



ORGAN FOR STATS- OG PRIVATBANERNES LOKOMOTIVPERSONALE (DANSK LOKOMOTIVMANDS FORBUND)

NR. 5

1. MARTS 1914

14. AARGANG

RANGERLOKOMOTIVERNES BESÆTTELSE MED LOKOMOTIVFØRERE

Som bekendt giver Statsbanerne ca. 12 Millioner Kroner i Overskud i det forløbne Finansaar. At denne Begivenhed har vakt Opmærksomhed, endog paa de Steder i Befolkningen, hvor man ellers til daglig Brug kun hører Kritik over Statsbanernes slette Ledelse, og Tjenestemændenes uberegtigede Krav og Ligegyldighed for Tjenesten, er en Kendsgerning, som ikke bør forglemmes at blive noteret netop i denne Tid.

Enhver, der siden Dagspressen fremkom med denne Oplysning, lejlighedsvis har haft Anledning til paa nærmere Hold at høre Befolkningens Udtalelser og Meninger om dette Emne, maa give de Mennesker

Ret, som under visse Betæneligheders Indflydelse gør gældende, at selv om der ogsaa kunde og burde spares mere end Tilfældet hidtil har været, saa maa der ved en saa pludselig fremtrædende Stigning, som det sidste Aars Budget udviser, findes visse Krav, som tilsidesættes.

Indenfor Maskinafdelingen behøver man saaledes ikke at søge længe, førend man opdager Berettigelsen i denne Opfattelse, thi det er her gaaet paa samme Maade som Lønarbejderen i det private Erhvervsliv, der som Regel til enhver Tid er udsat for Lønreduktioner fra Arbejdsgivernes Side. At disse i de fleste Tilfælde ikke bliver praktiserede skyldes kun Arbejdernes stærke Sammenslutninger og den ufortrødne Enighed, hvormed slige Fordringer bekæmpes.

Medens Lønarbejderen saaledes gennem sine faglige Organisationer i overvejende Grad formaar at tilbageslaa saadanne Angreb, i yderste Tilfælde ved at lade Ar-

bejdet hvile, har Tjenestemanden, som Følge af de indgaaede Forpligtelser i Øjeblikket, ingen anden Udvej end at henvende sig til Bevillingsmyndighederne med deres Klager. Henvendelserne til Jernbaneautoriteterne synes mere og mere haabløse, jo længere Tiden skrider frem. Selv om Kravene har været nok saa beskedne og berettigede, er de foretagne Henvendelser dog ikke blevne taget til Følge; som Personalets onde Aand har vel nærmest Tantiemen lagt sin blytunge Haand paa Kasselaaget og kun fjærnet den, naar Guldstrømmen skulde glide ned i Kassens stærkt forseglede Rum.

En af de Uretfærdigheder, som Lokomotivpersonalet i aarevis har arbejdet paa at faa fjærnet, er den overdrevne Anvendelse af Fyrbøderne til Førertjeneste. Næppe noget Land i Verden, hvor Jernbanerne er underlagt Statsdriften, udnytter man Lokomotivpersonalets Arbejdskraft til saa lave Lønninger, og intetsteds anvendes Fyrbøderne i saa høj Grad til fast Lokomotivførertjeneste som netop her i Landet. Man har her valgt det samme Princip, som der nu har vundet stor Udbredelse i det private Erhvervsliv, hvor man kan iagttage, at den unge og ikke faglærte Arbejdskraft; fortrænger den ældre faglærte ved Arbejdsmaskinernes Betjening. Øjemødet med denne Forandring er den samme overalt. Hensigten er at opnaa det størst mulige Udbytte og den størst mulige — Reduktion af Lønningsudgifterne til Betjeningspersonalet. Om denne Art Reduktion i moralsk Henseende kan kaldes overensstemmende med Tidens Krav, tages der intet Hensyn til, saalænge ikke de Overordnedes Interesser berøres deraf.

Er Kravet om Rangermaskinernes Besættelse med Lokomotivførere en uberegtiget Fordring? Løsningen af dette Spørgsmaal finder jeg ligger lige for. Naar man gaar tilbage til Tiden, da Rangermaskinerne vandt Indpas herhjemme, bestod Betjeningsmandskabet af 2 Mand, en Lokomotivfører og en Fyrbøder. Som jeg foran nævnedes Eksemplet fra det private Erhvervsliv, saaledes gik det Tid efter anden ogsaa inden

for Statsbanernes Lokomotivafdeling af Besparelseshensyn; først forsvandt delvis Lokomotivføreren, der erstattedes af en ældre Fyrbøder, som tilsidst saa alene maatte forrette saavel Lokomotivføreren, som Lokomotivfyrbøderens Arbejde. Vel ydedes der ham gennem en samtidig udstedt Ordre den Fordel, at han har Ret til at standse Rangeringsarbejdet, medens han foretog Indfyring. Jeg overspringer de Ærgrelser og Rivninger mellem Trafik- og Lokomotivpersonalet, som denne Ordre gennem Aarene har givet Anledning til, saavel som de Tusinder af Overtrædelser af Ordrens Ordlyd, der i Nutiden med sin stærkt forcerede Rangering aldrig vil kunne overholdes af selv den mest samvittighedsfulde Lokomotivmand, og nøjes med at henvise til den Kendsgerning, at den forhenværende Maskindirektør Busse dog tilsidst indsaa Berettigelsen i vort Krav, at Rangertjenesten maatte sideordnes med den øvrige Lokomotivførertjeneste.

Desværre blev det ikke Hr. Busse forundt at fuldbyrde den paabegyndte Reform, og efter Person- og Systemskiftet tilkendes det Lokomotivpersonalet fra Ministeriet i 1911, at Rangertjenesten i Almindelighed skal betragtes som Fyrbødertjeneste. Denne Afgørelse er en af de mærkeligste som længe har været udsendt til Personale, og vel egnet til at fremkalde Forbavselse paa Grund af den line Fortolkningskunst. Virkeligheden tilkendegiver den det bedste Bevis paa Selvmodsigtelse, naar vi betragter Forholdene, som de daglig foregaar i de praktiske Tjeneste, hvor man saa godt som paa alle større Stationer ser ældre Lokomotivførere blive anvendt i Rangertjenesten. Enkelte Steder maa Lokomotivførerne om Sommeren udføre fast Strækningstjeneste, medens de om Vinteren overføres til fast Rangertjeneste. Er Vinterrangeringen af en saa speciel Beskaffenhed, at den nødvendigvis skal forrettes af Lokomotivførere, hvorimod Sommerrangeringen godt kan overlades til Lokomotivfyrbøderne? Vi tillader os at betvivle, at Administrationen her har nogen saglig Begrundelse. Kon-

klusionen af denne omskiftende Tjeneste stiller derfor den af Ministeret i 1911 fældede Afgørelse i en ret mærkelig Belysning, thi naar Tjenesten paa Rangermaskinerne skal være at anse som Fyrbødertjeneste, saa fremgaar det altsaa tilstrækkeligt af de foreliggende Dispositioner, at Statsbanerne ikke tager i Betænkning at benytte Lokomotivførerne til Fyrbødertjeneste, eller at man kun af Profithensyn og paa samme Maade, som det forekommer i det private Erhvervsliv, lader de lavestlønnede i overvejende Grad udføre Arbejdet og fratager dem i Tilfælde af Uheld de samme Pengebeløb i Bøder som Lokomotivførerne ved indtræffende Uheld. Og hvad der i saa Henseende falder tungere paa Lokomotivfyrbøderen end paa den virkelige Lokomotivfører er, at den første under Avancementsforhold ved særlige Tilfælde yderlig er udsat for Tilbageholdelse, hvorimod man af Lokomotivføreren kun kan fordrø Pengebøden.

En af de Indvendinger, som der fra Administrationens Side har været og endnu gøres gældende imod Anvendelsen af Lokomotivførere paa alle Rangermaskinerne er den, at efter Forfremmelsen vil de samme Mennesker ikke betjene disse Maskiner og henviser til den Gang, at den daværende Maskindirektør Busse havde gennemført de første Forfremmelser. Vi vil undersøge disse Argumenter lidt nøjere og spørger da først: „Hvad er Aarsagen til, at den foretagne Forfremmelse fremkaldte Utilfredshed? Var dette Autoriteternes Skyld, eller var det Personalets fejlagtige Syn eller manglende Forstaaelse?“ Svaret kan kun blive det, som gjordes gældende af Personalet allerede førend de første Forfremmelser fandt Sted, at først burde Forfremmelserne foretages med Personalet i de mindre Maskindepoter og ikke, som Tilfældet blev, i de større først, thi ved denne Fremgangsmaade skabtes der, som Følge af det indenfor Lokomotivpersonalet herskende Tjenestefordelingssystem en Uensartethed ved Arbejdets Anvisning, som efter

Klagerne at dømme ofte havde Udseende af Vilkaarlighed, idet de yngre Kræfter ved Lejligheder sættes til Strækningskørsel, medens de ældre forblev ved Rangeringen.

Dersom Administrationen den Gang havde taget lidt mere Hensyn til Personalet end til det kære Mammon og ansat Lokomotivførere paa Rangermaskinerne i de mindre Depoter, da vilde der ingen Anledning have været til Utilfredshed. Og sikkert er, at mangen en ældre Lokomotivfører vilde næppe have taget i Betænkning at overtage denne Tjeneste i de forskellige større Provsbyer, hvor der kun findes Depoter for Rangermaskinerne.

Af Hovedbestyrelsens Aarsberetning for 1912 fremgaar, at vor nuværende Maskindirektør har tilkendegivet sin Stilling til dette Spørgsmaal med den Bemærkning, at man nu ikke kan være for bare Organisationer, men at det er de socialistiske Tendenser, som er oppe i Folk; de vil have, at Staten skal forsørge dem, uden at de vil yde Vederlag derfor.

Hvor betegnende er det ikke at sammenligne denne Udtalelse med den fra Privatlivets Kredse, naar Talen er om Gennemførelsen af Reformer til Afskaffelsen af aarelange Uretfærdigheder, eller for at forblive ved Sagen: Gennemførelsen af et tidligere anvendt System, hvis Afskaffelse har bevirket et aarelangt Misbrug af Fyrbødernes billigere Arbejdskraft; thi medens man til daglig Brug ser snart den ene, snart den anden af Embedsmændene indenfor Administrationen, selv af deres politiske Meningsfæller blive angrebet i Dagspressen, saa undgaar det ikke desto mindre Opmærksomheden, at flere Røster straks naar til Enighed, naar det gælder Besparelserne paa det underordnede Personales Konto og Omkvædet er stadig overalt det samme Socialister, socialistiske Tendenser o. s. v.

Trods al Modstand vil Kravet om Rangerlokomotivernes Betjening af Lokomotivførere ikke dø hen, førend dets Gennemførelse er vedtaget; thi her drejer Sagen sig i Virkeligheden ikke om Personalførelse,

men kun at Arbejderen faar den Løn for sit Arbejde, som der tilkommer ham ifølge Arbejdets Beskaffenhed. — m



JERNBANEMÆNDENES NERVER.

Om dette Emne skriver det ansete tyske Blad „Vossische Zeitung“ følgende: Efter Jernbaneuheld støder Undersøgelsen ikke sjældent paa Ubegribeligheder, som aldeles ikke kan forklares paa anden Maade, end at hele Nervesystemet hos en ellers paa-lidelig og prøvet Tjenestemand ophører med sin Virksomhed. Den ene Gang kører en Lokomotivfører forbi et paa „Stop“ staaende Signal, en anden Gang bliver der af Signalerne selv afgivet misvisende Signalbilleder, endskønt begge Dele gennem Driftens Regulering og ved Tjenestemandens vanemæssige Øvelse, skulde synes umulig. Jo mere Trafiken tiltager og jo mere Fordringerne til en besindig Fatte- og Handleævne, af hvert enkelt Led indenfor Jernbanevæsenets mægtige Lægeme stiger, desto mere indgaaende maa ogsaa Lægetilsynet være overfor de Folk, der beskæftiges i ansvarsfulde Stillinger. For det meste sker dette i Form af flere Synsprøver, da allerede en mindre Farveblindhed hos en Jernbanemand kan føre til skæbnsvanger Fejltagelse. Med Togenes forøgede Hastigheder bliver der stadig mindre Tid til Iagttagelsen af de optiske Signaler, og derfor bliver allerede en mindre Fejl ved Øjnene betragtet som en Hindring, for Ansættelse i Jernbanetjenesten.

Men det er ikke Øjnene alene i hvis Svagheder, der skjuler sig en Farekilde; thi det er fornylig, ved den sidste store Jernbaneulykke i London bleven fastslaaet, at Foranledigelsen kan bestaa i en forbigaaende Lammelse af Viljekraften eller i en Svækkelse af Opmærksomheden. Der var det en

Signalpaser, som trods Undersøgelsens hvor han var i Besiddelse af en upaaklagelig Farve og Synsstyrke, dog havde stillet et Signal forkert Kun en Slappelse i Nervernes Funktion, i dette Tilfælde i Centralnervesystemet, kunde her tages til Grund; hvad der havde til Følge at det nærmestliggende Spørgsmål blev hvorvidt Manden fuldt ud kunde drages til Ansvar for sin Forseelse, eller om han i det paagældende Øjeblik havde været under Indflydelse d. v. s. en sygdomslignende Nervesvækkelse. I alle Tilfælde burde der af saadanne Tildragelser drages den Lære, at Undersøgelsen af Jernbanemændenes Sundhedstilstand foretages med tilstrækkelig Hyppighed og Nøjagtighed, i Særdeleshed af Nervesystemet.



D. L. & L. F.

Aarhus Afdeling

afholder sit aarlige Karneval Lørdag den 7. Marts i Forsamlingsbygningen paa Østergade. Udenbys Medlemmer indbydes til Deltagelse. Program vil blive tilstillet de forskellige Afdelinger.

H. P. Larsen, Lokfib.
Festudvalgets Sektr.

Korsør Lokofrb.-Afd.

afholdt sin Generalforsamling Mandag den 26. Januar.

Til Bestyrelse valgtes:

Enstemmigt genvalgt blev Formanden A. A. Møller og Sekretæren A. Gustafsen, Kasserer Velmann-Hansen, den fhv. Kasserer F. Jensen ønskede ikke Genvalg, som Repræsentant og Suppleant F. Jensen, Revisorer B. Larsen og H. Nielsen.

Ved et senere Møde valgtes som Dele-

gerede, ved skriftlig Afstemning, d'Hr. A. A. Møller og M. Hansen.

A. Gustafsen.

Struer Lokofrb. Afdeling

afholdt den 28. Januar sin Generalforsamling med følgende Dagsorden :

- Punkt 1. Beretningen.
- 2. Forhandlingsbogen.
- 3. Regnskabet.
- 4. Bestyrelsesvalg.
- 5. Revisorvalg.
- 6. Turens Overholdelse.
- 7. Eventuelt.

Formanden Frants Nielsen aflagde Beretning, ligeledes fremlagde Kassereren Beretning, oplæste Regnskabet og begge Dele blev godkendt, derefter foretoges Valg af Bestyrelse da den tidligere ikke ønskede at modtage Genvalg.

Bestyrelsen for det kommende Aar kom til at bestaa af følgende:

Kirk, Formand, P. Hansen, Kasserer thor Straten, Sekretær, P. Conradsen og H. Jørgensen Repræsentanter, Pallesen og Krag, Suppleanter, H. Lorentsen og Frants Olsen Revisorer.

Der blev ført en livlig Diskussion iblandt Medlemmerne om de forskellige Punkter, særlig var Punkt 6 et livlig Samtaleemne blandt Medlemmerne, at Turen blev overholdt saa meget som muligt.

Under Eventuelt forelaa der ikke noget af særlig Betydning.

C. A. thor Straten.

Nyborg Lokofrb.-Afd.

afholdt Generalforsamling Onsdag den d. 5. Februar Kl. 8¹/₂ paa Turisthotellet.

Med følgende Dagsorden:

- Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.
- 2. Beretning fra Formanden.
- 3. Regnskabet.
- 4. Valg af Afdelingsbestyrelse.
- 5. — Delegerede til Generalforsamlingen.

Punkt 6. Valg af Revisorer.

— 7. — Festudvalg.

— 8. Eventuelt.

Formanden aabnede Generalforsamlingen og bød Forsamlingen velkommen samt foreslog at vælge en Dirigent, valgt blev C. Thomsen, som takkede for Valget og gav Ordet til Formanden til

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen oplæstes og godkendtes.

Punkt 2. Formanden oplæste den fra Lokf.-Kredsen tilsendte Skrivelse angaaende forskellige Forslag, som var oversendte til Behandling. Resultatet havde været negativt for de fleste Sagers Vedkommende.

Punkt 3. Kassereren oplæste Regnskabe som godkendtes.

Punkt 4. Den gamle Bestyrelse genvalgtes med Akklamation.

Punkt 5. Som Delegerede valgtes Formanden og Kassereren samt overlodes det Odense og Assens i Forening at vælge en Mand.

Punkt 6. Til Revisorer valgtes A. Storm og K. K. Rasmussen, E. Nielsen, Suppleant.

Punkt 7. Til Festudvalget valgtes V. A. Hansen. S. Sørensen og E. Nielsen, Suppleanter A. Storm og K. Christiansen.

Punkt 8. Forskellige Sager af lokal Natur behandledes og toges til Efterretning.

Da ikke flere ønskede Ordet, sluttede Dirigenten Mødet Kl. 11³/₄ med en Tak til Forsamlingen for Tilslutning, Ro og Orden.

L. Christiansen.

Fredericia Lokofrb.-Afd.

afholdt den aarlige Generalforsamling den 5. Februar og valgte følgende til Bestyrelse: F. Jensen, Formand, Chr. Christensen, Kasserer, J. Gronemang og N. M. Rasmussen, Repræsentanter, Smith og A. Christensen Revisorer.

Struer Lokf.-Afd.

afholdt Generalforsamling den 7. Februar. Til Formand valgtes Lokf. C. Rasmussen

(Genvalg), Kasserer Lokf. C. Nielsen (Genvalg), Repræsentant Lokf. Thomasen.

Paa Mødet den 18. Febr. blev Lokf. C. Andersen, Høgh Olsen og Schophus valgt til at forhandle sammen med Lokfyrb. om Kørselsfordelingen. Et fælles Juletræ med Bal blev afholdt paa Hotel Struer den 17. Januar, hvor Salen var festlig smykket og der deltog ca. 150 Børn, som fik Godter og dansede fra Kl. 7—11 Aften. Derefter havde de Voksne Bal til Kl. 5 Morgen. Tilslutningen var saa stor som Tjenesten tillod og der herskede en ypperlig Stemning.

J. A. Mortensen.

Randers Afdeling Nr. 36.

Ved Lokomotivfyrbødernes Generalforsamling, som afholdtes den 12. Februar, blev følgende valgt.

Formand M. Steffensen, Kasserer Blak, Sekretær G. Ankerstjerne, til Repræsentant for Langaa Underafdeling valgtes O. H. Christensen.

København, Ki Lokofb-Afd. 4.

afholdt aarlig Generalforsamling d. 11. Fbr. og ved en skriftlig Afstemning om Bestyrelse blev følgende valgt. Formand P. C. J. Thorngaard. Kasserer. M. Rasmussen. Repræsentant, C. F. C. Olsen, Revisorer, A. Kildevang, C. N. Bigum.

Festudvalg: f. Ki I. P. Sørensen, H. J. Rasmussen, Delegeret: M. Rasmussen.

P. C. J. Thorngaard.



PRIVATBANERNES JERNBANE-SKOLE.

Igennem flere Aar har der blandt Privatbanefunktionærene været stærk Stemning for at oprette en Skole, hvor Banernes

yngste Ansatte kunne blive beriget med Kundskaber, der dygtiggjorde dem til det Hverv, de ved deres daglige Gerning havde Ansvar for.

Efter et energisk Arbejde, der særlig skyldes Stationsforstander Melander (Præstø) oprettede Privatbanepersonalets Organisation i Fjor en Jernbaneskole i Præstø, hvor der ved et 14 Dages Kursus med paafølgende Eksamen, blev givet de unge Mennesker der indstillede sig, saavel fra Trafik-, Maskin- som Baneafdelingen Lejlighed til, gennem en teoretisk Undervisning, at blive belærte om forskellige vigtige Forhold, der havde Betydning for deres Virken i det praktiske Jernbaneliv.

Skolen, der som ovenfor nævnt, varer 14 Dage, er i Præstø, og ledes af Stationsforstander Melander, med Ingeniørassistent ved Statsbanerne Rosenørn som Lærer i de tekniske Fag.

Undervisningen, der foregaar fra Kl. 9 Form. til Kl. 12 Mid. og fra Kl. 2 Eftm. til Kl. 6 Aften, omfatter for Maskinafdelingens Vedkommende Fag som Maskinlære, Fysik, Sikkerhedstjeneste, Tegning, Regning og Skrivning.

Til Eksamen i Aar, der den 15. Febr. afholdtes paa den tekniske Skole i Byen. og hvortil Hovedafdelingsformanden for Lokomotivfyrbøderne ved Statsbanerne Rich. Lillie var indbudt, havde 20 Elever indstillet sig.

Eksaminationen af Lokomotivfyrbøderne foretoges af Ingeniørassistent Rosenørn med d'Hrr. Ingeniørass. Knub (Statsbanerne) og Lokomotivformand Christiansen (Aarhus-Hammelbanen) som Censorer. — Det bør her fremhæves, at det Indtryk man fik ved Eksaminationen var, at der fra Ingeniørass Rosenørns Side maa være gjort et overordentlig dygtigt og energisk Arbejde, for i Løbet af den korte Tid af 14 Dage at faa Eleverne saa fuldkomne som Tilfældet var.

At alle Eleverne bestod skal kun nævnes.

Det maa glæde Privatbanepersonalet at se, med hvilken Forstaaelse og Interesse de forskellige Privatbaners Direktion ser

paa Jernbaneskolen og dens Betydning. I den Tid Eleverne er paa Skolen erholder de foruden deres Gage tillige Dagpenge ca. 3 Kr. om Dagen, og ved Eksaminen var tilstede flere kendte ledende Privatbanemænd, som Driftsbestyrere for de nordjyske Privatbaner Hr. Rammeskov, Driftsbestyreren for Nysted-Stubbekjøbing-Banen Hr. Bethelsen o. fl. a.

Efter Eksaminen samledes Skolens Lærere, Elever, Censorer samt de indbudte til en Middag paa Hotel „Frederiksminde“, hvor Stationsforstander Melander ved en Skaal sluttede det andet Skoleaar med en Tak til de tilstedeværende for den Interesse der var vist Skolen. *Dick.*



STATSBANEUDVALGETS BETÆNKNING OG DE TILSLUT- TENDE UDTALELSER FRA GENERALDIREKTIONEN OG PERSONALUDVALGET

I Fortsættelse af Artiklen „Statsbaneudvalgets Betænkning“ skal vi i det efterfølgende gengive en Del af de mest interessante Udtalelser fra Udvalget og i Tilslutning dertil *Generaldirektionens* og *Personaludvalgets* Betænkninger.

Statsbaneudvalgets Indlednings- bemærkninger.

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

Ogsaa i andre Retninger har Udvalget haft sin Opmærksomhed henvendt paa For-

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

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

Driften af Statsbanerne er en Forretningsvirksomhed, Befordringsentreprise, der ligesom de af private drevne Erhvervsvirksomheder maa ledes efter praktiske og hen-

sigtmæssige Metoder for at kunne virke tilfredsstillende først i Henseende til Betjening af Forretningens Kunder, dernæst med Hensyn til Opnaaelsen af et efter Forholdene passende økonomisk Udbytte af Driften for Ejeren af Virksomheden, alt selvfølgelig under fornøden Hensyntagen til Driftssikkerheden.

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

Kravene til Driftsvirksomheden fra Kundernes og fra Statens egen Side maa i alt væsentligt blive de samme. Af Kunderne maa det kræves, at Virksomhedens ledes saa simpelt og med saa lidt Omsvøb som muligt; men fra Statens Side maa Fordringerne gaa i samme Retning, da en simpel og lidet omstændelig Betjening af Kunderne netop ogsaa vil være mindre bekostelig end en vidtløftig; den vil derhos, naar der træffes de fornødne praktiske Foranstaltninger, kunne være mindst ligesaa betryggende for begge Parter. Betingelserne for en hensigtsmæssig Drift af Statsbanerne ere i høj

Grad afhængige af den ved Lovgivningen fastsatte Styrelsesform, og allerede af denne Aarsag maatte Udvalgets Opmærksomhed i første Række være henvendt paa en Under søgelse af, hvorvidt Statsbanernes nuværende Styrelsesform kan anses for fyldestgørende, og i benægtende Fald af, hvilke Fordringer der maatte stilles til en Ordning, som kunde antages for mere egnet til at vække Tilfredshed.

Det første Spørgsmaal kan besvares med en Henvi sning til, at det vistnok maa regnes for almindeligt erkendt blandt Publikum, og efter de Udtalelser, der er fremkomne overfor Udvalget, ogsaa kan betegnes som en almindelig Opfattelse blandt Statsbanernes egne Tjenestemænd, at den nuværende Styrelsesform ikke har virket tilfredsstillende, idet den ihvert Fald til Dels maa have Skylden for, at Statsbanernes Forretningsgang nu i stort Omfang viser sig langsom og omstændelig. Mangfoldige Sager, som ere saa simple og ubetydelige, at de burde kunne afgøres hurtigt og af endog ret underordnede Tjenestemænd, vandre nu gennem mange Instanser op til den øverste Administration og derfra tilbage den besværlige Vej ad de mange Trin; ofte sendes Sagerne undervejs fra den ene sideordnede Myndighed til den anden og indenfor disses Omraader ligeledes frem og tilbage gennem flere Instanser; thi Administrationen er ikke alene delt i flere Afdelinger efter faglige Skelnemærker; men indenfor de enkelte Afdelinger findes forskellige Specialer og Specialister, vistnok flere end hensigtsmæssigt. Dertil kommer, at de højere Instanser for Udøvelse af Administrationsvirksomheden ere flere end fornødent, og at Ledelsen paa nogle af de vigtigste af Administrationens Trin er lagt i Hænderne paa Kollegier enten med et Overhoved, hvis Myndighed overfor de øvrige Medlemmer af Kollegiet er særdeles begrænset, eller aldeles uden Overhoved, men alene bestaaende af flere i enhver Henseende sideordnede Embedsmænd, der hver især staar som Leder af sin faglige Afdeling. Saadanne Styrelsesformer svæk-

ker i høj Grad Handledygtigheden og de enkeltes Ansvar.

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

1. Indskrænkning af Antallet af Instanser indenfor Administrationen.

2. Henlæggelse af væsentlige Dele af Ledelsen til underordnede Myndigheder, saaledes at den centrale Administration kun beskæftiger sig med de mere almindelige og omfattende Dispositioner, Anlæg og Drift vedrørende.

3. Decentraliseringen maa dog ikke drives saa vidt, at flere sideordnede Myndigheder i lavere Instanser komme til hver for sig at udføre Virksomheder, som bedre og mere hensigtsmæssigt udføres af en enkelt Myndighed og en saadan, som sidder inde med en særlig Grad af Sagkundskab, hvorfor centrale Organer for de enkelte Afdelinger bør opretholdes.

4. En altfor overdreven Specialisering indenfor de enkelte Forvaltningstrin bør modarbejdes for at forhindre, at specielle Synspunkter blive afgørende paa Bekostning af de mere almindelige og for den hele Virksomhed betydningsfuldere, samt for at undgaa, at Arbejder, som hensigtsmæssigt udføres af en enkelt Stab af Arbejdere, til unødigt Vidtløftighed og Bekostning skulle kræve Tilstedeværelsen af flere forskellige Hold af Arbejdere.

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

Det er iøvrigt en Selvfølge, at det Resultat, som opnaas ved Indførelse af en anden Styrelsesform, i væsentlig Grad maa være afhængigt af, i hvis Haand Ordningens nærmere Gennemførelse lægges, og at det særlig herved maa bero paa, at den paa-gældende forstaar at træffe den rette Skellinie mellem, hvad der henlægges til centrale Organer, og hvad der overlades til

de stedlige Organer for Styrelsen. Overhovedet ligger det i Sagens Natur, at en praktisk Gennemførelse fra Administrationens Side af de af Udvalget stillede Forslag, saavel i Henseende til Styrelsesformen som vedrørende Anlægs- og Driftsforanstaltningerne, maa blive en afgørende Betingelse for Opnaelsen af et tilfredsstillende Resultat.

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

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

Statsdrift eller Privatdrift.

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

Generaldirektionen har ikke hertil knyttet Bemærkninger.

Personaludvalget: „— Ved Bedømmelsen af hvorvidt det vilde være det fordelagtigste at lade Banerne drive af Staten eller bort-

forpagte dem, synes Udvalgets Flertal at være kommen til den Opfattelse, at der vilde kunne opnaas et større økonomisk Udbytte ved at bortforpagte dem; men da Udvalget har erkendt, at Spørgsmaalet herom laa udenfor dets Opgave, og at det naturligste og for Landets Bedste vilde være at bevare i hvert Fald Hovedruterne for Statsdrift, har det forladt Spørgsmaalet for disse Ruters Vedkommende, medens det fremdeles staar aabent for en Del Sidebaners Vedkommende.

Vi kunne ingenlunde være enige med Statsbaneudvalget i den Opfattelse, at det vilde være fordelagtigst at bortforpagte Statsbanerne, og vore Grunde herfor er mange.

I Betænkningen findes allerede anført, at Statsdrift frembyder betydelige Fordele, og hermed er sikkert ogsaa tænkt paa den Fordel, Statsdrift frembyder for Befolkningen fremfor Privatdrift. Men ved Overvejelse af Spørgsmaalet herom er der en Række Forhold at tage i Betragtning, og da det ikke ses af Betænkningen, at Statsbaneudvalget har beskæftiget sig med disse, finde vi Anledning til at fremdrage nogle.

I Tidernes Løb er det i stor Udstrækning blevet paalagt Staten i kulturelt Øjemed at anlægge og drive Baner, som enten maa antages at give Underskud eller dog i bedste Fald financier Balance. Et Blik paa et Jernbanekort vil vise, at saa godt som alle Baner i Vest- og Midtjylland, Landets tyndest befolkede Egne, drives af Staten medens de allerfleste Sidebaner i Østjylland og paa Øerne, hvor Befolkningen er tættest, drives af private. Endskønt Privatbanerne her i Landet saaledes synes af have faaet de bedst mulige Betingelser for en udbyttegivende Drift, forekommer, det os ikke, at Resultaterne svare til de Forventninger, man kunde stille, naar henses til, at Privatdrift skulde være efterlignelsesværdig Mønsterdrift.

Af et Afsnit i Betænkningen angaaende Statsbanernes Forrentning fremgaar det, at Statsbanerne har givet et gennemsnitligt aarligt Udbytte af 2 pCt. af Anlægskapitalen For at faa en Sammenligning imellem

*) Medlem af Statsbaneudvalget Chr. Rasmussen: — — finder dog Anledning til at tage Forbehold overfor Udtalelser i 1ste Stk. sidste Punktum Side 11 vedrørende Overgang til privat Drift af en Del Sidebaner: „Til den fremsatte Anskuelse kan jeg ikke slutte mig, idet jeg principmæssig maa holde for, at alle Samfærdselsmidler bør drives af det offentlige (Stat eller Kommune).“

Statsbanedrift og Privatbanedrift have vi fra autoritativ Side indhentet Oplysninger om, hvilket Udbytte Staten faar af den i Privatbanerne anbragte Kapital, og da Staten ifølge de gældende Love af 27. Maj 1908, 8. Maj 1894 og ældre Love deltager i Udbyttefordelingen lige med Kommuner og private ved de Privatbaner, til hvis Anlæg den har ydet Tilskud, vil man formentlig heri til enhver Tid have en paalidelig Maalestok for Privatbanernes Forrentning til Sammenligning med Statsbanernes.

Af de saaledes indhentede Oplysninger fremgaar, at Staten af sine Aktiebrev for Tilskud til private Jernbaner har faaet et Udbytte, der gennemsnitlig ligger omkring $1\frac{1}{3}$ pCt. mindre end af den i Statsbanerne anbragte Kapital.

Aar	Statens Aktiebrev i Privatbanerne Kr.	Statens Udbytte af Aktiebrevene Kr.	Finansaar	Udbytteprocenten
1905:	29,191,867	251,168	1905 -	061,24
1906:	20,766,457	346,212	1906--	071,66
1907:	21,086,275	393,983	1907--	081,86
1908:	21,307,916	248,754	1908--	091,16
1909:	21,333,288	295,452	1909--	101,38
1910:	21,381,111	332,436	1910--	111,55
1911:	24,354,214	345,034	1911--	121,41
1912:	24,354,261	420,802	1912--	131,72

Gennemsnit $1.49 \frac{0}{10}$

Statsbanerne have i samme Tidsrum givet et Gennemsnitsudbytte af 2,5 pCt.

Naar et Par af Privatbanerne ikke desto mindre fremtræde med et Udbytte, der er betydeligt større end Gennemsnitstallet, beror det formentlig paa, at Staten ved disse Baners Anlæg har forpligtet sig til igennem en Garantium at tilsikre Aktiehaverne et Udbytte af mindst 4 pCt., og denne Garanti er stadig effektiv. I 1909 androg Statens Rentetilskud til Lollandske Baner ikke mindre end 118.000 Kr., og til Østsjællandske Baner 93,000 Kr. Staten har altsaa for dette Aars Vedkommende betalt de to nævnte Baner et Rentetilskud af 211,000 Kr. for at faa et Udbytte af 295,452 Kr. af samtlige Privatbaner, hvori den har Aktier.

Fra de ovenfor nævnte Jernbanelove er det os bekendt, at Staten ikke i alle Tilfælde deltager i Privatbanernes Anlægsud-

gifter; men Sammenligningen imellem Statsbanernes aarlige Driftsberetninger synes dog at bekræfte, at Statsbanerne give et større Overskud af Privathanerne.

Vi har beregnet dette Forhold paa Grundlag af den tabellariske Fremstilling, som findes optaget i Statsbanernes Driftsberetning for Aaret 1911—12. I Følge denne havde Statsbanerne et Driftsoverskud af 3,346,52 pr. Banekilometer, medens Privatbanerne gennemsnitlig havde 2,285,07 pr. Banekilometer.

Til yderligere Belysning af Forholdene finder vi endvidere Anledning til at henlede Opmærksomheden paa, at flere af Privatbanerne har højere Persontakster, end Statsbanerne, hvis Takster endog er forholdsvis faldende for lange Afstande.

Vi finder det rimeligt og naturligt, at Statsbanerne som Statsinstitution yde Befolkningen saadanne Lempelser i Betalingsvilkaarene; men vi ser ikke rettere, end at de maa tages i Betragtning ved en Sammenligning af Rentabiliteten af Statsbanerne og Privatbanerne.

Iøvrigt maa vi anse det for tvivlsomt, at private Selskaber skulde være villige til at forpagte de Sidebaner, som i Øjeblikket giver Statsbanerne Underskud, uden at de samtidig maatte faa Ret til at sætte Taksterne op, idet Forudsætningen for saadan Forpagtning fra de private Selskabers Side dog først og fremmest maatte være, at de foruden Forpagtningsafgift maatte kunne opnaa en rimelig Forrentning af de til Driften nødvendige Kapitaler.

Sandsynligheden herfor er ikke stor, eftersom Staten har maattet købe Djursland-Banerne, Strækningen Silkeborg—Herning og Ribe—Vedsted, fordi de ikke havde kunnet klare sig som Privatbaner."

Statsbanernes Forhold til Rigsdagen.

Statsbaneudvalget: „Hvad angaar de specielle Love, gennem hvilke den lovgivende Magts Indflydelse paa Statsbanerne ytrer sig, skal man bemærke, at Udvalget finder det naturligt og rigtigt, at Lovgiv-

ningsmagten ved Bestemmelsen om Anlæg af nye Jernbaner saavel som angaaende store og omfattende Forandringer af bestaaende Statsbaneanlæg har en afgørende Indflydelse.

(fortsættes).



Det betaler sig at købe 1. Kl.s **Okse-** og **Kalvekød** samt ekstrafint **Flæsk**, proptert tillavet **Kødfars**, **Hakkebøf** samt **Flæskéfars** i mit **Kødudsalg**. — Altid Garanti for 1. Kl.s ungt Kød.

Ring til Vester 949 y og Varerne bringes overalt.

Ærbødigt **AXEL JAHNSEN, Særogade 38.**

VALD. RODIANS VINHANDEL, GL. KONGEVEJ 80.

Portvin 1.00	Prima Cognac 1.50	Svensk Banco 1.00	Whisky 1,25
Prima Portvin 1.50	Rom 1.00	do. do. 1.50	do. 1.75
Cognac 1.00	Prima Rom .. 1.50		do. 2.00

Telefon 2861. Telefon 2861.

Cyclefabriken „FIX” Aaboulevard 50

Telf. Nora 1140 x. Grundlagt 1902.

FIX Cycler løber lettest.
FIX Cycler holder længst.
FIX Forgafler knækker ikke.

Stort Reparationsværksted.

Hel Klædning renses og presses kun 150 Øre
Hel Damekostume ” ” ” 150 ”

A. MORTENSEN,
Mysundegade 30, Hj. af Istedgade
Et Forsøg og De bliver min stadige Kunde.

Skotøjsforretningen
19, Dybbølgade 19.
Bedste Materiel anvendes.

Reparationer udføres.

GEORG PETERSEN.

Wilsons GUMMIVARE-AGER
Gothersgade 12.

Alle SYGEPLEJE-Artikler sendes mod Efterkrav. — Ill. Katalog.

Kolonial-, Delikatesse-, Material- & Vinhandel.
Willemoesgade 79. Holsteinsgade 6.
1. Kl.s Varer. Varerne bringes overalt.

A/S V. O. HELANDER.
Ærbødigt V. O. HELANDER,
adm Direktør

**Husk J. P. Knudsens
Kødudsalg, Istedgade 19.**

Telf. Vester 1657 u.

Jul. Berners Kødudsalg

Nordre Frihavsgade 58.

1ste Kl.s Varer — Billige Priser
— Flæsk af smaa fine Grise —

Varerne bringes overalt — Telf. Øbro 1429

T. MØLLER

45, GOTHERSGADE 45

Telefon 2245.

Specialitet: UNIFORMSHUER

— **FISKEHALLEN** —

Godthaabsvej 19, St.,

anbetales alle Jernbanefunktionærer.

Altid 1. Kl.s Varer.

Telefon Godthaab 1072 x Ærb. A. HANSEN

Husk Osteforretningen

Godthaabsvej 28.

Ost til en gros Priser.

AAGE BACH.

Elekt. Skotøjsreparation „Stjernen”

Nordre Frihavsgade 79,

anbefaler sir til Jernbanepersonalet med jernstærke
SAALER og FLIKKER til billige Priser.

Tlf. Øbro 835 x. Ærbødigt A. Sternberg.

N. Hansen, Slagelsegade 16.

Spec.: Afskaarne Blomster.

Stort Udvalg i Potteplanter og Kranse.
Leverandør til Østerbros Kassekasse.
Telefon 3181.

Herretøj

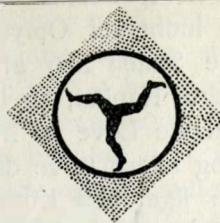
renses, repareres og omforandres

HUSK!

50, Sønder Boulevard 50.

A. DAHL.

AALBORG og A. BRØNDUM & SØNS
AKVAVITTER.



**Worning &
Petersens**
Xeroformsæbe

er kun ægte, naar
dette Mærke findes
paa Emballagen.

H. Alberts Conditori

bringes i de ærede Lokomotiv-
personale Erindring.

Alle Slags Bestillinger modtages.

H. ALBERTS,

Sønder Boulevard 45.

Johs. Nielsen,

Sdr. Boulevard 59,
fører altid det bedste i
**Trikotage- og
Manufaktur.**

Autoriseret Leveran-
dør til Varelotteriet.
Telefon Vester 1175 v.



English Magasin

Gl. Kongevej 87.

Telf. Vester 863 x.

Største Udvalg i

Manshetskjorter, Slips, Sokker, Flipper,
Manshetter, Veste, Underbeklædning,
Hatte etc.

100% gives alle Jernbanefunktionærer.

SKRÆDERFORRETNINGEN

Reventlowsgade 4,

ved Hovedbanegaarden,

leverer 1. Kl.s Skræderi.

Lokomotivpersonalet 6% Rabat.

CARL HOFFMANN.

K. J. OTTOSSEN'S

Skræderforretning,

stort Reparationsværksted, billige Priser.

41, Sønder Boulevard 41,

Stue og Kælder.

Grundlagt 1902. Telf. Vester 1420 x.

F. F. Andersen,

Skrædermester.

Anbefaler sig til Lokomotiv-
personalet med alt Skræderarbejde.
Leverer Uniformer til D. S. B.

Telf. Byen 1411 x. Larsbjørnstræde 11

NYT LANDMANDSHOTEL

HALMTORVET 14.