad til. Efterhaanden voksede dog Salgene baade paa Grund af Trafikkens Stigning og Pressens Udvikling, og Bladsælgerne fik bedre Kaar, men samtidig blev Vanskelighederne ved Levering af udenbys Aviser og Blade større. Dette Forhold havde til Følge, at der mellem Bladene og Bladforhandlerne opstod Mellemmænd, der paatog sig Forsendelse og Salg af Aviser og Blade til Bladforhandlerne. For Statsbanernes Vedkommende blev der med et Bureau, »Bladcentralen« i København, i 1904 sluttet en Overenskomst, hvorefter Bladcentralen fik Eneret, men ogsaa Forpligtelse, til at levere Bladforhandlerne uden for den københavnske Forpagtning Aviser og Blade fra de Bladforetagender, som traadte i Forbindelse med Bladcentralen. Bladcentralen skulde give en aarlig Afgift paa 1000 Kr. til Statsbanerne.

Forholdet mellem Bladcentralen og Bladhandlerne udviklede sig ikke paa heldig Maade. Bladforhandlerne kom i en ret skarp Opposition til Bladcentralen, bl. a. paa Grund af, at Bladforhandlerne mente, at de fik for lidt af Avancen paa Aviserne og Bladene. Der opstod da den Tanke hos dem at stifte en Forening, der kunde overtage Leveringen af Aviser og Blade til de enkelte Bladforhandlere, saaledes at hele Avancen tilfaldt disse. Det lykkedes at faa stiftet »Centralforeningen af Banegaards-Bladforhandlere i Danmark«, der noget senere forandrede sig til »Bladhandler-Forbundet«. Forbundet traadte i Forhandling med Statsbanerne, og Forhandlingerne endte med, at Overenskomsten med Bladcentralen blev opsagt og at der i Stedet for kom en Overenskomst med Forbundet med Gyldighed fra den 1. Oktober 1910 for en femaarig Periode. Forbundet fik Tilladelse til Salg af Blade, Aviser, Prospekt- og Postkort, Tidsskrifter, Rejsehaandbøger, Rejselekture og lign. paa samtlige Stationer, som Statsbanerne da omfattede, med Undtagelse af Københavns Hovedbanegaard og nogle andre Stationer i Københavns Omegn. Alt, hvad Forbundet forhandlede, skulde indkøbes gennem et

under Forbundet hørende Kontor. I Afgift til Statsbanerne skulde kun svares en mindre aarlig fast Afgift. Ved Overenskomstens Fornyelse i 1915 blev Afgiften fastsat til en Procentafgift, mindst et bestemt Beløb aarligt. Overenskomsten blev gyldig i ti Aar og forlængede senere for ti Aar til. I 1934 blev Bladhandler-Forbundet omdannet til et Aktieselskab, og med dette blev den ny Overenskomst sluttet for ti Aar. Senere er Overenskomsten gjort vedvarende gyldig med to Aars Opsigelsesfrist for hver af Parterne.

Avissalget paa Statsbanerne har i dette Aarhundrede været i stærk Udvikling, og denne Udvikling medførte hos Bladhandlerne Ønske om at faa indrettet Kiosker til Salget paa Stationerne. I Tidens Løb er der indrettet Kiosker til de fleste Bladsalg, af hvilke der nu findes ca. 110. Ved Indretningen af Kioskerne fik Bladforhandlerne ikke alene bedre Arbejdsvilkaar, men ogsaa større Salg, bl. a. paa Grund af, at der i en Kiosk kan føres et større Udvalg end ved Ombæring paa Perron, og at Købelysten stimuleres ved Udstilling i Kiosken. Den med Tilvejebringelsen af Kioskerne følgende Stigning i Omsætningen var ikke alene til Fordel for Bladforhandlerne, men ogsaa for Statsbanerne, da Afgiften som Følge af, at den beregnes som Procentafgift, stiger sammen med Omsætningen.

Omkostningerne ved Tilvejebringelsen af Kioskerne er for en stor Del afholdt af Bladforhandlerne, men da det viste sig, at Kioskerne var til Fordel for Statsbanerne, har Forholdet udviklet sig til, at Statsbanerne ved Bygning af nye Stationsbygninger og Ombygning af ældre indretter rummelige og pyntelige Kiosker paa Steder, der ligger godt for Salget.

Omsætningen ved Avissalget udgjorde i 1946—47 ca. 7½ Mill. Kr.

Cigar-, Cigaret- og Tobakssalg

Indtil nogle Aar ind i dette Aarhundrede var Salget af Tobaksvareer indskrænket til Restaurationerne, hvor man kunde faa Cigarer og Cigaretter.

I 1940 blev der med en Privatmand afsluttet en Overenskomst, hvorved der for ti Aar gaves Tilladelse til at opstille Automater af dansk Fabrikat til Salg af Cigarer og Cigaretter paa Statsbanernes Stationer. Afgiften blev fastsat til en fast aarlig Sum. Alle-rede samme Aar gik Tilladelse med Statsbanernes Billigelse over til et Aktieselskab »Cigarautomaterne«. Afgiften blev ændret til en Procentafgift, mindst et bestemt Beløb aarlig, og Overenskomstens Gyldighed blev forlænget til 1924. Statsbanerne forbeholdt sig Ret til at oprette særlige Cigarsalg fra Kiosker paa Stationerne. Aktieselskabet opstillede i alt 75 Automater.

Ved Overenskomstens Ophør i 1924 blev Retten til Opstilling af Cigarautomater offentlig udbudt. Resultatet af Udbydelse blev, at ny Overenskomst afsluttedes med Bladhandler-Forbundet, der ikke alene fik Ret til Opstilling af Automater af dansk Fabrikat paa Stationerne, men ogsaa Ret til Salg ved Ombæring paa Perron og fra Kiosker. Statsbanerne forbeholdt sig vedblivende Ret til Oprettelse af særlige Cigar-udsalg fra Kiosker. Af Automater skulde der opstilles mindst 200. Overenskomstens Gyldighed blev fastsat til ti Aar. Den er senere gjort gyldig indtil videre med to Aars Opsigelsesfrist for begge Parter.

For hele Tobakshandelen paa Stationerne gælder det, at Omsætningen har været stærkt stigende.

Den samlede Omsætning af Salget fra omhandlede Entrepriser var i 1946—47 ca. 2.800.000 Kr.

Chokolade-, Frugt- og Iscrèmesalg

Chokoladesalget paa Banerne var indtil Begyndelsen af dette Aarhundrede indskrænket til Restaurationerne, hvoraf nogle havde Tilladelse til Salg ved Ombæring paa Perronerne. Salget var ikke stort, da Restaurationerne som Regel ikke satte meget ind paa det. Tilladelse til Salg af Chokoladevarer paa Perronerne blev dog for nogle faa Stationer givet til enkelte andre Sælgere. Disse Tilladelser blev som Regel givet til Folk, som Banerne af en eller anden Grund vilde støtte, og der blev ikke forlangt nogen Afgift. I Begyndelsen af dette Aarhundrede viste der sig med den stigende Trafik større Trang til saadanne Salg. Statsbanerne blev da klar over, at der var Grundlag for en Udvidelse af Salgene og Indførelse af en Afgift til Statsbanerne. De var dog betænkelige ved at slutte Overenskomster med Sælgere paa de enkelte Stationer, da Afgifterne, hvis de fastsattes som faste Afgifter, kun vilde blive smaa, og der paa Grund af Vanskeligheder ved Kontrollen med Omsætningerne i mange smaa selvstændige Salg ikke kunde indføres nogen Procentafgift af Omsætningen. Man valgte derfor en Ordning, hvorefter en Overenskomst skulde omfatte alle Stationer, hvor Salg kunde tilvejebringes. En saadan Overenskomst om Salg af Chokoladevarer og Frugt blev afsluttet i 1908 med en Privatmand.

Salget skulde foregaa ved Ombæring paa Perronerne, eventuelt ogsaa fra et lille Skab opstillet i Ventesal eller Forhal. Afgiften blev fastsat til en Procentafgift af Omsætningen, mindst et bestemt Beløb aarlig. Overenskomsten var gyldig indtil Udgangen af 1917. Forpagteren udnyttede dog ikke Overenskomsten, men fik den den 1. Oktober 1909 overdraget til en anden Privatmand, Fuldmægtig Holger Hansen. Denne Forpagter fik efterhaanden Salg organiseret paa en Del Stationer. Salget gik godt fremad og tilførte Statsbanerne stigende Indtægter. Overenskomsten blev derfor fornyet nogle Gange indtil Udgangen af 1932. Procentafgiften blev forhøjet, og Forpagteren fik Ret til at anbringe Automater af dansk Fabrikat paa Stationerne.

I 1927 blev Overenskomsten udvidet til at omfatte Salg af Iscrème. Denne Udvidelse bragte yderligere Omsætningen i Vejret, og der blev indrettet Kiosker til Salget paa nogle Stationer. Forpagtningen stod ved Overenskomstens Udløb i 1932 som et værdifuldt Aktiv, og den blev derfor offentlig udbudt. Den gik herved fra 1. Januar 1933 over til Firmaet Brdr. Jakobsen, Aarhus. Procentafgiften og den aarlige Mindsteafgift blev forhøjet.

Den nye Forpagter satte straks ind for Bygningen af Kiosker, idet der anførtes, at Salget vilde stige væsentligt bl. a. paa Grund af, at der kunde føres et større Udvalg end ved Ombæring paa Perron og arrangeres Udstilling af Varer i Kioskerne. Forpagteren fik Tilladelse til at opstille Kiosker paa 24 Stationer. Det viste sig snart, at man var inden paa den rigtige Vej, da Omsætningen steg stærkt, og Forpagteren gik derfor videre med Indretning af Kiosker. Statsbanerne har under Hensyn til de gode Resultater stillet sig meget velvillige til Bygning af Kiosker, og ved Ny- og Ombygning af

Stationernes Hovedbygninger indrettes rummelige og pyntelige Kiosker paa Steder, der ligger gunstigt for Salget. Omsætningen steg vedblivende stærkt og naaede i 1938—39 op paa 1.136.000 Kr., hvilket var omtrent fire Gange saa meget som ved Forpagterens Overtagelse af Forpagtningen.

Overenskomsten blev i 1939 gjort vedvarende gyldig med to Aars Opsigelsesfrist for begge Parter.

For hele Chokolade-, Frugt og Iscremesalget paa Statsbanerne var Omsætningen i 1946—47 ca. 5.950.000 Kr.

Privat Reklameringsvirksomhed paa Banerne

Sjællandske Baner udlejede ved Overenskomst af 26./28. Maj 1883 Retten til at opslaa Avertissementer og Bekendtgørelser paa Banernes Stationer og Holdepladser til Ritmester Allan Dahl, København. Banerne forbeholdt sig Ret til selv at foretage Opslag paa Stationerne — Opslagene skulde godkendes af Banerne. I Afgift betaltes 70 Kr. for hver Station. Ritmesteren fik en tilsvarende Overenskomst med de jysk-fynske Statsbaner.

Tilladelsen blev i Hovedsagen udnyttet ved Anbringelse af Blikskilte med paamalede Reklamer direkte paa Hovedbygningernes Mure ud mod Perronerne, og Murene fyldtes efterhaanden helt med Blikskilte med Reklamer. Dette virkede alt andet end pynteligt, og da dertil kom, at Murene blev beskadigede ved Fastgørelsen af Skiltene, gik man bort fra denne Reklameringsvirksomhed.

I 1907 blev der afsluttet en Overenskomst med to Privatmænd om Eneret for ti Aar til at reklamere paa de daværende Statsbanestationer og i Statsbanernes Personvogne. Københavns Hovedbanegaard og Strækninger, der aabnedes for Drift efter 1. April 1907, faldt ikke ind under Overenskomsten. Statsbanerne forbeholdt sig Ret til Anbringelse af egne Opslag og til at tillade saadanne Opslag, som staar i Forbindelse med eller har Betydning for Banernes Virksomhed, eller ønskes anbragt af Sundheds-, humane eller almen vigtige Hensyn.

Reklameringsvirksomheden skulde ske paa Grunden foran Stationsbygningerne, i Stationernes Ventesale og Forhal og paa Perronerne, hvor Pladsen, efter Statsbanernes Skøn, tillod det. Som almindelig Regel skulde Reklameringsvirksomheden ske ved fritstaaende Tavler, Montrer, Søjler eller Kiosker. I Ventesale og Forhal kunde det tillades at ophænge Reklametavler, hvorpaa selve Reklamerne skulde anbringes. Al Anbringelse af Reklamer direkte paa Stationsbygningernes Mure og Vægge var ikke tilladt. Reklameringsvirksomheden i Togene maatte kun finde Sted ved Fremlæggelse af Bøger med Reklamer i Kupéerne.

I Afgift til Statsbanerne skulde svares et fast aarligt Beløb, der dog forhøjedes, naar Bruttoindtægten oversteg 150.000 Kr.

Overenskomsten blev i 1908 overført til Aktieselskabet »Jernbanereklamen« og Gyldigheden samtidig forlænget til 1. Oktober 1917 og senere til 1. April 1933.

I 1924 fik Selskabet Ret til Anbringelse af Reklamen paa Jernbaneviadukter og langs Jernbanelinierne samt i Gangene fra Afgangshallen til Perronerne paa Københavns Hovedbanegaard. Afgiften blev ændret til en Procentafgift af Bruttoindtægten og en Mindsteafgift.

I 1932 blev Overenskomsten fornyet. Reklameringsretten indskrænkedes til Rekla-

mering paa Jernbanestationer, Reklamering langs Jernbanelinierne og Fremlæggelse af Bøger med Reklamer i Togene. Retten til Reklamering paa Viadukter bortfaldt af Hensyn til Naturfredningen. I øvrigt blev Overenskomstens Bestemmelser i det væsentlige uforandrede i Forhold til den tidligere Overenskomst.

I 1937 blev Retten til Fremlæggelse af Bøger med Reklamer i Togene afløst af en Bestemmelse om, at Selskabet i Samarbejde med Turistforeningen for Danmark skulde udgive et periodisk Magasin mindst 3 à 4 Gange aarlig. Magasinet skulde, foruden Reklamer, indeholde en Del redaktionelt Stof vedrørende København og de danske Landsdele og skulde fremlægges i Lyntogene, Statsbanernes indenlandske gennemgaaende Vogne, i Færgernes Saloner samt i nogle S-Tog og i nogle Tog paa Nord- og Kystbanen. Magasinet fik Navnet »Kupébladet«. Under Krigen er Udgivelsen af Bladet blevet standset.

Under hele Overenskomsttiden har den Bestemmelse været gældende, at Reklamerne skal godkendes af Statsbanerne. Det samme gælder Anbringelsen og Udseendet af Reklametavler og andre Reklamebærere.

Garderober

Allerede tidligt i Banernes Historie blev man klar over, at det var en Fordel, at der paa Stationerne var Garderober, hvor rejsende kunde faa Haandbagage m. m. opbevaret. Der indrettedes derfor Garderober paa de større Stationer, og efterhaanden er der tilvejbegt Garderober paa alle Bystationer og de større Landstationer. Paa Stationer, hvor et Garderobehold ikke kan føde sin Mand, er Garderoben forenet med Rengøringsentrepriser, og i de sidste Aar er Betjeningen af Garderoberne paa nogle Stationer lagt ind under Chokolade- eller Aviskiosker.

Garderoberne bortforpagtes mod en Procentafgift af Bruttoomsætningen. Statsbanerne har, for at lette Forholdene for de mindre Garderober, allerede i 1917 fastsat Takster, hvorefter en Del af Bruttoindtægten er afgiftsfri. For Garderoberne paa de største Stationer er der fastsat særlige Afgiftssatser.

Statsbanerne fastsætter Taksterne for Opbevaring i Garderoberne.

Paa Nord- og Kystbanen udviklede der sig det Forhold, at private fik Tilladelse til paa Statsbanernes Grund ved Pladsen foran Stationsbygningen at opføre en Garderobebygning i Forbindelse med Cyklestalde. I de sidste Aar før den anden Verdenkrig førte Udviklingen med sig, at de rejsende ikke var villige til at betale for Opbevaringen af Cyklerne i Stationernes Garderober, men forlangte, at der indrettedes gratis Cykleparkeringspladser. Statsbanerne imødekom dette Krav bl. a. under Hensyn til, at de mente, at det var en trafikerhvervende Foranstaltning.

Garderobernes Bruttoomsætning har i 1946—47 været ca. 450.000 Kr.

Sovevogne

Efter Overenskomst med det internationale Sovevognsselskab overtog dette Selskab fra 1. Oktober 1907 Driften af Sovevogne paa Statsbanerne. Overenskomsten omfattede ikke alene de indenlandske Ruter, men ogsaa Ruterne til Berlin og Hamburg. De to sidstnævnte Ruter er dog senere overgaaet til det tyske Selskab »Mitropa«. Sel-

skabet stillede Sovevogne med Inventar og besørgede Betjeningen og Vedligeholdelsen af dem. Indtægten for Benyttelsen af Sovevognspladserne tilfaldt Selskabet. Efter Aabningen af Lillebæltsbroen og Etableringen af Lyntogsforbindelserne blev Driften indskrænket en Del.

De foran nævnte og forskellige mindre, mere specielle Erhvervsvirksomheder har i Finansaaret 1945—46 tilsammen tilført Statsbanerne en Indtægt paa ca. 4¼ Mill. Kr.

Foruden disse Erhvervsvirksomheder er der en Del andre private Erhvervsvirksomheder, som er knyttet til Banerne, navnlig for at besørge Udførelsen af Arbejder, som staar i Forbindelse med de egentlige Jernbaneforretninger. Virksomhederne faar Betaling for de udførte Arbejder, enten ved Tilskud fra Banerne eller ved Opkrævning hos Publikum efter Takster, fastsatte af Banerne. Erlæggelse af Afgift til Statsbanerne finder ikke Sted.

Dragerforeninger

Ved Aabningen af Københavns nye Hovedbanegaard i 1864 blev der oprettet en Dragerforening. Dragernes Tjeneste bestod i:

- a. at aabne Vognlørene for de rejsende, der kom til Banegaarden for at afgaa med et Tog, og bringe deres Bagage ind i Ekspeditionen.
- b. at hente Droske eller Vogn til de ankommende rejsende og besørge deres Bagage i Vognen.
- c. at tage Billet til de rejsende og besørge deres Bagage ekspederet.
- d. at bringe de rejsendes Bagage fra Banegaarden til Byen.

Den givne Tilladelse udelukkede ikke de rejsende fra selv at besørge eller lade besørge den nævnte Befordring, men det var forbudt Bybude eller andre Foreninger paa Banegaarden at tilbyde de rejsende deres Tjeneste til Udførelse af nævnte Forretninger.

For Udførelsen af disse Forretninger var der i Overenskomsten fastsat Takster, som Dragerne kunde opkræve. Noget Tilskud fra Banerne fik Foreningen ikke, og Dragernes Indtægter bestod kun i, hvad der indkom for Besørgelsen af nævnte Befordringer. Dragerne antoges af Formanden for Foreningen, men kun med Banegaardsinspektørens Tilladelse.

Foreningen har senere faaet andre Forretninger, bl. a. Ekspedition af Rejsegods og Transport af Rejsegodset mellem Ekspeditionen og Rejsegodsvognene, Ombæring af ankomne Fragtbreve og Opkrævning af de paa Fragtbrevene henviste Beløb samt Af-læsning og Udlevering af Toldgods fra Toldvarepakhuset paa Københavns Godsbanegaard. For Besørgelsen af disse Forretninger faar Foreningen Vederlag af Statsbanerne med Undtagelse af Arbejdet paa Toldvarehuset, for hvilket Betalingen opkræves hos Modtagerne. Foreningens Indtægter deles efter Overenskomstens Bestemmelser mellem Dragerne.

Lignende Dragerforeninger er oprettet paa Østerport, Odense, Aarhus H. og Aalborg Stationer. Paa nogle andre Stationer er der enkelte Dragere, som i Hovedsagen har Tilladelse til Besørgelse af de rejsendes Bagage til og fra Stationens Rejsegods ekspedition.

Under Dragerforeninger kan Korsør Sølaug henregnes. Det er et gammelt, privat Laug, der besørger en Del Arbejde ved Færgernes Ankomst og Afgang mod Vederlag fra Statsbanerne og Postvæsenet. Lauget har bestaaet, saa længe Statsbanerne har haft Overfart fra Korsør til Fyn og i sin Tid til Kiel.

Udkørsel af Gods fra Stationerne

Banerne oprettede efterhaanden, som Banenettet udvidedes og Trafikken steg, Kørsel af Stykgods samt Banepakker fra og til de større Stationers nærmere Opland. Kørselen besørgedes af private Vognmænd, som der blev sluttet Overenskomst med. For Kørselen af Ekspres- og Ilgods samt Banepakker betalte Banerne Vognmanden efter en i Overenskomsten fastsat Takst, medens der for Kørsel af Fragtstykgods fra Stationerne og af alt Gods til Stationerne af Vognmændene opkrævedes Betaling af Forsendelserne efter Takster fastsat i Overenskomsterne. Paa Grund af Konkurrencen med Fragtbilerne blev Vognmandskørselen sidst i Tyverne stærkt udvidet, saaledes at der nu er sluttet Overenskomst om Godskørsel til og fra saa godt som alle Stationer. Denne Udvidelse har kun kunnet gennemføres ved, at Statsbanerne foruden nævnte Betaling maa give Vognmændene direkte Tilskud til Udførelse af Kørselen.

Læsseforeninger

Paa en Del Stationer har Læsseforeninger faaet Ret til Af- og Paalæsning af Vognladningsgods for Forsenderne for Takster fastsat efter Overenskomst med Statsbanerne.

Statsbanernes Reklamevirksomhed

DA den første danske Jernbane aabnedes den 26. Juni 1847, fandtes der den paa Side 675 gengivne Bekendtgørelse i Berlingske Tidende.

Yderligere Reklame var sikkert heller ikke nødvendig. Jernbanen har utvivlsomt været Samtaleemne ikke alene i København, men i det ganske Land. Og naar der i Annoncen staar, at kun et »indskrænket Antal Passagerer« kan komme med Toget fra og til Mellemstationerne, tyder det ogsaa paa, at man var sikker paa Successen.

De kommende Aar viste heller ikke nogen som helst reklamemæssig Henvendelse til Offentligheden. Interessen for Jernbanen var levende og krævede ingen særlig Stimulans, ikke mindst, da Jernbanenyanlæg stadig er paa Dagsordenen i de sidste 50 Aar af det 19. Aarhundrede og i Tiden omkring Aarhundredskiftet.

Nogen Konkurrence eksisterede ikke, Jernbanen var ubestridt det hurtigste Befordringsmiddel, hvor den kom frem, og selv om det sjællandske Jernbaneselskab indtil 1880 var et Aktieselskab, formentlig ikke uden privatøkonomiske Interesser, forhindrede Koncessionen baade paa Sjælland og for den første jyske Jernbanes Vedkommende mellem Aarhus og Randers, at der kunde opstaa nogen økonomisk Situation, der gjorde Propaganda nødvendig.

Først i 1897 ser man de første spæde Tegn paa virkelig Reklame samtidig med, at Gedser-Warnemünde Overfarten aabnes i 1898 som Dampskibsroute. Her begynder der at opstaa Konkurrence mellem de to danske Ruter mellem Kontinentet og Norden, Gedser-Warnemünde og Korsør-Kiel, og den svenske Rute over Trelleborg-Sassnitz, der aabnedes som Dampskibsroute i 1897. Resultatet bliver Statsbanernes første egentlige Plakat, hvor en rødmalet Bøje, bærende Dannebrog, det tyske Flag og det norske og svenske Unionsflag, fortæller om de to danske Søruiter mellem Skandinavien og Kontinentet, Gedser-Warnemünde og Korsør-Kiel. Plakaten blev trykt i en tysk, en svensk og en dansk Udgave og ophængt i Tyskland, Sverige, Norge og herhjemme. I det hele tages synes Svenskernes stadig stærkere Reklamering for Sassnitz-Trelleborg Overfarten at have virket inciterende paa den danske Jernbaneledelse. I alt Fald er hele Interessen for Reklamering udelukkende koncentreret om at oparbejde de to danske Ruter, i første Række Gedser-Warnemünde Overfarten.

Samtidig med, at Færgeforbindelsen aabnes mellem Gedser og Warnemünde den 1. Oktober 1903, fremstilles en fortræffelig Reklameplakat, hvis Hovedmotiv er de tre skandinaviske Lande, der opfordrer det sydlige Udland i Skikkelse af en tysk Pige til at følge sig til Norden. Plakaten er tegnet af Malermester Valdemar Jensen, der maaske i nogen Grad har ladet sig inspirere af den berømte Plakat for Overfarten Hook van Holland-Harwich med den skæggede, tillidsindgydende Søulk med de udbredte Arme.

Selve Aabningshøjtideligheden ved Færgeforbindelsen blev livligt kommenteret baade i Pressen i Udlandet og i den hjemlige Dagspresse, der var begyndt at lade specielle Turist- og Trafikmedarbejdere behandle Trafik- og Turiststof.

Ved denne Lejlighed blev iøvrigt den første Statsbane-Reportagefilm optaget, idet Hoffotograf Elfelt med et hjemmelavet Kamera forevige de Festlighederne, og endnu findes en Film, der opbevares i Statsbanernes Filmsarkiv, hvor man bl. a. ser Kong Christian IX modtage de udenlandske Gæster.

Den indenlandske Trafik skænkede man i propagandamæssig Henseende saa at sige ingen Opmærksomhed. Propagandaen synes i Tiden fra 1900 og op til den første Verdenskrig saa godt som udelukkende at tage Sigte paa at opreklamere de ovennævnte to danske Kontinentalruiter, medens Ruten over Vamdrup eksisterede i større Ubemærkethed, selv om man i 1904, hvor man er begyndt at interessere sig for det engelske Publikum, i en Tidsskriftannonce ganske elegant taler om »the overland Vamdrup-route«. Det er dog et Spørgsmaal, om Englænderne har været klar over, hvor Vam-

Den sjællandske Jernbane



aabnes for Publicum Søndagen d. 27de Juni 1847; og vil der indtil videre afgaae hver Dag fra Kjøbenhavn 3 Train og ligeledes fra Roskilde 3 Train, efter den approberede Driftsplan saaledes:

fra Roskilde Morg. Kl. 6, Efterm. Kl. 1 og Aften Kl. 9

— Kjøbenhavn. — Kl. 7½, — Kl. 2½, — Kl. 10½.

Paa Mellemstationerne Valby, Glostrup og Hedehusene gøres Ophold af 3 Minutter, og ved Røgeveien 4 Minutter.

Priserne ere beregnede efter de approberede Tariffer nemlig i Reglen:

For 1ste Klasse	24	§	pr. Mil.
— 2den do.	18	§	—
— 3die do.	12	§	—

Enhver Rejsende har 50 Pbd. Passagergods frit; Overvægten betales med 1 § pr. 10 Pbd. pr. Mil.

Det Nærmere erfares af de trykte udførlige Driftsplaner, som ere til Ettersyn paa alle Stationer samt paa Hovedcontoret, Bøkerbro Nr. 2 (Glaciefolm).

Med hvert Train kan ifkun følge et indstrænket Antal Passagerer, navnlig til Mellemstationerne, og ingen Billetter kunne forud bestilles eller abonneres.

Directionen for den Sjællandske Jernbane den 25de Juni 1847.

Fig. 370. Bekendtgørelse i »Berlingske Tidende« om Aabningen af Jernbanen København-Roskilde.



Fig. 371. Plakat for Gedser-Warnemünde Overfarten 1903.

drup laa! I samme Annonce tales der ikke helt beskedent om »the Danish State Railways, the shortest and most convenient route between Great Britain and Scandinavia and between the Continent and Northern Europe«. I Annoncer i svenske Blade i 1905 fortælles der om Gedser-Warnemünde Overfarten, at der er »endast 2 timars sjöresa«, og at de danske Færger er »stora och lugnt gående«.

I 1905 udsendte Statsbanerne den første Brochure om Danmark som Turistland med særligt Henblik paa Benyttelse af Ruten Gedser-Warnemünde. Forfatteren Peter Nansen fik 400 Kr. for at skrive Teksten — med Paalæg om »omhyggeligt at undgaa Politik«.

I 1906 udsendte man de første Reklamebrevkort med Motiver fra Overfarten; paa et af Billederne ses bl. a. Kong Christian IX i Samtale med Storhertugen af Mecklenburg.

I 1911 deltog Statsbanerne for første Gang i en Udstilling i Udlandet. Det var den store Rejse- og Turistudstilling i Berlin, hvis danske Afdeling blev indrettet under Tilsyn af Professor Wenck. Teatermaleren Carl Lund »overgik sig selv« i nogle Dioramaer, der vakte betydelig Opmærksomhed.

Først i 1911 i Forbindelse med Aabningen af Københavns nye Personbanegaard den 1. Decemder synes man at kunne spore en gryende Interesse for at ophjælpe den indre danske Trafik ved Hjælp af Propaganda, idet der i en af Kioskerne i Ankomsthallen i Samarbejde med Turistforeningen for Danmark blev indrettet et Oplysningskontor, hvor Publikum kunde faa Oplysning om danske Turistegne og danske Trafikforhold.

I 1913 udsendtes en Køreplansfolder med Tider for Forbindelsen over Warnemünde-Gedser med Forsidetegning af Kunstmaleren Chr. Kongstad.

Det første Reklamemærke (Mærkat) udsendte Statsbanerne ligeledes i 1913. Motivet med de fire Piger i Nationaldragt blev benyttet.

Selv om Hovedinteressen fortsat var rettet sydpaa, begyndte man dog i Foraaret 1914 at interessere sig for Det Forenede Dampskibs-Selskabs Rute Esbjerg-Harwich og udsendte i Forbindelse med Selskabet og »The Great Eastern Railway Co.« en Brochure »Holidays in Denmark and Scandinavia«.

I Forsommeren 1914 udsendte Statsbanernes deres første franske Reklamebrochure »A Copenhague« med Tekst af Professor Pierre Oesterbye og med Forsidebillede af Kunstmaleren O. K. Svensson. Samtidig udsendtes en Køreplansfolder paa Fransk »aux pays scandinaves« med Forsidebillede af Kunstmaleren Kr. Kongstad, og det første franske Reklamepostkort med Ruten Paris-København over Warnemünde-Gedser saa Dagens Lys.

Sommeren 1914 var en Udstillingssommer par Excellence. Det var, som om de forskellige Lande i sidste Øjeblik vilde naa at vise deres gode Vilje, inden de sammentrækkende Skyer lod Uvejret bryde løs. De danske Statsbaner deltog saaledes i den Baltiske Udstilling i Malmö, i den Internationale Udstilling for Boghaandværk og Grafisk Kunst i Leipzig, i »Deutsche Werkbund Ausstellung« i Köln, i den internationale Byudstilling i Lyon og i Udstillingen for Sundhedspleje i Stuttgart. Men den 1. August 1914 standsede den første Verdenskrig al international Turisttrafik, og Propagandaen ophørte for den indenlandske og udenlandske Trafik. Senere kom dog Gedser-Warnemünde Ruten i Gang igen, og nu og da henledte man Offentlighedens Opmærksomhed paa, at der stadig sejles. Man begyndte nu saa smaat at kaste Blikket mod Øst og Nord og forsøgte at trække Svenskere og Nordmænd til Danmark ved at fortælle om de danske Statsbaners billige Abonnementskort, der for 8 Dage til 3. Klasse kun kostede 20 Kr., og som trak ikke saa faa Svenskere og Nordmænd til Danmark under Krigen.

Næsten samtidig med, at Verdenskrigen udbrød, var man gaaet i Gang med Optagelse af den første Propagandafilm, der skulde vise Gedser-Warnemünde Ruten og de smukkeste Turistegne i Danmark, og som særligt skulde optages med Henblik paa Forevisning for et tysk Publikum. Filmen blev imidlertid, takket være de mange Vanskeligheder, Krigen medførte, først færdig i September 1921 og sendtes derefter til Distribution gennem Rejsebureau »Norden« i Berlin.

Under Krigen saa man den 23. April 1916 den første egentlige indenlandske Annonce i Berlingske Tidendes illustrerede Søndagsblad »Ude og Hjemme«. Det var en Annonce med en Opfordring til at benytte 8-Dages Kort til Rejse gennem Danmark.

I Efterkrigstiden ophørte saa at sige Statsbanernes Reklamevirksomhed, og det skønt Statsbanerne kastedes ud i en Upopularitet, hvis Aarsag kan være noget vanskelig at lokalisere. Statsbanerne havde ganske vist ikke benyttet Lejligheden til i Krigsperioden at fortælle det danske Folk, hvad det betød for det danske Samfund i Krigsaarene. I alt Fald blev det hurtigt glemt.

Man fortsatte med Propaganda udelukkende for vore Forbindelseslinier med Ulandet — nu, da Korsør-Kiel Ruten var ophørt, næsten udelukkende for Gedser-Warnemünde Overfarten, og ved Danmarks Deltagelse i Udstillingen i Paris 1925, i Anvers 1927 og paa Foraarsmesserne i Leipzig havde man udelukkende Opmærksomheden koncentreret om at faa Folk til at rejse til Danmark over Statsbanernes Rute over Østersøen.

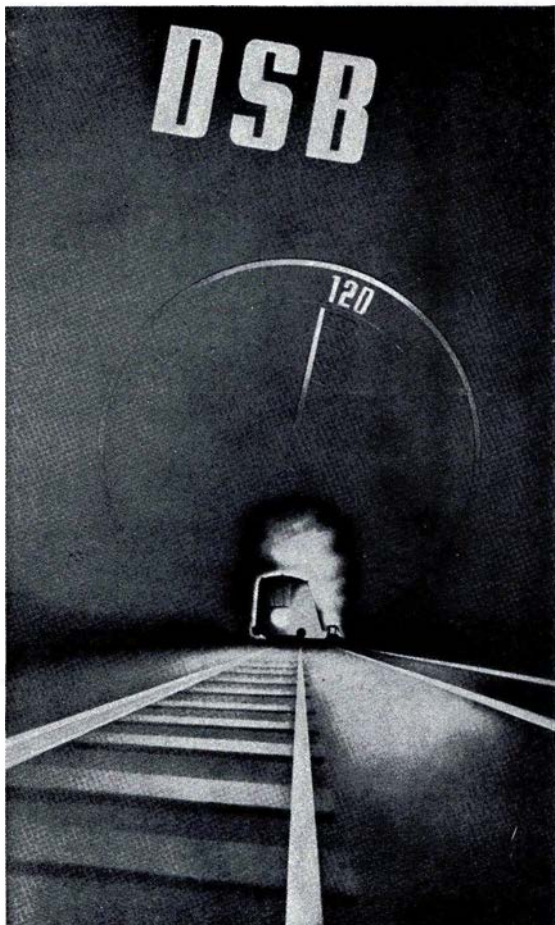


Fig. 372. Lyntogsplakaten 1937.

I 1931—32 paabegyndtes og i de følgende Aar videreførtes en stærk Propaganda gennem Foredrag, Avisudtalelser, Radio o.s.v., og de mange nye Foranstaltninger, Rutebiler, nye Færger, Elektrificering, Lyntog, Motortog, Fællesklasse o. s. v. gav god Baggrund herfor. Dernæst forberedtes en egentlig Reklame, dels ved at der fra 1933 skaffedes et Reklamebudget paa 110.000 Kr., der i 1935 forhøjedes til 200.000 Kr., dels ved en administrativ Omlægning, hvorved det hidtidige 2. Tarifkontor fik Navneforandring til Reklame- og Reklamationskontoret.

I første Række blev der jævnsides med den almindelige Propaganda sat ind paa at skabe en Good-will. Maalet var, at D. S. B. for den enkelte skulde staa som en levende og handlekraftig Organisme, som man helst skulde føle sig som Medejer af. Dette udtryktes i Poststemplerne »Enhver dansk Borger er Aktionær i DSB« og »Vil mindre Skat De se, gør større Brug af DSB«.

I en Dagblads-Annonceserie i 1934 lægger man ud med et andet Slogan »— ud og se med DSB«, der knyttes til Annonceserien

og vækker en ny Interesse om Statsbanerne. I Dags- og Ugepressen gøres i de kommende Aar alle Statsbanernes Omraader til Genstand for Behandling. I Annoncer, der tager Sigte paa at stimulere Rejselysten, hedder det i Overskriften: »Farvel, Kontor og støvede Bøger!«, »Tag Børnene med paa en Pinsetur«, »Se Danmark i Aar. Ingen behøver at blive hjemme!« Om Spisevognene hedder det »Den flyvende Restaurant med den pragtfulde Udsigt«, om Radiotelefonen paa Storebælt: »Hallo, Gerda, det er Aage. Jeg ringer fra Storebælt«. Og hvor det drejer sig om at gøre noget for Godstransporten, der har faaet Lastautomobilet paa de glimrende Landeveje som en alvorlig Konkurrent, hedder det i Overskrifter: »Først paa Markedet — takket være DSB«, »Allerede —? Ja, som Banepakke«, »Danmarks Hovederhverv — DSB's store Kunde«.

Alle Reklamemidler tages fra nu af i Brug. Bladannoncer vækker Offentlighedens Opmærksomhed. I Masser af Brochurer uddybes Spørgsmaalet nærmere, og farvestraalende Plakater holder Publikums Interesse vedlige. Statsbanerne tager vore dygtigste Plakatkunstnere i sin Tjeneste. Den sikkert mest bekendte Plakat: Lyntogsplakaten, tegnet af Aage Rasmussen, hentede en Grand Prix hjem fra Verdensudstillingen i Paris i 1937 og blev i Japan paa en Udstilling betegnet som Øjeblikkets bedste Transportplakat i Verden. Mange af Plakaterne finder Vej til unge Hjem, hvor de smykker Lejlighederne i Stedet for mere eller mindre gode Fotografier.

Allerede tidligt i 1928 blev Radioen taget i Brug, og hver Uge Sommeren igennem holdtes korte Radioforedrag om de Steder, Udflugtstogene havde som Maal. Den ene Propagandafilm efter den anden blev skabt. Jens Fr. Lawaetz og Fotograf Andersson tog Filmen »DSB — før og nu«, hvor man paa Middelfart gamle Station genskabte Tiden omkring 1875 og derefter med Lyntogene og Lillebæltsbroen og de store Motorfærger som Baggrund viste Udviklingen. Blandt de mange andre Propagandafilm bør man ikke forbigaa A. W. Sandbergs og Fotograf Poul Eiby's »Til Danmark over de store Broer«, der blev taget med særligt Henblik paa Verdensudstillingen i Paris 1937, hvor den blev vist for flere Hundrede Tusinde Mennesker, og hvor den hentede et Grand Prix. Efterhaanden skabtes et betydeligt Filmsarkiv, saaledes at man i 1937 ved Hjælp af eget Filmsmateriel kan lade afholde Foredrag i Foreninger m. m. og samtidig vise Statsbanernes egne Film og Lysbilleder, skabt over Statsbaneemner.

I 1934 blev Forholdet til Pressen lagt under Reklame- og Reklamationskontoret efter hidtil at have hørt under Personalkontoret, og der knyttedes nøje Forbindelse med Bladenes Trafikmedarbejdere, som stadig holdes underrettet om Begivenheder inden for Statsbanerne.

Der skabtes et Fotografikartotek, som i stor Udstrækning benyttes baade af den hjemlige og udenlandske Presse. Saaledes blev der i 1937, det Aar, hvor Storstrømsbroen blev aabnet, udleveret ca. 4000 Fotografier til Pressen.

Og stadig skifter Temaerne, der behandles i Statsbanernes Annoncer. Man henvender sig til alle Befolkningsklasser og prøver paa at faa dem i Tale gennem et Sprog, de forstaar. En Serie Annoncer vakte paa Grund af sine Overskrifter mere end almindelig Opmærksomhed. Man valgte Overskrifter, hentet fra den københavnske Arbejderjargon, Overskrifter som f. Eks. »Det er va' der passer . . .«, »Den er mægtig . . .«, »Er du rigtig rund . . .« o. s. v. Overskrifter, der sammen med Slogan'et »— ud og se med DSB« fandt blivende Omtale i Bogen »Bevingede Ord«.

Reklamebevillingen udgjorde normalt et Beløb paa ca. 200.000 Kr., der blev fordelt over følgende Poster: A) Annoncer i Danmark, B) Annoncer i Udlandet, C) Plakater, D) Brochurer, Folders og Smaatryksager, E) Film, F) Udstillinger, G) Diverse, H) Distribution, I) Fotografier, J) Lysbilleder og Foredrag, K) Materiel samt L) Reserve. Endvidere blev et passende Beløb afsat til 1. og 2. Distrikt til almindelig Annoncering i Forbindelse med Højtiderne m. m., og fra 1934 ydede Statsbanerne Turistforeningen for Danmark efter denne Forenings Reorganisation et aarligt Bidrag mod, at Foreningen skulde overtage den mere neutrale Del af den danske Propaganda over for Udlandet, idet samtidig en Repræsentant fra Statsbanerne fik Sæde i Turistraadet og Forretningsudvalget.

Statsbanernes Propaganda er saaledes gaaet over til fortrinsvis at tage Sigte paa en Bearbejdelse af det danske Publikum, hvor Erhvervelsen af en ny »Kunde« naturligvis er langt billigere, end hvor det drejer sig om at erhverve en »Kunde« fra Udlandet.

Den 21. Februar 1935 aabnedes Statsbanernes Kino paa Københavns Hovedbane-gaard i den tidligere Ventosal for Nærtrafikken. Biografen er skabt efter fransk Mønster og blev fra Starten en stor Sukces. Der vises fra Kl. 14—23 i Timesforestillinger korte Rejsefilm hentet fra hele Verden, som Regel Forestillinger med 5 à 6 forskellige Numre. Ved Udgangen af 1947 havde der været ca. 6.900.000 besøgende.

Den 25. Januar 1940 blev Reklamen udskilt som et selvstændigt Led i Statsbanernes

Administration under Betegnelsen Statsbanernes Reklamevæsen, men den anden Verdenskrig bragte ved sit Udbrud i September 1939 den Del af Statsbanernes Reklamevirksomhed, der tager Sigte paa at erhverve flere rejsende eller mere Gods, til delvis Ophør, idet Statsbanernes nærmeste Konkurrenter, Automobilerne og Skibene, helt eller delvis maatte ophøre med Trafikken. Opgaven blev under den anden Verdenskrig stadig at holde Forbindelse med Presse og Publikum samt at forsøge at fordele Rejsestrømmen og at prøve paa at forbedre den Rejsekultur, som de fyldte Tog gør nødvendig. Endvidere at modarbejde den Utilfredshed med de nødvendige Trafikindskrænkninger, som Statsbanernes Ledelse maa udføre, ikke mindst efter den 9. April 1940. Man udsendte i disse Aar bl. a. Plakater med Teksten »Det skal klares, men —«, hvortil saa føjes korte Opfordringer til Folk om enten at tømme Vognene saa hurtigt som muligt eller mærke Rejsegodset rigtigt o. s. v.

Et Tidens Tegn er ogsaa en Folder »Rejsevink — men læn Dem ikke ud!« der gennem humoristiske Tegninger og Vers af »Ærbødigst« (Viggo Barfoed) i en gemytlig Tone fortæller Folk, hvad de skal, eller navnlig hvad de ikke bør gøre, naar de rejser, for Eksempel:

De er færdig at mase hinanden itu,
ophidsede, røde i Kammen.
Men lad os bare ta' den med Ro,
der er Plads til os allesammen.

I 1943 annoncerer man i Dagbladene under Overskriften »Kender De Herr Skubbesen og Fru Puffesen?«, hvortil »Ærbødigst« digter:

I Selskabslivet plejer vi mest
vore pæneste Lader at bruge.
Vi aabner Døren og bukker: Nej, vist.
Efter Dem, højtærede Frue!
Hvorfor vi ikke opfører os
i Toget paa lignende Maade,
men altid puffes, skubbes og slaas,
er en aldrig opklaret Gaade.

Ord, der fortæller om Rejsens Besværligheder Anno 1943.

Internationale Jernbanesammenslutninger

DET er ganske naturligt, at der paa Jernbanevæsenets Omraade findes en Række internationale S sammenslutninger, hvis Opgaver det er at ordne alle de mange Forhold, der vedrører gennemgaaende Jernbanebefordringer, samt at bidrage til Udviklingen af Jernbanevæsenet og til Fremme af Jernbanebefordringen af rejsende og Gods mellem Landene. Af de fleste af disse S sammenslutninger maa den danske Stat eller de danske Statsbaner nødvendigvis være Medlem, og i det hele taget maa et lille Land

som Danmark, naar det vil følge med i Udviklingen, deltage i det internationale Samarbejde, hvorved det faar bedre Muligheder for at drage Nytte af de Erfaringer, som de store Landes Jernbaner har gjort ved Forsøg paa Forbedringer navnlig i teknisk Henseende.

Nedenfor omtales de for Tiden bestaaende Sammenslutninger samt enkelte, hvis Virksomhed nu er ophørt.

Folkeforbundets raadgivende og tekniske Kommission for Transit og Samfærdsel
(*Commission consultative et technique des communications et du transit de la Société des Nations*)

Af denne Organisation var alle under Folkeforbundet hørende Stater Medlemmer. Folkeforbundet, som blev stiftet paa Fredskonferencen i Paris efter den første Verdenskrig, oprettede bl. a. ogsaa en Organisation for Transit- og Samfærdselsspørgsmaal, hvis Opgave det var at forbedre og udvikle Retsvæsenet for internationale Befordringer af alle Arter. Paa en Konference i Barcelona i Aaret 1921 blev det besluttet at oprette den ovennævnte raadgivende og tekniske Kommission for Transit og Samfærdsel, der kom til at bestaa af 18 Repræsentanter for de deltagende Stater. Sverige skulde indtil videre repræsentere de fire nordiske Lande i Kommissionen. Paa en senere Konference i Geneve i Aaret 1923 blev vedtaget en af den nævnte Kommission udarbejdet Konvention og Statut, indeholdende internationale Retsregler for Jernbanebefordringer. Endvidere blev der afholdt en Konference i Geneve i Aaret 1927, hvor det blev besluttet at indrette et Arkiv i Geneve for at indhente og fordele Oplysninger om Jernbanespørgsmaal, og sammesteds en Konference i Aaret 1931, hvor man bl. a. behandlede Spørgsmaalet om Forholdsregler, der skulde træffes ved Forstyrrelser i international Trafik.

Bestemmelserne i de omhandlede Overenskomster m. m. var for den største Dels Vedkommende saadanne, som ogsaa hidtil havde været fulgt af Lande, mellem hvilke internationale Jernbanetransporter fandt Sted, og de fik saaledes bl. a. for Forbindelsen med Danmark ikke nogen større Betydning, men Overenskomsterne har sikkert bidraget til at fremme Genoptagelsen af internationale Transporter i Tiden efter den første Verdenskrig. Da Folkeforbundet nu er opløst, er Arbejdet i den omhandlede Kommission ogsaa indstillet.

Foreningen for internationale Jernbanekongresser
(*Association internationale du Congrès des chemins de fer*)

Dette er en meget stor Sammenslutning af Stater. Den blev stiftet i Brüssel i Aaret 1885 paa Forslag af den belgiske Regering, og dens Formaal er at arbejde for Jernbanevæsenets Fremgang ved Afholdelsen af Kongresser og ved Udgivelsen af et Tidsskrift.

Medlemmer var før den sidste Verdenskrig en Mængde Stater og Jernbanestyrelser baade i Europa og andre Verdensdele, dog ikke De Forenede Stater i Amerika og Rusland. Foreningen har et Generalsekretariat i Brüssel, og iøvrigt er Foreningens Organer den »Permanente Kommission« og Generalforsamlingen. Kommissionen, som vælges paa hver Kongres, organiserer Kongressernes Arbejde. Dette er opdelt i flere

Sektioner (Bygningsvæsen, Trækkekraft og Materiel, Trafik, almindelige Anliggender, Smaabaner og Kolonialbaner). Foreningen tager de af Medlemmerne fremsatte Spørgsmaal af almindelig Interesse vedrørende alle Omraader af Jernbanevæsenet op til Undersøgelse og sørger for, at der om Spørgsmaalene aflægges Beretninger, men Foreningen træffer ikke Beslutninger med Hensyn til Jernbanetjenestens Udførelse, idet dens Virksomhed nærmest har videnskabeligt Formaal og tjener til Vejledning for Medlemmerne. Foreningens Tidsskrift udkommer hver Maaned paa engelsk, fransk og tysk (efter den sidste Verdenskrig er den tyske Udgave dog ikke udkommet), hvori Resultaterne af de af Foreningen iværksatte Undersøgelser paa Jernbanevæsenets forskellige Omraader bliver optaget. Der findes i Tidsskriftet ofte Meddelelser af betydelig Interesse for Jernbanestyrelserne, foruden at der deri findes en fortløbende Litteraturfortegnelse over Bøger og Tidsskrifter paa alle Jernbanevæsenets Omraader. Foreningen har efter den sidste Verdenskrig genoptaget sin Virksomhed, og den har afholdt Kongres i Luzern i Juni 1947.

Den internationale Jernbaneunion

(Union internationale des chemins de fer)

er en Sammenslutning af Jernbanestyrelser. Den blev stiftet i Henhold til Artikel 6 i de Beslutninger, som Folkeforbundets Transportkommission havde truffet paa en Konference i Genua i April-Maj 1922, der foranledigede de franske Jernbaner til at sammenkalde en Konference af tekniske Repræsentanter for Jernbanestyrelserne i de interesserede Lande. Paa denne Konference, der blev afholdt i Paris i Oktober 1922, besluttedes det at grundlægge den internationale Jernbaneunion, der begyndte sin Virksomhed den 1. December 1922. Formaalet var Retablering af den internationale Jernbanetrafik paa Betingelser mindst lige saa tilfredsstillende som før Krigen, og Danelsen af en permanent Konference mellem Administrationerne for at tilvejebringe Ensartethed og Forbedringer af Betingelserne for Anlæg og Udnyttelse af Jernbaner, for saa vidt angaar den internationale Trafik.

Medlemmer blev Styrelserne for Hovedjernbanerne i saa at sige alle europæiske Stater, Algier, Marokko, Tunis, Syrien, Tyrkiet, Kina og Japan.

Unionens Organer er:

Generalforsamlingen, der ordinært afholdes hvert tredie Aar i Paris, den forretningsførende Komité, der hvert Efteraar afholder ordinært Møde i Paris (Præsidium: Frankrig), samt fem Kommissioner for de forskellige Fagomraader, nemlig: Persontrafik, Godstrafik, Afregnings- og Kursforhold samt Statistik, Udveksling af rullende Materiel og tekniske Spørgsmaal. Foruden disse faglige Kommissioner findes der midlertidigt en Kommission, der behandler Spørgsmaalet »Automatisk Kobling«.

Unionen ejer en Bygning med Mødesale og Kontorer i Paris. Unionens Virksomhed omfatter alle Jernbanevæsenets Omraader og tager Sigte paa Opnaelse af praktiske Resultater for Jernbanernes Drift.

Behandlingen af de Spørgsmaal, der tages op af Kommissionerne, forberedes skriftligt og undertiden i Udvalg. Kommissionsbeslutningerne forelægges den forretningsførende Komité. De vedtagne Beslutninger fremtræder dels som obligatoriske for de deltagende Jernbaner (under Forbehold af eventuelt fornøden Regeringsapprobation), dels som Henstillinger til Styrelserne. Det sidste sker hyppigst, idet det som Følge af

de bestaaende Uligheder paa Jernbanevæsenets Omraade i de mange Lande i forskellige Verdensdele er vanskeligt at træffe Beslutninger, som alle Unionens Medlemmer kan tiltræde med bindende Virkning.

Unionen udarbejder aarligt en international Jernbanestatistik og udgiver et fagligt Maanedsskrift paa fransk og tysk. I dette redegøres for Forhandlingerne og Beslutningerne paa Møderne, og desuden optages statistiske Meddelelser og Artikler om Jernbanespørgsmaal, som ofte er af betydelig Interesse.

Unionens Kommissioner træder hvert Aar sammen til ordinært Møde. Disse Møder afholdes af alle Kommissionerne paa samme Sted og omtrent samtidigt, skiftevis i de forskellige Lande. I 1936 har Kommissionerne afholdt Møde i København.

Unionens Virksomhed, der har været indstillet under den sidste Verdenskrig, blev genoptaget ved et Møde i Paris i Februar 1946, og Fagkommissionerne holdt Møder igen i Brüssel i September 1946 og i Stockholm i Juni 1947.

Unionen har med Gyldighed fra den 1. Januar 1925 i Brüssel oprettet et Udligningsbureau (Bureau Central de Compensation), som ledes af de belgiske Statsbaner, og hvortil Jernbanerne kan anmelde deres Gældsbeløb og Tilgodehavender fra Trafikken med andre Jernbaner, hvorefter alle Beløbene omregnes til een Mønt, og en Udligning foretages, saaledes at kun de derefter skyldige Restbeløb betales af de paagældende Jernbanestyrelser.

Sammenslutningen af Stater, som har tiltraadt de internationale Overenskomster om Befordring af Personer og Rejsegods og om Godsbefordring

Disse Overenskomster, der er meget vigtige, idet de danner Retsgrundlaget for den internationale Person- og Godstrafik, var før den sidste Verdenskrig tiltraadt af alle Stater i Europa med Undtagelse af England og Rusland. Den første internationale Overenskomst om Godsbefordring blev sluttet i Bern den 14. Oktober 1890 mellem ni Stater og traadte i Kraft fra den 1. Januar 1893. Efterhaanden blev den nævnte Overenskomst tiltraadt af flere Stater, bl. a. de nordiske. Danmarks Tiltrædelse skete med Gyldighed fra den 27. August 1897. Denne første internationale Godsoverenskomst er flere Gange i Aarenes Løb blevet ændret og en ny, omarbejdet Overenskomst udgivet; endvidere blev der med Gyldighed fra den 1. Oktober 1928 udgivet en international Overenskomst om Befordring af Personer og Rejsegods paa Jernbaner. Af begge de to Overenskomster, der har dannet Grundlaget for mange af de deltagende Landes interne Statsbanelove, bl. a. ogsaa den danske, er der sidst udsendt Udgaver med Gyldighed fra den 1. Oktober 1938. I Overenskomsterne er det fastsat, at de senest 5 Aar efter deres Ikrafttræden skal revideres paa en Konference, hvori deltager sagkyndige Delegerede fra de deltagende Regeringer. Denne Bestemmelse har ikke kunnet overholdes under de to Verdenskrige, men en ny Revisionskonference kan antagelig snart ventes indkaldt.

Til at varetage Forretningerne vedrørende de nævnte internationale Overenskomster er der oprettet et Centralbureau i Bern, som er underlagt det schweiziske Forbundsraad. Endvidere er der nedsat en Kommission af sagkyndige Repræsentanter fra de deltagende Stater til at udarbejde og à jour-holde Bestemmelserne i Bilag 1 til den internationale Godsoverenskomst om Genstande, der kun betingelsesvis modtages til Befordring.

Centralbureauet i Bern udgiver et Tidsskrift paa fransk og tysk, som udkommer hver Maaned.

Den internationale Transportkomité

er en Sammenslutning af Jernbanestyrelserne i de Stater, som har tiltraadt de foranævnte internationale Overenskomster og de dertil hørende fælles Tillægsbestemmelser. Komiteens Formaal er at udbygge Retsreglerne for internationale Befordringer paa Grundlag af Bestemmelserne i de af Staterne vedtagne Overenskomster og udarbejde Overenskomster og Forskrifter til Ordning af de Forhold mellem Jernbanerne indbyrdes, som staar i Forbindelse med de internationale Befordringer. Paa dette Omraade har Komiteen udført et Arbejde af stor praktisk Betydning for Afviklingen af den internationale Trafik. Blandt de af Komiteen udgivne Tryksager kan nævnes Fælles Ekspeditionsforskrifter henholdsvis for Befordringen af Personer og Rejsegods og for Godsbefordringen, Overenskomst om Fordelingen af Skadeserstatninger og Godtgørelser i Person- og Rejsegodstrafikken, Overenskomst om en Række Forhold vedrørende Godstrafikken saasom Optrækningsaf Fragt m. m., Fragtgodtgørelser, Fejlsendinger, Fragttillæg, Erstatninger, Omlæsning og Tilrettelæggelse af Vognladningsgods, Salg og Tilintetgørelse af Gods, Efterkrav, Omregningskurser m. m., Meddelelser vedrørende Trafikstandsninger.

Sammenslutningen stiftedes i Aaret 1894. Indtil Aaret 1914 var det østrigske Jernbaneministerium forretningsførende Styrelse, men efter at Virksomheden havde ligget stille i Aarene 1914—1921, gik ved Arbejdets Genoptagelse Ledelsen over til de schweiziske Forbundsbaner i Bern, og der er den forblevet, efter at Virksomheden ogsaa har været afbrudt under den 2. Verdenskrig. Komiteen holder normalt Møde hvert Aar, skiftevis i de forskellige Lande. Her i Landet har Komiteen holdt Møde i Aarene 1912 og 1936. Ved et Møde i Lugano i December 1946 har Komiteens Medlemmer besluttet, at den skal genoptage sit ved Krigen afbrudte Arbejde.

Foreningen af mellemeuropæiske Jernbanestyrelser

(Verein mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen)

er en meget gammel Sammenslutning af Jernbanestyrelser, idet den blev stiftet i 1846. Den bestod oprindeligt kun af tyske Jernbanestyrelser og hed »Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen«. Senere indtraadte de hollandske, luxemburgske, østrig-ungarske og rumænske Jernbaner i Foreningen som ordinære Medlemmer. Under og efter den første Verdenskrig udtraadte de rumænske Jernbaner og Jernbanerne i det tidligere østrig-ungarske Monarki af Foreningen med Undtagelse af Statsbanerne i det nye Østrig og i Ungarn samt nogle mindre Jernbaner i disse Lande. I Aaret 1921 henvendte Foreningens Ledelse sig til de danske, norske, svenske og schweiziske Statsbaner og foreslog dem at indtræde i Foreningen, og de nævnte Styrelser enedes om at gaa ind i Foreningen, men kun som ekstraordinære Medlemmer, hvilket navnlig betød, at de ikke var bundne af de i Foreningen vedtagne Beslutninger, medmindre de udtrykkeligt erklærede sig villige hertil i hvert enkelt Tilfælde.

Foreningens Formaal var at fremme Jernbanernes Interesser ved at opnaa Forbedringer og Ensartethed i alle Jernbanernes Indretninger saavel paa det tekniske Om-

raade som med Hensyn til Drift, Ekspedition og Administration, og den arbejdede navnlig paa at tilvejebringe Aftaler, der tog Sigte paa Lettelser i Forretningsgangen mellem Jernbanestyrelserne vedrørende Befordring og Ekspedition af Personer og Gods, Vognbenyttelse, Afregning, Statistik m. m.

Foreningens Organer var den forretningførende Styrelse, Fagudvalgene og Foreningsforsamlingen. Styrelsen valgtes for 6 Aar ad Gangen, og det har siden Aaret 1884 stedse været Rigsbanedirektionen i Berlin. Fagudvalgene behandlede de Spørgsmaal, der blev overgivet dem fra den forretningførende Styrelse eller fra Foreningsforsamlingen. Der var Fagudvalg for følgende fem Omraader: Administration, Persontrafik, Godstrafik, Vognvæsen, tekniske Sager samt et Præmieudvalg, der hvert 4. Aar udsatte Præmier for Opfindelser eller Forbedringer vedrørende Jernbanerne eller for fremragende skriftlige Arbejder paa Jernbanevæsenets Omraade. Foreningsforsamlingen skulde træde sammen hvert 3. Aar.

Foreningen, der i store Træk havde de samme Opgaver som den internationale Jernbaneunion, har i Aarenes Løb udrettet et for de deltagende Jernbaner meget nyttigt Arbejde, og Enighed om Gennemførelsen af praktiske Foranstaltninger har ganske naturligt her lettere kunnet opnaas, fordi Foreningen omfattede en mindre Kreds af Jernbaner, hvis Indretninger og Driftsformer var af nogenlunde ensartet Beskaffenhed.

Foreningen havde under den forretningførende Styrelse i Berlin oprettet et Afregningssted med samme Opgave som Udligningsbureauet i Brüssel, der er omtalt foran.

Foreningen udgav to Tidsskrifter, nemlig »Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen«, der udkom hver Uge, og »Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens«, der udkom to Gange om Maanedes. Efter den anden Verdenskrig er Foreningens Virksomhed ikke bleven genoptaget.

De internationale Konferencer for teknisk Enhed i Jernbanevæsen

De fleste Stater i Europa har truffet en fælles Aftale om at skabe Ensartethed i jernbaneteknisk Henseende, saaledes at Vogne kan overleveres fra Bane til Bane og befordres sikkert over de deltagende Landes Jernbanestrækninger. Initiativet hertil blev taget af de schweiziske Forbundsbaner i Aaret 1881, og den første Aftale mellem Schweiz og Nabolandene traadte i Kraft i Aaret 1884. Senere er andre Stater blevet optaget i Sammenslutningen, og Arbejdsomraadet er blevet udvidet. Det drejer sig navnlig om Sporvidden, Vognenes Bygningsart, Vedligeholdelsestilstand, Læsning og Toldlukke samt om Forskrifter for Godstogsbremserne. Møder afholdes efter Behov. Sekretariatsforretningerne samt Udarbejdelse og Udgivelse af de nødvendige Tryksager besørges af det schweiziske Post- og Jernbanedepartement. Det drejer sig navnlig om Fortegnelsen »Maximalradstand, Maximalraddruck und Lademasse, der im internationalen Eisenbahnverkehr zugelassenen Wagen«, der normalt udkommer hvert Aar, og »Begrenzungslinien der im internationalen Eisenbahnverkehr zugelassenen Wagen«, der udkommer, naar Nødvendighed herfor foreligger.

Den internationale Union for Udgivelsen af sammensatte Billetheft

Unionen, som blev stiftet i Brüssel i Aaret 1921, havde til Formaal at fremme den internationale Persontrafik ved Udgivelsen af Kuponbilletheft, der gjorde det muligt

for de rejsende forud at løse Billetter til Rundrejser og andre Rejser, hvortil der ikke kan løses direkte Billetter. De belgiske Statsbaner havde Ledelsen. Unionens Virksomhed, der laa stille under den sidste Verdenskrig, kom ikke i Gang igen efter Krigen, men en ny Organisation af samme Art er i Begyndelsen af Aaret 1947 dannet med de belgiske Statsbaner som forretningsførende Styrelse.

De tyske Jernbaner var ikke Medlemmer af den her omtalte Union, men af et tilsvarende Forbund med Sæde i Berlin.

European Central Inland Transport Organisation (ECITO)

Dette er en Organisation, som blev stiftet i London ved en Overenskomst af 27. September 1945 mellem Regeringerne i de allierede Lande samt i nogle af de af Tyskerne under Krigen besatte Lande. Senere har Regeringerne i andre Lande, blandt andet Danmark, tiltraadt Overenskomsten. Organisationen ledes af et Raad (Council) og et Forretningsudvalg (executive Board) med de nødvendige Underafdelinger. Organisationen er oprettet som et samarbejdende og raadgivende Organ. Dens Formaal er at retablere Transportmidlerne og reparere Sporanlæg, Veje, Havneanlæg m. m., at faa Transporterne i Gang med det tilstedeværende Materiel, at reparere beskadiget Materiel, at identificere og fordele rullende Materiel, at genoplive Samfærdselen mellem Landene, at retablere eller nyskabe Tariffvæsen, at oprette Overenskomster om Vognudnyttelse, Vognudveksling m. m., at søge Transportmidlerne udnyttet intensivt, at fremskaffe nyt Materiel, at genoprette internationale Køreplaner og at sørge for Befordringen af Flygtningene.

En af de praktiske Opgaver, som Organisationen straks gav sig i Lag med, var at tilvejebringe Klarhed over, hvor de forskellige af Krigen berørte Landes savnede Lokomotiver og Vogne befandt sig og at faa disse bragt tilbage til Ejendomsbanerne.

Organisationens Hovedsæde, der oprindeligt var i London, blev af praktiske Grunde flyttet til Paris i Sommeren 1946.

De europæiske Køreplankonferencer

Paa disse træffes der de vigtige Aftaler om trafikmæssige Forhold vedrørende den internationale Persontrafik i Europa, navnlig om de gennemgaaende Tog- og Skibsforbindelser, og desuden arbejdes der for Lettelser med Hensyn til Paskontrol og Toldeftersyn. I Møderne, der afholdes en Gang om Aaret, kan foruden Repræsentanter for Regeringerne i de deltagende Stater og for Jernbanestyrelserne m. m. i disse, ogsaa deltage Repræsentanter for de store Sove- og Spisevognsselskaber samt for Luftfartsselskaberne. Forretningsførende Styrelse er Generaldirektionen for de schweiziske Forbundsbaner i Bern. I Aaret 1930 afholdtes Konferencen i København.

De internationale Godstogskøreplankonferencer

Paa disse træffes der Aftaler om gennemgaaende Togforbindelser for Godstrafikken. Konferencerne forberedes og ledes af en forretningsførende Styrelse, der vælges for 5 Aar ad Gangen, og som er Generaldirektionen for de tjekkoslovakiske Statsbaner i Prag. Som Regel holdes der Konferencer to Gange om Aaret. I Aaret 1933 afholdtes der en Konference i København.

*Det internationale Person- og Rejsegodsvognsforbund og den europæiske
Vognleveringskonference.*

Dette Forbunds Opgave er at ordne Spørgsmaalet om den gensidige Benyttelse af gennemgaaende Person-, Rejsegods- og Postvogne. Paa Konferencerne, der afholdes sammen med de internationale Køreplankonferencer og ledes af den samme Styrelse som disse, udarbejdes Planer for de regelmæssige, internationale Vognløb. De almindelige Bestemmelser om Vognbenyttelsen er optaget i »Overenskomsten om den gensidige Benyttelse af Person- og Rejsegodsvogne i international Trafik (R. I. C.)«.

Det internationale Godsvognsforbund.

Dette er et Forbund, der ordner den gensidige Benyttelse af Godsvogne i international Trafik. Bestemmelserne herom er optaget i Overenskomsten om den gensidige Benyttelse af Godsvogne i international Trafik (R. I. V.). Ogsaa i dette Forbund er Generaldirektionen for de schweiziske Forbundsbaner forretningsførende Styrelse. I Forbundet afholdes der ordinær Generalforsamling hvert femte Aar. I September 1947 blev Generalforsamlingen holdt i København.

Udarbejdelsen af *Forbindelsestariffer* med Tariferingsbestemmelser, Takster, Befordringsveje m. m. for gennemgaaende Befordringer af Personer og Rejsegods samt for Gods og Kreaturer sker efter Aftaler, som træffes paa Tarifkonferencer, der træder sammen efter Indbydelse fra den for hver enkelt Forbindelse af de deltagende Jernbaner valgte forretningsførende Styrelse, der ogsaa sørger for Udgivelsen af Tarifferne m. m.

Nordisk Järnvägsmanasällskap bør ogsaa omtales i denne Forbindelse. Det er et gammelt Selskab, som blev stiftet i 1874; Finland kom med i 1924, og samtidig blev Selskabets Vedtægter omarbejdet. Selskabets Formaal er at fremme Samarbejdet mellem de fire nordiske Landes Jernbaner og derved bidrage til Udviklingen af det nordiske Jernbanevæsen i administrativ og teknisk Henseende. Selskabet skal derhos være et Forbindelsesled mellem de nordiske Jernbaners Personale til Fremkaldelse og Udvikling af Samhørighedsfølelsen indenfor Standen. Medlemmerne af Selskabet betaler Medlemskontingent og er dels korporative (Jernbanestyrelser), dels individuelle. Hvert Land har en Styrelsesafdeling, og de fire Styrelsesafdelinger udgør Selskabets Fællestyrelse. Der holdes almindeligt Møde hhvert 4. Aar, skiftevis i de fire Lande, og Styrelsesafdelingen i det Land, hvor det næste Møde skal holdes, er præsiderende i de mellem Møderne liggende fire Aar.

Der er i hvert Land oprettet fire Arbejdssektioner for Behandlingen af henholdsvis Administration og Økonomi, Baneteknik, Maskin -og Elektroteknik, Trafikspørgsmaal. Sektionerne holder Møder skiftevis i de fire Lande.

Under de to Verdenskrige har Selskabets Virksomhed delvis ligget stille. Efter den sidste Krig optog Arbejdssektionerne deres Møder i Efteraaret 1945, og det almindelige Møde, der skulde have været afholdt i Danmark i Aaret 1940, blev holdt her i August 1947.

Selskabet udgiver »Nordisk Jernbanetidsskrift«, der udkommer en Gang hver Maaned og indeholder Meddelelser fra Styrelsen, Foredrag og Rapporter fra Sektionsmøderne samt faglige Artikler.