



21. Aarg. Nr. 13.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

5. Juli 1921.

STATSBANERNES SPAREKOMMISSION.

Ovennævnte Kommission har under 4. Juli afgivet sin Betænkning, som fylder 218 Sider, og vi skal i det følgende redegøre for eller gengive forskellige Afsnit af denne.

Udvalget er nedsat ved Skrivelse af 9. September 1920 fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Chefen for Statsbanernes Regnskabs- og Trafikafdeling, Direktør *N. J. U. Andersen*, saalydende:

»Da Gennemførelsen for Driftens Vedkommende af den i Henhold til Lov Nr. 133 af 10. Maj 1915 fastsatte Form for Statsbanernes Styrelse har fundet Sted i en Periode, som — særlig paa Grund af de ved Krigen skabte unormale Forhold — frembød betydelige Vanskeligheder paa mange Omraader indenfor Statsbanedriften, maa Ministeriet anse det for ønskeligt, at der nu, efter at roligere Forhold er indtraadt, paa Grundlag af de indvundne Erfaringer ved et Udvalg iværksættes en Undersøgelse sigtende til at fastslaa, hvorvidt de trufne Bestemmelser virker paa den efter samtlige Omstændigheder heldigste Maade.

Det vil derhos findes naturligt, at Udvalget — foruden at beskæftige sig med de rent organisatoriske Bestemmelser vedrørende Statsbanernes Drift — tillige foretager en Undersøgelse og Bedømmelse med Hensyn til andre inden for Statsbanerne raadende Forhold, der er af særlig Betydning for Banernes Drift og Økonomi, herunder bl. a. Spørgsmaalet om An-

vendelse af indenlandsk Brændselsmateriale i større Udstrækning end hidtil.

Ved at meddele foranstaaende skulde man, da man vilde sætte Pris paa, om Hr. Direktøren maatte være villig til at yde Deres Bistand i denne Sag, anmode Dem om at ville indtræde i og som Formand lede Forhandlingerne af det Udvalg, som man saaledes er sindet at nedsætte til at foretage den forannævnte Undersøgelse og Bedømmelse samt eventuelt — inden for de ved Loven af 10. Maj 1915 fastsatte Grænser — at fremkomme med Forslag til Ændringer i de for Tiden gældende Bestemmelser.

Til Medlemmer af Udvalget har man iøvrigt beskikket:

Landstingsmand *Jørgen Berthelsen* med Suppleant Etatsraad, Driftsdirektør *O. F. R. Kier*,

flhv. Folketingsmand, Bygmester *Jens Andersen* med Suppleant Landstingsmand *Jørgen Hald*.

Folketingsmand, Borgmester *H. P. Hansen* med Suppleant Folketingsmand, Redaktør *N. Andreasen*,

Landstingsmand, Direktør *C. M. F. Trede* med Suppleant Landstingsmand, Borgmester *M. Godskesen*,

Generalsekretær *F. Hoskier*,

Distriktschef *L. G. C. L. Eir*,

Baneingeniør *S. Chr. Hermansen*,

Maskiningeniør *C. H. Krag*,

Stationsforstander *Chr. Mørup*,

Assistent *J. N. B. Dalgaard*,

Lokomotivfører *M. Mortensen*,

Overportør *Ch. O. Petersen*.

Det er derhos overdraget Sekretær i Statsbanernes Generalsekretariat A. L. Østerberg at varetage Forretningerne som Sekretær for Udvalget.

Man har herfra meddelt de enkelte Medlemmer af Udvalget, at de fra Dem vil modtage nærmere Underretning om Udvalgets Sammentræden og Møder, i hvilken Henseende man anmoder Dem om at ville foretage det fornødne. I Diæter vil der for hver Mødedag blive udbetalt hvert af Udvalgets Medlemmer samt Sekretæren et Beløb af 15 Kr.

Det tilføjes, at Ministeriet meget vil henstille, om det vilde være Udvalget muligt at fremme Arbejdet, saaledes at der kunde afgives Betænkning inden den 1. Juli 1921.

Udvalget konstituerede sig under 17. September 1920 og har derefter i en Række Plenarmøder og Underudvalgsmøder i det Omfang, som den tilmaalte Tid har gjort det muligt, beskæftiget sig med den givne Opgave og skal herefter som Resultat af sine Undersøgelser og Overvejelser udtale følgende:

Efter Ordlyden af den foran citerede Skrivelse fra Ministeriet for offentlige Arbejder er Udvalget gaaet ud fra, at Ministeriet har ønsket at faa undersøgt Muligheden af indenfor Rammerne af den for Statsbanerne gældende Styrelseslov at indføre Besparelser ved Statsbanernes Drift. Det har derfor tilrettelagt sit Arbejde under fornødent Hensyn hertil og har ikke beskæftiget sig med Forslag, hvis Gennemførelse vilde kræve Ændringer i Styrelsesloven. Det er heller ikke endelig godtgjort, at Bestemmelserne i denne Lov er til Hinder for at fremskaffe en god Økonomi ved Driften af Statsbanerne, og Udvalget maa i hvert Fald formene, at det med en hvilken som helst Organisationslov i fremtrædende Grad er af Betydning, hvorledes der virkes af de administrerende, tilrettelæggende og tilsynsførende Myndigheder, og paa hvilken Maade der i det Hele arbejdes af det store ved Statsbanerne ansatte Personale. Man har dog ikke villet tilbageholde den Bemærkning, at det under Udvalgets Arbejde fra forskellig Side er bleven hævdet, at den nuværende Styrelsesordning for Statsbanerne efter hele sit Anlæg maa blive ret kosteligt, og at det ikke kan anses for udelukket, at der ved en mere enkel Ordning af Styrelsesforholdene kunde hidføres Besparelser, som ikke er mulige for Tiden.

Udvalget har derefter overensstemmende med Kommissoriet gjort Statsbanernes Administration til Genstand for Undersøgelse og har beskæftiget sig baade med Ordningen indenfor Centralstyrelsen og Distrikterne. Det har foranlediget foretaget en Undersøgelse af Antallet

af Statsbanernes Tjenestemænd og har ogsaa selv i det Omfang, hvori dette har været muligt, medvirket herved. I øvrigt har det dels paa eget Initiativ, dels paa Forslag af udenforstaaende, undersøgt en Række Forhold, som formenes at være af Betydning for Statsbanernes Økonomi. I det følgende redegøres for de enkelte Undersøgelser.

Statsbanernes Styrelse og Forholdet mellem Centralstyrelsen og Distriktsstyrelsen.

Efter Lov Nr. 133 af 10. Maj 1915 styres de danske Statsbaner med tilhørende Søforbindelser af en umiddelbart under Ministeren for offentlige Arbejder staaende Generaldirektør, der har den øverste Ledelse saavel af Banernes Drift som af Forberedelsen og Gennemførelsen af nye Statsbaneanlæg, medens den stædlig Ledelse af den egentlige Jernbanedrift ordnes saaledes, at Statsbanerne deles i mindst 3 Distrikter, som hvert forestaas af en direkte under Generaldirektøren ansat Distriktschef.

Til Medhjælp for Generaldirektøren er ansat en Generalsekretær og 4 faglige Afdelingschefer samt oprettet de fornødne Kontorer med det Formaal, at Generaldirektøren kan blive i Stand til at udføre det Hverv, som paabviler ham efter Loven (Ledelse af Banernes Centralstyrelse). Ligeledes er det ved Loven bestemt, at hver af Distriktscheferne skal have det fornødne teknisk og kontormæssigt uddannede Personale til Hjælp, og dette Personale er forudsat indordnet i Distriktskontorer. Der kan desuden under visse Forudsætninger oprettes Hjælpekontorer for Distrikterne med eller uden Bibeholdelse af Distriktskontorerne.

Udvalget opfatter denne Ordning saaledes, at den styrende Generaldirektør (Centralstyrelsen) har Ansvaret for Banernes Økonomi. Af Hensyn hertil maa Ministeren høre paa ham ved Forelæggelse af Sager, der berører Indtægterne, og Generaldirektøren maa skaffe sig afgørende Indflydelse paa Banernes Udgifter. Dette sidste kan kun ske ved, at Sager vedrørende Personalets Størrelse og dets Arbejde, store Indkøb, større Udvidelses- og Anlægsarbejder, Fastsættelse af Køreplanen og i det Hele Sager, som medfører store Udgifter, centraliseres. Endvidere maa Generaldirektøren have Indseende med Distriktsstyrelserne og Økonomien ved Distrikterne. Denne Opgave sker for Tiden Fyldest ved den af Centralstyrelsen foretagne kritiske Behandling af Distrikternes Budgetforslag, ved kritisk Gennemgang af forlangte Indberetninger, ved de af Afdelingscheferne fra Tid til anden foretagne Rejser, ved Drøftelse paa de mellem Generaldirektøren, Generalsekretæren, Afdelingscheferne og

Distriktscheferne regelmæssig stedfindende Møder og ved den almindelige Sagbehandling. Det er derhos under Overvejelse at lade det af Afdelingscheferne foretagne personlige Tilsyn udøve mere systematisk end nu. I øvrigt maa Generaldirektøren sørge for, at Jernbanedriften sker ensartet, under bestemte Former, at Publikums Rettigheder og Pligter ved Banernes Benyttelse er ens overalt o. s. v. Distrikterne kan saaledes kun faa en vis Myndighed, naar man ikke vil tage Ansvar for Banernes Ledelse og Økonomi fra den styrende Generaldirektør. Ud fra disse Betragtninger, men ogsaa under fuld Hensyntagen til, at Loven af 10. Maj 1915 kræver Decentralisation, har Udvalget undersøgt, om Centralstyrelsen har afgivet til Distrikterne alt Arbejde, som kan henlægges til disse. Man er herved kommen til det Resultat, at den trufne Ordning, der vil fremgaa af Bilag Nr. 1, for en Del opfylder de stillede Krav, men at man dog paa flere Punkter vilde anse det for formaalstjenligt i Henseende til Decentralisation at gaa videre end sket. Man vilde saaledes finde det rigtigt — ogsaa under Hensyn til, at Pengenes Værdi er sunket betydeligt siden 1915 — i de Tilfælde, hvor Distrikternes Ret til at afgøre Sager er begrænset til visse nærmere bestemte Beløb, at forhøje disse. Udvalget foreslaar i denne Henseende, at der i de i det fornævnte Bilag indeholdte Bestemmelser foretages følgende Rettelser:

under Nr. 9	25 Kr.	forhøjes til	100 Kr.
— 14	500 Kr.	—	1 000 Kr.
— 18	10 000 Kr.	—	20 000 Kr.
— 32	500 Kr.	—	1 000 Kr.
— 46	20 Kr.	—	50 Kr.
	og 500 Kr.	—	1 000 Kr.

Endvidere foreslaar Udvalget at henlægge alle Sager om Godtgørelse for dobbelt Husførelse til Distrikternes Afgørelse, efter at der af Centralstyrelsen er givet de fornødne Anvisninger til, at denne kan ske ensartet, fremdeles at lade Distrikterne paa egen Haand træffe Afgørelser med Hensyn til Ledbevogtningens Karakter (indenfor Normativet), Etablering af skinnefri Vejforbindelser paa det af Generaldirektoratet fastslaaede Grundlag, Etablering af Afstandstræk, Betjening af Overkørsler paa Stationer ved Hjælp af Stationspersonalet og at afgøre Sager om Tilbagelevering af Tjenestevare. Distrikternes Myndighed med Hensyn til Udførelsen af mindre Udvidelser bør derhos formentlig forøges noget, og endeligt vilde man som anført andetsteds i Betænkningen (Side 33) anse det for muligt at henlægge Afgørelsen af forskellige af de i Generaldirektoratets Trafikafdeling behandlede Sager til Distrikterne.

Om mulig Centralisation af visse under Di-

strikterne henlagte Indkøb og hele denne Sags Ordning henvises til det særlige Afsnit om Statsbanernes Materialeindkøb.

Kommissionen har derefter indgaaende beskæftiget sig med »Centralstyrelsen« og bemærker, at det er et forholdsvis stort Personale, 983 Personer, der beskæftiges.

Kommissionen foreslaar bl. a. at nedlægge det ene Trafikkontor, hvorved spares en Kontorchef og nogle Kontorister, og man mener, at der under Søfartschefen kan spares ca. $\frac{1}{3}$ af Personalet paa Kontorene. — Ialt mener man, at der kan indvindes Besparelser i Penge af ca. 350.000 Kroner. — Man mener, at Arbejdet ved Sygekasseadministrationen er mere omstændeligt end paakrævet, og Udvalgets Flertal mener, at det er urigtigt, at Administrationen af Sygekassen henføres under Statsbaneadministrationen, men at denne henlægges til Personalet. Et Mindretal (*H. P. Hansen, M. Mortensen og Ch. Petersen*) mener, at Tilskudet bør være det samme som til statsanerkendte Sygekasser. Et andet Mindretal (*J. Dalgaard og Chr. Mørvig*) kan subsidiært tiltræde det af fornævnte Mindretal indtagne Standpunkt, men kan ikke tiltræde den foreslaaede Udskillelse af Sygekasserne.

Under Distriktsordningen mener Kommissionen, at man kan spare Sektionerne med Undtagelse af Trafik- og Maskinsektionerne i Fredericia og at der i Esbjerg etableres en Trafik- og Maskinsektion for den vestlige Del af de sønderjydske Strækninger. — Man foreslaar endvidere at nedlægge Sekretariatene under Distrikterne, hvorved man kan spare 3 Kontorchef, 1 Fuldmægtig, 1 Kontrollør, 5 Assistent og Medhjælpere, 12 Kontorister og 2 Kontorbude. Ved Inddragning af Sektionerne mener man at kunne spare 25 a 30 Personer. Udvalgets Flertal mener, at der kan spares betydeligt mere.

Depot- og Lokomotivpersonalet.

Statsbanernes Maskindepoter har til Opgave at sørge for Lokomotiver og Lokomotivpersonale til Togenes Fremførelse og til Rangering, at huse og passe de Lokomotiver, der ikke er i Tjeneste, at forsyne Lokomotiverne med Kul, Olie, Vand, Sand m. m., at afgive Opholdsrum til Brug for Lokomotivpersonalet og endelig i et vist Omfang at foretage de letteste Reparationer paa Lokomotiver og Vogne m. v.

Der findes ialt 64 Maskindepoter, og ved disse beskæftiges et fast ansat Personale paa ca. 1850 Personer foruden et mindre Antal Ekstraarbejdere.

Personalestyrken ved de enkelte Depoter er af meget forskellig Størrelse. Det største Depot haves ved Københavns Godsbanegaard, og ved dette Depot anvendes ialt 292 Personer. Ved Depotet i Aarhus er ansat 134 Personer, og ved Depoterne i Korsør og Fredericia er Styrken ca. 100 Personer, i Nyborg, Struer og Eshjerg ca. 80, i Aalborg ca. 60, i Roskilde, Randers, Langaa og Tønder ca. 40, men der er dog ogsaa en Del Smaadepoter, f. Eks. i Næstved, Nykøbing F. og Holstebro, hvor Styrken er under 10 Personer.

Udvalget har anset det for rigtigt gennem et Underudvalg at undersøge Tjenesten paa forskellige Depoter for derigennem at fremskaffe et Materiale, hvorefter det kan bedømmes, om der er Mulighed for at indskrænke Depotpersonalet.

Personalet paa et større Maskindepot bestaar af en eller flere Lokomotivmestre, der leder Depotets Arbejde og er foresatte for det til Depotet hørende Lokomotivpersonale, samt det til de forskellige Arbejders Udførelse fornødne Antal Vognmestre, Pudserformænd, Vognpassere, faglærte (timelønnede) Haandværkere, maanedslønnede Depotarbejdere og timelønnede Remisearbejdere samt Ekstraarbejdere.

Ved de mindste Depoter er der ikke ansat nogen Lokomotivmester, men en Lokomotivfører som Depotforstander, og ved disse Depoter findes kun Vognpassere, Depotarbejdere eller Remisearbejdere.

Af Personalets Anvendelse ved Depoterne vil man faa et Indtryk ved følgende Redegørelse vedrørende Arbejdet paa et af de større Depoter. Ved dette er ansat 3 Lokomotivmestre, hvoraf den ene er værkstedsuddannet, de to andre er tidligere Lokomotivførere, endvidere 2 Vognmestre, 8 Vognpassere, 2 Pudserformænd, 12 Haandværkere, 5 Depotarbejdere og 67 Remisearbejdere og Ekstraarbejdere. Ved Depotet er stationeret 32 Togmaskiner og 12 Rangermaskiner med et Lokomotivpersonale paa 67 Førere og 86 Fyrhødere og Aspiranter.

Af Remisearbejderne gør 8 Tjeneste i Kulgaarden, 4 paa Magasinet, 4 som Fyrmænd, 16 anvendes til Pudsning, Fyrrensning og Kullempning, 3 udvasker Lokomotiver, 3 oplader Akkumulatorvogne til Belysning af Togene og fører Tilsyn med Belysningen i Togene og paa Stationspladsen, 9 beskæftiges ved Togopvarmning og ved Forvarmeanlægget, 2 bruges til Budgang for Depotet og for den i samme By liggende Maskinsektion, 1 til Kontorarbejde, 2 beskæftiges i Færgekulgaarden, 2 i Lampisteriet, 2 ved Rengøring, 2 harper Sand og Røggammersmuld, 1 passer Badeanstalten, 3 bruges som Fridagsafløsere, medens Resten beskæftiges ved forskelligt Arbejde.

Det vil af foranstaaende fremgaa, at Personalet ved et Maskindepot er fordelt til et betydeligt Antal forskellige Arbejder, og da det før nævnte Underudvalg kun har kunnet aflægge et kortvarigere Besøg ved en Del af Depoterne, har det ikke været muligt med Bestemthed at afgøre, i hvorhøj Grad Depoternes Personalstyrke kan begrænses ved visse Omlægninger af Tjenesten, og i hvor høj Grad det vil være muligt at udnytte de enkelte Personer paa en mere intensiv Maade end nu, saaledes at der kunde spares Personale.

I flere Tilfælde har vedkommende Underudvalg dog faaet det bestemte Indtryk, at der forefandtes et for stort Personale ved Depoterne, og det er da ogsaa Udvalget bekendt, at Depotpersonalet enkelte Steder er blevet indskrænket. I Helsingør er saaledes 2 Ekstraarbejdere blevet inddargne, og baade i Struer, Ribe, Viborg og Skanderborg er Styrken formindsket med 1 Remisearbejder, i Tønder med 5 Ekstraarbejdere. Det er endvidere Udvalgets Anskuelse, at der vil kunne foretages en Indskrænkning af Depotpersonalet i Roskilde, Korsør, Aarhus, Randers, Aalborg og Holstebro og sandsynligvis ogsaa forskellige andre Steder, og man mener at kunne anslaa den Besparelse, som allerede er indvundet og yderligere kan indvindes, til ca. 200,000 Kr. aarligt, saafremt Arbejdet ikke skulde blive væsentligt mere intensivt, end det var paa det Tidspunkt (Vinteren 1920—21), da Undersøgelsen fandt Sted.

Det faste Remisepersonale, som om Vinteren anvendes til Togopvarmning og lignende Arbejder, der bortfalder eller væsentlig indskrænkes om Sommeren, overtager paa denne Aars-tid Arbejder, som om Vinteren udføres af Ekstraarbejdere, der, naar denne er forbi, afskediges. Man kunde vist nok, da en ikke ringe Del af Arbejdet i Remiserne er Sæsonarbejde, gaa noget videre ad denne Vej ved, naar Lejlighed dertil gives, at erstatte fast Personale med Ekstrapersonale, som da kun blev taget i Ar-

bejde paa de travleste Tider, saaledes at man paa mindre travle Tider kunde besørge Arbejdet med mindre Personale, end man nu gør.

En effektiv Revision af Depoternes Personalestyrke vil imidlertid kun være mulig efter længere Tids Iagttagelser af Arbejdets Omfang og Fordeling, og man henstiller derfor, at det paalægges de enkelte tilsynsførende Maskingeniører i Samarbejde med de forskellige Lokomotivmestre at tilvejebringe den størst mulige Indskrænkning af Depotpersonalet, idet Bestræbelserne særligt bør rettes paa ved Omlægning af Arbejdet uden for stærk Udspecialisering at opnaa fuld Udnyttelse af de enkelte Arbejdere.

Sluttelig skal man henlede Opmærksomheden paa, at man ved nogle mindre Depoter har bemærket, at Afløsning i Anledning af Vognpasseres og Remisepersonales Sygdom og Orlov har været udsendt fra nærliggende større Depoter. En saadan Fremgangsmaade synes ikke at være økonomisk heldig, og Udvalget skal derfor anbefale, at Afløsning under saadanne Forhold søges fremskaffet ved Antagelse af Ekstraarbejdere paa Stedet eller ved Afgivelse af en egnet Mand fra den stedlige Banekolonni.

Af Lokomotivpersonale er ved Statsbanerne ansat ca. 1850 Lokomotivførere, Lokomotivfyrbødere og Lokomotivfyrbøderaspiranter.

Efter de gældende Tjenestetidsregler er der for dette Personale fastsat en Tjenestetid paa 208 Timer i en Maaned a 30 Dage; for Rangertjeneste paa eenmandsbetjente Rangermaskiner er Tjenestetiden dog kun 195 Timer i samme Tidsrum. Naar den Del af Tjenesten, som i Tiden mellem 10 Em. og 6 Fm. udføres ved Betjening af Lokomotiv udenfor det paa-gældende Maskindepots Omraade, udgør mere end 10 pCt. af den samlede maanedlige Tjenestetid, formindskes det normerede maanedlige Antal Tjenestetimer efter nærmere givne Regler under Hensyn til den Del, som Nat-tjenesten udgør af den samlede Tjenestetid, saaledes at den normerede maanedlige Tjeneste under særlige Omstændigheder kan gaa ned til 193 Timer ved Rangertjeneste med tomandsbetjente Rangermaskiner, 185 Timer ved Tog-tjeneste og 175 Timer ved Rangertjeneste med eenmandsbetjente Rangermaskiner. Spørgs-maalet om denne Tjenestes Rimelighed under-søges af Sparekommissionen af 21. Februar 1921.

Ifølge Meddelelser fra de 3 Distrikter har det gennemsnitlige Antal Tjenestetimer pr. Mand af Lokomotivpersonalet i Aaret 1920 været forholdsvis lavt. I December 1920 var saaledes det gennemsnitlige Antal Tjenestetimer omtrent 185, og i Aarets øvrige Maaneder har

Gennemsnitstallene — bortset fra Juli og August Maaneder — ikke været væsentligt højere.

Disse Gennemsnitstal, som ingenlunde udelukker, at enkelte Hold Personale har haft en betydelig højere Tjenestetid og har faaet udbetalt Overarbejdspenge, medens andre Hold har haft en meget lavere Tjenestetid, viser, at Statsbanernes Lokomotivpersonale i Aaret 1920 ikke er blevet udnyttet fuldt ud, hvilket har bidraget til at gøre Statsbanedriften kostbar.

Naar en Del af Lokomotivpersonalets Tjeneste har været saa ringe, skyldes det navnlig, at dette Personale paa samme Maade som Tog-personalet med den indskrænkede Køreplan og efter den stedfundne Nedgang i Trafikken ikke har kunnet udnyttes som ønskeligt. Det har imidlertid ogsaa været en medvirkende Aarsag til den gennemsnitlige ringe Udnyttelse, at Statsbanerne med Henblik paa den forventede Udvidelse af Kørslen har maattet antage et stort Antal Aspiranter for i rette Tid at have det fornødne fuldt uddannede Lokomotivpersonale til Raadighed.

Efter de i Februar og Juni Maaneder d. A. stedfundne Udvidelser af Toggangen vil der efter Udvalgets Anskuelse næppe kunne foretages nogen Reduktion af dette Personale.

Udvalget har dernæst meget indgaaende behandlet Banetjenesten og foreslaar, at man afskaffer Overbanemestrene og ansætter Banemestrene. Medens Overbanemestrene har en Strækning af ca. 100 km, foreslaas at Banemestrene kun skal have ca. 25—40 km Strækning at passe. — Man foreslaar, at Banemestre rekrutteres af Banearbejderstanden som i Sverrig, og man foreslaar disse henførte under 11 eventuelt 12 b Lønningsklasse. Man foreslaar, at der gøres Forsøg med Indførelsen af Banevagtsystemet som i Sverrig, saaledes at en Banevagt fik en Strækning af ca. 2,5—3 km og paa mindre befærdede Strækninger 3,5—4 km, og at det paalægdes ham som Pligt at holde Banen i god Stand. Udvalget har ikke ment at ville stille Forslag om Indførelsen af Systemet, fordi man vil prøve om det passer paa danske Forhold.

Antagelse og Uddannelse.

Tilgangen til Lokomotivpersonalet har under Verdenskrigen været tilstrækkelig, og gennemsnitlig har det nyantagne Personale været af lige saa god Kvalitet som det tidligere.

Som Lokomotivfyrbøderaspiranter antages unge Mennesker i en Alder af ikke over 24 Aar, som har faglig Uddannelse som Maskinarbejdere eller Klejnsmede og ved Arbejde i Remiser og Værksteder har faaet nogen Kendskab til Lokomotiver og disses Reparation. Forinden Aspiranten maa gøre selvstændig Lokomotivfyrbødertjeneste, skal han have kørt som tredie Mand paa et Lokomotiv og herved være bleven saa fortlørlig med Betjeningen, at han paa egen Haand er i Stand til at flytte og standse et Lokomotiv under Damp samt ved en af den paagældende Maskiningeniør foretagen Overhøring have godtgjort, at han er kendt med Hovedbestemmelserne i »Almindelig Signalreglement« og »Instruks til dette« samt i »Bestemmelser for Lokomotivpersonalet«.

En Lokomotivføreraspirant, der benyttes til selvstændig Tjeneste, maa dernæst snarest mulig fremskaffe Attest fra 2 forskellige Lokomotivførere, med hvem han hver for sig har kørt i 4 Uger, om, at han er i Stand til paa egen Haand at flytte et Lokomotiv under Damp og standse det, at fyre paa et Lokomotiv, at smøre det og at sætte Vand paa Kedlen, samt at han er saa vidt fortlørlig med Signalerne, at han kan assistere ved Udkigget.

Naar en Lokomotivfyrbøderaspirant i et Aar har gjort Tjeneste som saadan, ansættes han efter at være anbefalet som egnet af vedkommende Maskiningeniør som Lokomotivfyrbøder eller, saafremt Ledighed i denne Klasse ikke forefindes, som Haandværker (Reservelokomotivfyrbøder).

For at en Lokomotivfyrbøder kan udnævnes til Lokomotivfører, er det fastsat som Betingelse, at han i mindst 2 Aar har været ansat og har gjort Tjeneste som Lokomotivfyrbøder, samt at han med tilfredsstillende Resultat for vedkommende Maskiningeniør eller hans Stedfortræder i Forbindelse med to af Generaldirektoratet udpegede Lokomotivmestre eller Lokomotivførere har bestaaet en Prøve i Kendskab til Signal- og Politireglement, de Lokomotivpersonals vedrørende Afsnit af Togreglementet og de øvrige for Lokomotivtjenesten gældende Instrukser og Bestemmelser, samt til Lokomotivets Betjening og Udfærdigelse af Rapporter.

Som det vil fremgaa af foranstaaende, kræves der ved Antagelse af Lokomotivpersonalet kun en rent praktisk Foruddannelse, og dette Personals senere Uddannelse bestaar væsentligst i Tilegnelse af rent praktiske Færdig-

heder, medens det i øvrigt er henvist til Selvstudium.

Netop for dette Personals Vedkommende er imidlertid de bedst mulige Kvalifikationer og den bedst mulige Uddannelse af stor Vigtighed, da det dels gennem Brændselsforbruget, dels gennem Omsorgen for Lokomotiverne har meget betydelige Værdier i sin Haand.

Efter Oplysninger, indhentede fra Sverige og Norge, anvendes der i disse Lande ved Antagelse og Uddannelse af Lokomotivpersonale følgende Fremgangsmaade:

Sverige.

Lokomotivpersonalet rekrutteres i Sverige fra Værkstedsarbejdere og Lokomotivreparatører, af hvilke de, som anses egnede, og som ønsker at komme i Betragtning, antages som Lokomotivfyrbøderlærlinge, hvorefter deres Værkstedsuuddannelse ordnes under særligt Hensyn til deres senere Virksomhed og gøres saa instruktiv som muligt.

Samtidigt med Værkstedstjenesten skal Lærlingen selv skaffe sig Kundskab i Læsning af grafiske Koreplaner og i et vist Omfang i Svensk, Skrivning og Regning, og i sidstnævnte 3 Fag skal han, forinden han udtages til Lokomotivtjeneste, med tilfredsstillende Resultat underkastes en Prøve af en af vedkommende Maskindirektør dertil forordnet Tjenestemand.

Forinden Fyrbøderlærlingene faar Tilladelse til at gøre Tjeneste paa Lokomotiv, gennemgaaes med dem foredragsvis af en af Maskindirektøren udpeget Person visse Dele af Sikkerheds- og Signalordningen samt af Instruksen for Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere, og efter Udløbet af en fastsat Frist underkastes de heri en Prøve, ligeledes af en af Maskindirektøren udpeget Tjenestemand.

De Lokomotivfyrbøderlærlinge, som bestaar Prøven, antages, for saa vidt de har mindst 2 Aars Praksis i Lokomotivværksted, og der er ledige Pladser, som ekstraordinære Lokomotivfyrbødere.

Naar de ekstraordinære Lokomotivfyrbødere har gjort Tjeneste som saadanne i mindst 1 Aar, tilstedes der dem Adgang til et Kursus til Uddannelse til Lokomotivfyrbøder, saafremt de ved en ved Kursusets Begyndelse afholdt Prøve viser sig paa tilfredsstillende Maade at have vedligeholdt deres tidligere erhvervede Kundskaber.

Dette Kursus varer i 40 Dage a 5 Læsetimer og omfatter Reglementer og Instruktioner, Lokomotivlære med bearbejdet Naturlære, Svensk, Regning og Jernbanegeografi og afsluttes med en mundtlig Eksamination, ved hvilken er til Stede Lederen af Maskintjenesten i Distriktet

eller hans Stedfortræder, om muligt en eller flere af Distriktsledelsens øvrige Medlemmer samt nogle mere erfarne Lokomotivførere.

For at der kan tilstedes en Lokomotivfyrbøder Adgang til Kursus til Uddannelse til Lokomotivfører kræves, at Vedkommende har haft Ansættelse mindst 2 Aar som ordinær Lokomotivfyrbøder og har udført tilfredsstillende Prøvetjeneste som Lokomotivfører, hvilken foregaar under Ledelse af ældre erfarne Førere med Betjening af saavel Hurtigtog som af blandede Tog og Godstog.

Dette Kursus omfatter samme Fag som Kursus til Uddannelse til Lokomotivfyrbøder og varer ialt 18 Dage a 5 Læsetimer. Det er nærmest et Repetitionskursus, hvori dog nytilkomne Lokomotivdele særligt gennemgaas, ligesom Omfanget af Lokomotivlæren med bearbejdet Naturlære er noget større end ved Lokomotivfyrbøderkursuset.

Kursuset afsluttes med en mundtlig Prøve af samme Art som forannævnte Kursus.

Norge.

For at blive antaget som Fyrbøderaspirant kræves foruden en Alder af 18—23 Aar, at Vedkommende har arbejdet med Vidnesbyrd om godt Forhold i mindst 2 Aar i et mekanisk Værksted, i hvilket der bearbejdes Jern og andre Metaller, og har gennemgaaet saa meget af en teknisk Aftenskole eller anden af Jernbanen godkendt lavere teknisk Skole, at han kun mangler Gennemgang af de to øverste Klasser.

For at Fyrbøderaspiranten kan udnævnes til Fyrbøder kræves, at han efter Eksamination af en Lokomotivmester eller anden overordnet Tjenestemand i Bestemmelserne vedrørende Signaler og anden Tjeneste samt i Kendskab til et Lokomotivs almindelige Manøvrering er funden anvendelig til Fyrbødertjeneste paa et Lokomotiv og derefter har gjort saadan Tjeneste i mindst 6 Maaneder, hvoraf mindst 4 Uger med en af Distriktschefen særlig udpeget Lokomotivfører, som skal afgive Erklæring til Distriktschefen om, at vedkommende er i Stand til at udføre almindelig Fyrbødergerning paa tilfredsstillende Maade. Endvidere kræves, at den paagældende er fyldt 21 Aar, har arbejdet mindst 3 Aar i et mekanisk Værksted og deraf mindst 1 Aar i et Lokomotivreplicationsværksted, har arbejdet mindst 1 Aar med Pudsning, Opfyring og Udvaskning af Lokomotiver og har bestaaet Afgangseksamen fra en teknisk Aftenskole eller anden af Jernbanen godkendt lavere teknisk Skole.

Endelig skal han have gennemgaaet et Kursus ved Jernbaneskolen, til hvilket han først kan indstille sig, naar han opfylder de forannævnte Betingelser, undtagen Aldersbetingelsen, og

have bestaaet Afgangsprøven herfra med tilfredsstillende Resultat.

Ved dette Kursus, som varer ca. 2 Maaneder, undervises i følgende Fag: Organisation, Sikkerhedstjeneste, Affattelse af Rapporter, Ansøgninger og Erklæringer, fysiske og mekaniske Love, som kommer til Anvendelse paa Lokomotivet, almindelig Dampmaskinlære og Lokomotivlære.

For at en Fyrbøder kan udnævnes til fast Lokomotivfører kræves, at han har gjort Tjeneste i mindst 2 Aar som fast Fyrbøder ved Statsbanerene, og at han derpaa efter at være kendt anvendelig som Lokomotivfører har gjort Tjeneste som saadan i forskellige Slags Tog i til sammen mindst 6 Maaneder.

De nævnte Fremgangsmaader, som jo i øvrigt er en Del forskellige, frembyder efter Udvalgets Anskuelse begge den Fordel, at Lokomotivpersonalets teoretiske og delvis ogsaa praktiske Uddannelse er langt videregaaende end i Danmark og i mindre Grad end ved dette anlæg paa Selvstudium.

Ogsaa efter den egentlige Uddannelses Afslutning kunde der muligt være Anledning til at undergive Lokomotivpersonalets Tjeneste paa Linien et vist Tilsyn af praktisk uddannede Lokomotivmænd for at forhindre, at de enkelte Lokomotivførere, saaledes som det nu ofte er Tilfældet, bliver tilbøjelige til at begaa visse for hver enkel typiske Fejl.

Udvalget har overvejet, hvorvidt det vilde være formaalstjenligt at anvende nogle af de dygtigste Lokomotivførere som Lokomotivkontrollører og lade dem ved Kørsel med Togene føre Tilsyn med Lokomotivtjenestens Udførelse og tillige med Aspiranternes Uddannelse.

En saadan Ordning haves, efter hvad der er oplyst, haade i Sverige og Norge, hvor man formentlig har set sin Fordel ved at anvende Kontrollører, men da Ordningens Indførelse vilde medføre en Personalforøgelse, har Udvalget bl. a. af Hensyn til Bekostningen ikke ment at burde stille Forslag om Oprettelse af denne Institution.

Levering af Uniforms og Beklædningsgenstande.

Fra Banernes første Tid har det været Reglen, at en Del af Personalet og da navnlig det mere underordnede, i et vist Omfang vederlagsfrit har faaet leveret Uniformer og visse andre Beklædningsgenstande.

De herom for Tiden gældende Bestemmelser, der er approberede af Ministeriet for offentlige Arbejder den 6. September 1909 og efter den Tid ved forskellige Løjligheder supplerede med Bestemmelser om yderligere Levering til enkelte Tjenestekategorier, aftrykkes

som Bilag Nr. 6. Som nævnt er Bestemmelserne af forholdsvis gammel Dato, og de i disse indeholdte Betegnelser af Statsbanernes Personale stemmer derfor ikke alle med de ved Tjenestemandsløven indførte.

Endvidere ydes der til Hjælpepersonale Ærmehind og, naar Forholdene taler derfor, navnlig i Tilfælde af længere Tids, samlet Tjeneste, tillige de for den Tjeneste, ved hvilken den paagældende beskæftiges, normerede Uniforms- og Beklædningsgenstande.

Uniformeringen af Hjælpearbejdere har for Trafiktjenestens Vedkommende faaet et ikke ringe Omfang, idet en Del af de til Stadighed beskæftigede Ekstraarbejdere faar leveret Hue, Manchestertrøje, Drejlstrøje, Skindtrøje og Vinterkappe. Naar det i sin Tid er blevet bestemt, at der kan leveres faste Hjælpearbejdere visse Uniformsgenstande, skyldes dette vistnok, at Daglønnen ved Statsbanerne i Reglen var noget lavere end den, der betaltes af private. Da Arbejdslønnen for Hjælpearbejdere ved Statsbanerne imidlertid nu er den samme som i de private Erhverv, mener Udvalget ikke, at der er Anledning til at yde Hjælpearbejderne anden Uniform end den, der er nødvendig som Kendetegn under deres Arbejde, og i denne Henseende vil en Uniformshue være tilstrækkelig. Det for Hjælpearbejdere normerede Ærmehind, som er upraktisk og uskønt, og som de paagældende nødtigt bærer, vil kunne afskaffes.

Naar der for Stationsarbejdere er normeret Udlevering af en Række Beklædningsgenstande, har dette formentlig sin Aarsag i den forholdsvis lave Løn, som Stationsarbejdere tidligere oppebar. Da imidlertid nu Stationsarbejderne under hele deres Uddannelsestid har en Lønning, som svarer til Begyndelseslønnen for Portører, bør det fornævnte Hensyn ikke mere komme i Betragtning, og Udvalget foreslaar derfor, at ogsaa Stationsarbejdernes Uniformering indskrænkes til Hue alene.

Bestemmelserne om Levering af Uniforms- og Beklædningsgenstande er givne paa et Tidspunkt, da Udgiften til Anskaffelse af disse Genstande ikke var af en saadan økonomisk Betydning som nu, hvor den for Finansaaret 1921—22 er budgetteret til et Beløb af ca. 2,800,000 Kr., og det kan næppe betvivles, at den Varighed af de enkelte Klædningsstykker, som disse Bestemmelser regner med, er langt mindre end den, som beregnes af det Personale, der selv maa anskaffe Uniform, og at derfor Uniformer m. v. udleveres til Personalet i et Omfang, som er større end strengt nødvendigt. I denne Forbindelse er det heller ikke uden Betydning, at Tjenestetiden siden Bestemmelsernes Udstedelse er bleven nedsat med 10

a 20 pCt. Det er da ogsaa for Udvalget oplyst, at Tjenestemænd i adskillige Tilfælde har afhændet Uniformsgenstande m. v., for hvilke de ikke har haft Anvendelse.

Udvalget har derfor anset det for rettest at undersøge, hvilke Besparelser det — uden at træde Personalet for nær — maatte være muligt at indføre paa dette Omraade, og Flertallet skal efter en Gennemgang af Forholdet anbefale, at de fastsatte Leveringsterminer ændres til de paa det aftrykte Bilag Nr. 7 anførte.

Udvalgets Flertal har herved gjort følgende Betragtninger gældende:

Det kan næppe være nødvendigt til Tjenestemænd, som ikke eller kun i ringere Omfang har egentligt legemligt Arbejde, saaledes som nu hvert Aar kan levere Hue. Det samme gælder for faste Haandværkere ved Baneafdelingen, der ganske vist udelukkende har legemligt Arbejde, men dels er beskæftigede en Del inden Døre, dels ikke kommer i Berøring med Publikum. For disse Tjenestemænds Vedkommende har man derfor foreslaaet, at Hue kun leveres hvert andet Aar.

De samme Tjenestemænd, som herefter kun vilde faa Hue udleveret hvert andet Aar, bør — for saa vidt de overhovedet er normeret med Jakke eller Frakke — kun have dette Klædningsstykke udleveret hvert andet Aar, medens de nu faar det leveret hvert Aar. Overportører af 1. Grad, til hvem man ligesom nu foreslaar udleveret Hue hvert Aar, kan formentlig nøjes med at faa Jakke leveret hvert 1½ Aar, og Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere kan, da de ikke kommer i tjenstlig Berøring med Publikum og desuden faar udleveret Kittel-henholdsvis Overtrækstøj, nøjes med at faa leveret Jakke hvert andet Aar.

For samtlige de paagældende gælder, at de næppe behøver at faa Vest hyppigere end hvert andet Aar. Derimod har man ikke ment at kunne regne med en forlænget Varighed for Benklæder.

For Vinterkapper er Varigheden gennemgaaende alt for lavt beregnet. Dette Klædningsstykke bæres sjældnere under egentlig legemligt Arbejde og anvendes mest af det kørende Personale. Under Hensyn til den Brug, hver enkelt Tjenestekategori kan antages at gøre af Vinterkapper, mener man, at Varighedsterminerne bør forhøjes med 1, 2 eller 3 Aar.

For saa vidt angaar Regntøj foreslaar man, undtagen for Portører, som har Pladstjeneste, Varighedsterminerne forlænget med 1 a 2 Aar. Til Lokomotivførere bør ikke udleveres Regntøj, da de sikkert meget sjældent anvender dette Beklædningsstykke under deres Tjeneste.

Skindtrøje har hidtil været leveret til de fleste af de Tjenestekategorier, som faar

leveret Uniformsgenstande af Statsbanerne. Varigheden er ansat til 5 a 6 Aar; for Lokomotivpersonalet, der først fra Aaret 1920—21 blev normeret med Skindtrøje, dog kun til 4 Aar. Disse Varighedsterminer er sikkert meget for lavt ansatte og vil gennemgaaende kunne forhøjes med 3 Aar. Efter Flertallets Mening kan imidlertid Anvendelse af Skindtrøje ikke anses for sundhedsmæssigt heldig, da Klædningsstykket er for tæt, og den, der bærer det, derfor let kommer i Sved og let bliver forkølet. Uldtrøje baaret paa samme Maade som Skindtrøje vil i saa Henseende være langt at foretrække. Denne Anskuelse deles ogsaa af en stor Del af Tjenestemændene, og fra en Kreds af disse fremkom der i afvigte Vinter et Andragende om at faa leveret Uldtrøjer i Stedet for Skindtrøjer. Da tilmed Levering af Uldtrøje sikkert vil blive noget billigere end Levering af Skindtrøje, skal Flertallet anbefale, at Skindtrøje for alle de paagældende Tjenestekategoriens Vedkommende erstattes med Uldtrøje, der leveres hvert andet eller tredje Aar.

For saa vidt angaar Arbejdsbluse og Overtrækstøj har man ikke ment at burde foreslaa nogen Ændring, bortset fra at man mener, at Stationsbude og Kontorbude kan nøjes med at faa Arbejdsbluse udleveret hvert andet Aar.

Endvidere mener Udvalgets Flertal, at det vil være rimeligt for nogle Tjenestekategoriens Vedkommende at anvende et Stof af mindre fin Kvalitet end hidtil, hvorved Beklædningsgenstandene vil blive billigere at anskaffe, uden at Holdbarheden forringes. Til Ranger- og Pakhusformænd, der hidtil har faaet leveret Uniformer af »Underofficersklæde (Kirsej) af finere Uld« henholdsvis Mandarintøj, foreslaar man saaledes fremtidigt anvendt »Underofficersklæde (Kirsej)« henholdsvis Skjortebaj, og til Togbetjente, Overportører II samt Stations- og Kontorbude, der hidtil har faaet leveret Uniformer forfærdiget af sidstnævnte Klædekvalite, foreslaar man leveret »appreteret Menigs Klæde (Kirsej)« henholdsvis Skjortebaj.

Huer til Personalet er hidtil leveret dels med Silkefor, dels med Bomuldsfor. Dette Forhold foreslaar man at ændre saaledes, at alle Huer fremtidig leveres med Bomuldsfor.

Ved i Stedet for den nuværende 4 mm Guldtesse til Skulderdistinktioner til Togbetjente, mænd, Vognmestre, Broformænd, Pakhusformænd og Rangerformænd samt den 14 mm Tresse til Ærmedistinktion for Rangerformænd og Pladsoverportører at indføre Distinktioner af farvet Klæde, saaledes som de bl. a. anvendes af Københavns Brandvæsen, vilde man fremdeles være i Stand til at indføre nogen Besparselse. Da denne imidlertid vilde blive for-

holdsvis ringe, ca. 10,000 Kr. aarligt, gør Udvalget ingen Indstilling i denne Henseende.

Besparselsen ved Gennemførelsen af de fornævnte Forslag vil alt i alt udgøre ca. 565,000 Kr. aarligt eller ca. 20 pCt. af den for indeværende Finansaar budgetterede Udgift. Saa fremt man som andetsteds i Betænkningen (Side 87) foreslaaet maatte beslutte sig til at forlænge Stationsarbejdstiden til 2 Aar, vil den samlede aarlige Besparselse stige til ca. 630,000 Kroner.

Man skal sluttelig bemærke, at Statsbanerne hidtil har indkøbt Klædevarer til Uniformer hos den militære Klædefabrik, medens blaåt Stout til Overtrækstøj dels er købt hos Fængselsvæsenet, dels udbudt offentlig. Forfærdigelsen af de enkelte Uniformsgenstande skete tidligere efter Licitation for 1 Aar ad Gangen. Fængselsvæsenet leverer dog nu uden Licitation forskellige Ting, for hvilke Betalingen fastsættes paa Grundlag af Prisen for Raastofferne med Tillæg af Arbejdsløn og Generalomkostninger. Priserne kontrolleres gennem Oplysninger, som indhentes i det private Erhverv. Levering af Knapper og andet Tilbehør, der indtil for kort Tid siden skete fra Statsbanernes Værksteder, der kunde forfærdige dem billigere end private Leverandører, er nu i Færd med at overgaa til Fængselsvæsenet.

Et Mindretal (*H. P. Hansen, M. Mortensen og Ch. Petersen*) kan ikke tiltræde en saa vidtgaaende Ændring i Reglerne om Levering af Uniforms- og Beklædningsgenstande som af Flertallet foreslaaet. Mindretallet mener vel, at det maa være muligt at forlænge Brugstiderne noget for Kapper og Veste, dog ikke nd over 4 Aar for Kapper og 1½ Aar for Veste. Derimod kan Mindretallet ikke tiltræde en Forlængelse af Brugstiderne for Jakker og Frakker for saadan Personales Vedkommende, som ikke udelukkende er beskæftige ved Kontortjeneste. Erfaringen viser, at saafremt Personalet skal være nogenlunde sømmeligt paa klædt, vil Jakker og Frakker ikke kunne holde ud over 1 Aar. Der findes vel endog adskillige Tjenestemænd ved Banerne, hvis Arbejde er af den Beskaffenhed, at det kan være vanskeligt nok at faa disse Beklædningsgenstande til at strække til i de nu fastsatte Brugsterminer. For Stationsmestre og Pakhusmestre kan Huernes Brugstid muligvis forlænges, men dette lader sig derimod ikke gøre for Bude og Haandværkeres Vedkommende, som i høj Grad gør Brug af Huen under Tjenestens Udførelse.

Mindretallet kan heller ikke tiltræde det stillede Forslag om at anvende ringere Kvaliteter af Stof til Uniformerne. Dels vil det ikke være forsvarligt at gøre det, naar Uniformerne skal opfylde deres Hensigt, nemlig at være en

passende og sømmelig Paaklædning for Tjenestemændene, dels maa man ogsaa paaregne, at Tjenestemændene vil reagere stærkest imod en altfor kraftig Forringelse af det Gode, som Uniformerne er, og hvortil der ogsaa er taget Hensyn ved Udmaalingen af deres Lønning.

Med Hensyn til Hensigtsmæssigheden af at erstatte Skindtrøjer med Uldtrøjer mener Mindretallet vel, at dette kan være praktisk for nogle Tjenestemænds Vedkommende, men maa dog holde for, at Tjenestemænd, som er særligt udsat for Træk og Blæst, vil have bedre Nytte af Skindtrøje. Imidlertid er dette et Spørgsmaal, hvorom der kan forhandles med Personalets Organisationer.

Mindretallet vil i øvrigt mene, at den bedste Maade, hvorpaa der kan økonomiseres med Uniformsleveringen, er den at gøre Tjenestemændene direkte interesserede i den længst mulige Brugstid. Dette vil kunne opnaas derved, at Tjenestemænd, som kan faa Uniformerne til at strække til i mere end een Brugs-termin, som Opmuntring kunde erholde en passende Brøkdæl af det Beløb, som Statsbanerne derved blev i Stand til at spare. En saadan Ordning vilde formentlig være velegnet til at fremkalde størst mulig Varsomhed ved Brugen af Uniformsgenstande og tillige egnet til at bringe Statsbanernes Udgifter paa denne Konto ned til det mindst mulige.

Søfartstjenesten.

Et Flertal indenfor Udvalget mener at kunne anvise Besparelser ved Reduktion af Personalet, som aarligt vil udgøre:

Ved Storebæltsoverfarten	485 000 Kr.
» Lillebæltsoverfarten	55 000 —
» Masnedøoverfarten	83 000 —
» Sallingsundoverfarten	13 000 —
» Oddesundoverfarten	4 000 —
» Gedser—Warnemünde	3 500 —
» Helsingør—Helsingborg	70 000 —
» København—Malmö	8 500 —

Ialt Kr. 722,000, og man mener at kunne spare paa Hjelpepersonal ca. 300,000 Kr., tilsammen 1 Million.

Et Mindretal (*H. P. Hansen, M. Mortensen og Chr. Petersen*) mener ikke paa alle Punkter at kunne tiltræde Flertallets Udtalelser, bl. a. væsentlig fordi man ikke mener at kunne gaa med til at forøge Tjenestetiden fra 208 Timer til 234 Timer, hvorved den væsentligste Besparelse vil kunne indvindes.

Værkstedstjenesten.

I Statsbanernes Centralværksteder i København og Aarhus, der væsentligst beskæftiges med Reparation af Banernes Driftsmateriel, haves for Tiden en Arbejdsstyrke paa ca. 1400 Haandværkere og ca. 500 Arbejdsmænd, og der anvendes til Arbejdsledelse o. l. 55 Værkmestre, 2 Materialforvaltere og 3 Magasinfor-mænd. Endvidere findes foruden de to Værkstedschefer et Ingeniørpersonale paa 8 Personer samt 2 Konstruktører og endelig 2 Regnskabsførere, 4 Fuldmægtige, 4 Kontrollører samt 79 Assisterter, Medhjælpere m. fl. Om dette sidste Personales Anvendelse henvises til Afsnittet om Centralstyrelsen, Siderne 29 og 30.

Udgiften til Driften af saa betydelige Værksteder udgør aarligt meget store Beløb, og Udvalget har derfor ment at burde undersøge, hvorvidt de indenfor denne Tjeneste maatte være muligt at anvise Besparelser.

Om disse Undersøgelser, som efter deres Natur væsentligst har været rettet paa den mere organisatoriske Side af Værkstedsdriften, medens man ikke nærmere har kunnet komme ind paa de tekniske Enkeltheder, skal man efter at have konfereret med de to Værkstedschefer, forskellige Tjenestemænd i Værkstederne samt Repræsentanter for Værksted- og Remisearbejdernes Fællesorganisation udtale følgende:

Centralværkstederne bestaar hver for sig af en Række Specialafdelinger, i hvilke der til Udførelse af de forskellige Arbejder findes særligt i det paagældende Arbejde faglært Haandværkspersonale samt de fornødne Hjælpere og Arbejdsmænd. Naar et Lokomotiv, en Vogn eller lignende kommer til Reparation i Værkstedet, overtages Reparationsarbejdet af de respektive Værkstedsafdelinger, og disse maa derfor hver for sig have en saadan Størrelse, at Reparationen kan finde Sted uden Forsinkelse. Man har ogsaa i sin Tid ved Værkstedernes Bygning haft dette for Øje, men Forholdene har medført, at enkelte Afdelinger i Tidernes Løb er bleven for smaa, og efterhaanden som Lokomotiv- og Vognparken er bleven større, og efter at Arbejdernes Antal — ogsaa paa Grund af 8 Timers Dagens Indførelse — har maattet forøges betydeligt, har Forholdene udviklet sig saaledes, at enkelte Værkstedsafdelinger ikke er i Stand til at opfylde de Krav, der maa stilles til dem. Man har da maattet hjælpe sig dels ved at lade Mandskabet arbejde i flere Hold dels ved at lade enkelte Arbejder, navnlig Kedelsmedearbejder, udføre paa fremmede Værksteder.

I København er Pladsmanglen særlig fremtrædende i Kedelsmedien og Grovsmedien, i

hvilke Afdelinger der ofte har været anvendt Natarbejde. Ogsaa Vognværkstedet og Malerværkstedet er for smaa, og dette var, efter hvad Statsbanernes Maskinafdeling har oplyst, allerede Tilfældet, da Værkstedsanlægget blev taget i Brug i 1909—10, idet Nedsættelsen af Bevilningen til Anlægget fra 5,32 Mill. Kr. bl. a. medførte, at der ikke blev bygget noget særligt Malerværksted, men Malerarbejdet henlagt til en Del af Vognværkstedet. Pladsmanglen i Malerværkstedet er især uheldig, fordi den af Hensyn til Tørring af Malingen ikke kan afhjælpes ved, at der arbejdes i Toskiftehold, og fordi Vogne, som henstaar uden Vinduer udenfor det overdækkede Rum, let kan tage Skade paa Belægningen paa Grund af Regn, i Særdeleshed da det synes, som om de ikke nu, saaledes som det tidligere skete, beskyttes ved Presenninger. Paa Grund af Pladsmanglen i Vognværkstedet maa en Del af Vognreparationerne foretages under aaben Himmel, og naar det under stærk Regn er nødvendigt at standse Arbejdet der, maa man betale Arbejderne Gennemsnitsfortjeneste for den Tid, i hvilken der ikke kan skaffes dem Beskæftigelse.

Værkstedschefen har forlængst foreslaaet Bygning af et nyt Malerværksted og et nyt Metalstøberi samt en Udvidelse af de mere uheldige Værkstedsafdelinger, og den fornødne Bevilling til Udvidelsen — dog ikke af Lokomotivværkstedet — er allerede givet i Finansaaaret 1918—19. Naar Udvidelsen endnu ikke har fundet Sted, skyldes dette forskellige Ændringer, som har maattet foretages i Projektet, samt de vanskelige Bundforhold, som har krævet omfattende Funderingsarbejder, hvis Projektering og Udførelse nødvendigvis maatte tage en Del Tid.

I Centralværkstedet i Aarhus er Pladsmanglen navnlig fremtrædende i Kedelsmedien og Træværkstedet, og de daarlige trafikale Forhold udover tillige en meget uheldig Indflydelse paa Arbejdets Fremme. Natarbejde har derfor været nødvendigt i temmelig udstrakt Grad. En Flytning og Udvidelse af Centralværkstedet har længe været paatænkt, og med den nye Banegaards Fuldførelse, hvorved en Del af Værkstedsterrainen inddrages, vil en Flytning formentlig blive en Nødvendighed.

Udvalget maa formene, at det er en daarlig Økonomi at have Værksteder, i hvilke de forskellige Afdelinger ikke har de rette Dimensioner, saaledes at det i den Anledning bliver nødvendigt at anordne Natarbejde i enkelte Afdelinger eller endog overlade en Del af Arbejdet til private Værksteder. Dette sidste Arbejde maa sikkert betales langt højere, end hvis Arbejdet kunde foretages i Statsbanernes Værksteder, og Natarbejdet i disse bliver kostbart,

dels fordi Opvarmning af en eller nogle faa Værkstedsafdelinger, der maa foretages fra Værkstedets Hovedcentral, altid vil blive uforholdsmæssig dyr, dels fordi der for Arbejde udenfor Værkstedets sædvanlige Arbejdstid ydes Arbejderne — i Lighed med Arbejderne i den private Industri — et Tillæg til Timelønnen af 50 pCt. Det kan dog maaske forsvares at ofre dette Tillæg i Kedelsmedien, ogsaa naar denne er af passende Størrelse, og lade Arbejderne dersteds arbejde i 2 Hold, da man ved at fordoble Arbejdstiden for det Antal Arbejdere, der samtidigt kan beskæftiges, vil kunne fremme de enkelte Kedelarbejder, saaledes at disse kan tilendebringes samtidigt med de øvrige Reparationsarbejder, hvorved Lokomotivværkstedets Kapacitet vil blive forøget.

Ifølge Politireglement for Statsbanerne af 22. Januar 1900 skal Statsbanernes Vogne med højst 3 Aars Mellemrum underkastes et grundigt Eftersyn — en saakaldt Revision — ved hvilket Hjulset, Lagre og Fjedre skal aftages, og for Person-, Post- og Rejsegodsvogne skal dette Eftersyn finde Sted senest hver Gang, Vognen har løbet 30.000 km. Ved disse Eftersyn foretages nu i vid Udstrækning Maling af Vogne og Fornyelse af Træværk forudet et almindeligt Tilsyn med alle Vogndele.

Paa Grund af de under Krigen herskende vanskelige Forhold blev disse Revisionsfrister for Godsvogne i Juni 1917 midlertidigt forlænget til 4 Aar, og fra August 1919 blev derhos det Antal km, som det er tilladt at lade Person-, Post- og Rejsegodsvogne løbe mellem 2 Revisioner, ligeledes midlertidigt forøjet til 35.000 km.

Arbejdet med Vognrevisionerne er følgelig paa nærværende Tidspunkt under Indflydelse af disse Lettelser unormalt ringe, og saaledes som Forholdene i Værkstederne har udviklet sig, synes der at være Grund til at befrygte, at disse, naar Vognene atter begynder at strømme ind, vil være ude af Stand til at overkomme Arbejdet med Revision og Reparation af Vogne. Dette vil være til stor Ulempe for Driftsledelsen, der af Hensyn til Betjening af Publikum er interesseret i at kunne disponere over Materiellet i videst mulig Omfang. Det vil derfor formentlig blive nødvendigt, ligesom det sker med Hensyn til uvæsentlige og i enkelte Tilfælde ogsaa er sket med lettere Lokomotivreparationer, at lade Maskindepoterne i højere Grad end nu foretagne mindre Vognreparationer og Vognrevision, hvilken sidste for Tiden kun kan foretages paa Depotet i Aalborg. De i Betragtning kommende Depoter maatte da forsynes med det fornødne Værktøj og ogsaa med fornødent faguddannet Personale. Man tror, at Fremgangsmaaden vil være til Fordel

for Banerne, om end det vistnok er rigtigt, hvad der er gjort gældende fra værkstedsteknisk Side, at Depoterne i den første Tid paa Grund af manglende Erfaring vil gøre sig skyldige i økonomisk uheldige Fejltagelser, navnlig med Hensyn til Nødvendigheden af Fornyelse af Træværket i Vogne.

Det vil ogsaa være noget tvivlsomt, om Arbejdet vil kunne udføres lige saa billigt ved et Depot som i et af Centralværkstederne, da den stærke Udspecialisering, som kun er mulig i et stort Værksted, altid vil være økonomisk heldig, men dette Forhold kan maaske i nogen Grad opvejes ved Anvendelse i Depotværkstederne af Lokomotivfyrbøderaspiranter og ikke fuldt udnyttede faste Haandværkere samt ved det mere direkte Tilsyn, der i saadanne mindre Værksteder kan føres med Arbejdets Udførelse. I hvert Fald vil det være muligt i Depotværkstederne at tilendebringe Reparationerne i langt kortere Tid end i Centralværkstederne, og dette vil være af den største Betydning for Driftens Dispositioner.

Af Værkstedsarbejdernes Repræsentanter er det bleven hævdet, at der anskaffes for faa Arbejdsmaskiner i Centralværkstederne og navnlig et utilstrækkeligt Antal tidssvarende Specialmaskiner. Efter deres Mening burde der uden Hensyn til den højere Anskaffelsessum købes Maskiner, som producerer billigt, men til at træffe Bestemmelse om disse Køb mener de ikke, at Generaldirektoratets Ingeniører, hvem Bestemmelsen i saa Henseende er overladt, har tilstrækkelig Føling med den moderne Industri. Arbejderne ønsker derfor Værkstedscheferne tillagt en mere selvstændig Stilling, saaledes at de kunde træffe Afgørelse om Anskaffelse af Værktøj, som man iøvrigt ønsker foretaget efter Samraad med Arbejderne.

Udvalget har forelagt disse Udtalelser for de to Værkstedschefer, der begge har været enige med Arbejderne i, at Antallet af Arbejdsmaskiner ikke er steget i samme Forhold som Antallet af Arbejdere. Dette Forhold vilde imidlertid ikke kunne afhjælpes ved at give Værkstedscheferne en mere selvstændig Stilling, da Grunden er den, at man ikke økonomisk har kunnet magte at anskaffe et større Antal af disse meget dyre Maskiner. Et Forhold, som iøvrigt i denne Henseende spiller en ikke uvæsentlig Rolle, er Arbejdernes Utilbøjelighed til efter Anskaffelsen af nye, tidsbesparende Maskiner at gaa med til en Nedsættelse af Akkordsatserne. Ved Anskaffelse af Specialmaskiner kan Forhøjelsen i Produktionen vel i nogle Tilfælde være saa iøjnefaldende, at der har kunnet opnaas nogen Nedsættelse i Akkordsatserne om end ikke en saadan, at Statsbanerne blot

tilnærmelsesvis opnaar hele Fordelen af den nye Maskine, men ved Anskaffelse af almindelige Maskiner, f. Eks. Drejebænke, vil Forskellen mellem den nye og den gamle Maskines Ydelser ikke være saa betydelig, og det har da i Reglen været umuligt at faa Arbejderne til at gaa med til en Nedsættelse af Akkordsatserne. Arbejderne vil saaledes i disse Tilfælde tage hele den økonomiske Fordel, og den eneste Grund for Statsbanerne til at anskaffe Maskinerne vil derfor være den større Hurtighed, hvormed de arbejder, men det er indlysende, at det herefter i mange Tilfælde ikke vil kunne betale sig at anskaffe en ny kostbar Maskine, saa længe den gamle dog er brugelig.

Fra Værkstedernes Side har man iøvrigt haft Opmærksomheden henvendt paa Anskaffelse af Automathænke til Fabrikation af Bolte og Skruer, og i Værkstedet i Aarhus findes en saadan Bænk, men da en Arbejder kan passe 3 a 4 Bænke, vil det formentligt være hensigtsmæssigt at anskaffe en Serie af Automathænke paa det ene Værksted, der saa kunde forsyne det andet Værksted med de nævnte Genstande.

Hver af Værkstedscheferne gør en Gang om Aaret Indstilling til Generaldirektoratet om Anskaffelse af Værktøj. Disse Indstillinger bygges paa de af de forskellige Værkstedingeniører fremsatte Ønsker, og disse har atter konfereret med Værkmestrene, som naturligvis taler med de paagældende Arbejdere om dette Forhold, men der afholdes ikke noget egentligt Samraad med Arbejderne om Anskaffelserne. Da det iøvrigt staar Arbejderne frit for at rette Henvendelser til Værkstedscheferne, maa Arbejdernes Ønske om Samraad nærmest betragtes som værende af formel Natur.

Værkstedscheferne, der for Tiden kun administrerer Indkøb til Beløb af 500 Kr., ønsker ikke selv at træffe Afgørelse om Anskaffelse af Arbejdsmaskiner, da det vil vække Utilfredshed blandt Arbejderne, hvis disse Anskaffelser ikke foretages paa ensartet Maade i de to Værksteder.

Efter det oplyste hemmes Anskaffelsen af nyere Typer af almindelige Værktøjsmaskiner i ikke ringe Grad ved de foran berørte Forhold, hvad der utvivlsomt gaar ud over Økonomien i Værkstederne. Udvalget formener, at dette for en Del hænger sammen med Statsdriften og Arbejdernes Ansættelsesforhold, men at der desuagtet maatte kunne tilvejebringes en bedre Ordning end den nuværende. Man har dog ikke ment i Udvalget at kunne optage dette Spørgsmaal til Behandling, bl. a. af Hensyn til den begrænsede Tid der er levnet Udvalget til dets Arbejde. Kun paa eet Punkt gør Udvalget Indstilling, idet det foreslaar, at den Værkstedscheferne givne Bemyndigelse med Hensyn

til Anskaffelse af mindre Værktøj ændres, saaledes at Værkstedsscheferne kan anskaffe saadant Værktøj til Beløb af 1000 Kr.

Endvidere har Arbejdernes Repræsentanter anket over, at Værkmestrene i alt for høj Grad anvendes til Kontorarbejde, der regelmæssigt optager mere end Halvdelen af deres Arbejdstid, og at de derfor ikke er i Stand til i fornøden Grad at virke som Arbejdsledere. Dette er vistnok rigtigt. Der paahviler Værkmestrene et meget stort Kontorarbejde bl. a. af Hensyn til Akkordberegningen og Afstemningen af Akkordbøgerne. Endelig tager Værkmestrene i et vist Omfang Afskrift af de Skrivelser angaaende Lønnings- og Arbejdsforhold, der indgaar til Værkstedet fra Generaldirektoratet.

En Del af det Kontorarbejde, som paahviler Værkmestrene, er af en saadan Art, at det kun kan udføres af den paagældende Værkmester selv, saaledes Kontrollen med Akkordarbejdet, men det maatte dog være muligt at aflaste Værkmestrene i væsentlig Grad ved i hver Værkstedsafdeling at anvende en Kontorist til rene Indførselsarbejder o. l. Afskrivning af Skrivelser fra Generaldirektoratet burde aldrig finde Sted i Værkstedet, da disse meget let kunde leveres fra Generaldirektoratet med et saa stort Antal Duplikater, som Værkstedet har Brug for. Naar Værkmestrenes Kontorarbejde er saa stort, skyldes det iøvrigt særligt, at Arbejderne for nylig har faaet indført stærkt specificerede Akkordberegninger, medens de tidligere fik Betaling for mere samlede Arbejder, f. Eks. en Vognrevision. Arbejderne ønskede formentlig i sin Tid denne Betalingsmaaade gennemført, fordi de mente, at der tidligere blev ydet en for ringe Betaling i Forhold til den Mængde Smaaarbejder, der skulde foretages. Man maa imidlertid nu have høstet tilstrækkelige Erfaringer til at bedømme, hvilken Betaling der bør ydes for de forskellige mere samlede Arbejder, og Udvalget vilde derfor anse det for naturligt og ønskeligt, om man atter kunde vende tilbage til den gamle Beregningsmaaade, hvorved et betydeligt Kontorarbejde vilde bortfalde.

I hver Værkstedsafdeling findes i Reglen flere hverandre sideordnede Værkmestre, og Arbejderne har ytret Ønske om, at der blev givet en af disse, f. Eks. den ældste, en vis Myndighed, saaledes at der altid var en bestemt Mand, med hvem Arbejderne kunde forhandle om Fastsættelsen af nye Akkordsatser som Følge af Ændringer i Fremstillingsmaaden og andre særlige Spørgsmaal.

Statsbaneudvalget af 1911 stillede i sin Betænkning Forslag om i hvert Centralværksted at ansætte en Overværkmester, som foruden Tilsyn med samtlige Værkmestres Gerning og

Overtilsyn med Udførelsen af Arbejderne i Værkstedet i det Hele særligt skulde have sin Opmærksomhed henvendt paa Forbedring af Arbejdsmetoderne i Værkstedet samt paa Fastsættelse og Revision af Akkordpriser. I sin under 17. November 1913 over nævnte Betænkning afgivne Erklæring fraraadede Generaldirektionen for Statsbanerne at ansætte en saadan Overværkmester, bl. a. fordi man ikke kunde tænke sig at finde en haandværksmæssigt uddannet Mand, der var i Stand til at bedømme Arbejdsmetoder og Akkordpriser i alle de mange forskellige Fag, der er repræsenterede i hvert Centralværksted, medens Generaldirektionen samtidigt for at skabe en intim Samvirken mellem Teori og Praxis foreslog ansat en Værkstedsingeniør i hvert af Værkstedernes to Hovedafdelinger, hvilket Forslag Ministeriet for offentlige Arbejder gav sin Tilslutning.

Udvalget maa nærmest slutte sig til Generaldirektionens Opfattelse af Spørgsmaalet om Anvendelse af Overværkmestre, og man har faaet det Indtryk, at det har været en heldig Tanke at anbringe Ingeniører i Værkstederne. Der maa imidlertid selvfølgelig i hver af de Værkstedsafdelinger, i hvilke der findes flere Værkmestre, være en Del Spørgsmaal, om hvilke Arbejderne maatte kunne forhandle med en enkelt Værkmester, og Udvalget kan derfor tilraade, at der i hver af disse Afdelinger udpeges en af disse Værkmestre som den, til hvem Arbejderne i saa Henseende bør henvende sig, men af Hensyn til Betydningen af ensartede Afgørelser bør der næppe gives den paagældende vidtgaaende Myndighed, navnlig ikke med Hensyn til Fastsættelse af nye Akkordsatser.

Betydningen af ensartede Afgørelser af alle Spørgsmaal vedrørende Arbejdernes Forhold gør sig, da Arbejderne væsentligt er akkordlønnede, i Værkstederne gældende med langt større Styrke end andetsteds indenfor Statsbanedriften, og det kan altid forventes, at en Forbedring i een Værkstedsafdeling vil give sig Udslag i Krav om lignende Fordele fra Arbejdere i andre Afdelinger, ikke alene i samme Centralværksted, men ogsaa i det andet.

Som foran nævnt har Værkstedsscheferne af denne Grund ikke ønsket at faa nogen udstrakt Myndighed med Hensyn til Anskaffelse af Værktøj, og i det Hele har Forholdet sig udviklet saaledes, at begge Værkstedsscheferne, skønt de ifølge de gældende Bestemmelser har en ret selvstændig Stilling, indsender et stort Antal Sager til Generaldirektoratets Afgørelse for at undgaa at træffe Bestemmelser, der kan give Anledning til Krav fra Arbejderne i det andet Værksted.

Denne Fremgangsmaade giver Anledning til et betydeligt Skriveri og medvirker til at forøge Værkstedschefernes Kontorarbejde, der for Øjeblikket har antaget et saadant Omfang, at Værkstedscheferne, som i Reglen ikke har nogen fuldt uddannet Ingeniørassistance paa Kontoret, til hvem en Del af de tekniske Sager under passende Tilsyn kan overlades, kun sjældent kan faa Tid til at inspicere Værkstederne. Dette Forhold anser saavel Arbejderne som Værkstedscheferne for meget uheldigt. Udvalget er enig heri og vilde for at fremskaffe en bedre Ordning anse det for praktisk, ligesom det formentlig i nogen Grad vilde indskrænke Skriveriet, om Værkstedscheferne i de under deres Myndighedsomraade hørende Sager indbyrdes mundtligt eller skriftligt konfererede om, hvilken Afgørelse der burde træffes, i Stedet for at indsende Sagen til Generaldirektoratet.

I hvert af Centralværkstederne forefindes store Centralopvarmningsanlæg, ved hvilke den fornødne Opvarmning af Kontorer, Værksteder m. m. tilvejebringes.

Udgiften til denne Opvarmning har i Centralværkstedet i København i afvigte Vinter udgjort ca. 400,000 Kr. eller omtrent 400 Kr. pr. Arbejder. En væsentlig Del af denne uforholdsmæssig store Udgift skyldes de ekstraordinære høje Kulpriser, men en meget væsentlig Del af Summen skyldes tillige Varmeanlæggets Indretning. Varmeindlægget er anbragt under Taget og bestemt til om Vinteren at udblæse varm Luft i Lokalerne og om Sommeren at forsyne disse med frisk Luft. Om Sommeren anvendes Systemet i Almindelighed ikke, og om Vinteren virker det paa en meget kostbar Maade, dels fordi en stor Del af Varmen gaar tabt igennem det ikke altid tætte Tag i Værkstederne, dels fordi det er nødvendigt at paaabegynde Opvarmningen meget tidligt om Morgen for at opnaa en nogenlunde tilstrækkelig Varme ved Arbejdets Paaabegyndelse, og endeligt fordi selve Systemet medfører, at Varmen bliver størst i Midten af Værkstedet, hvor det mere grove Arbejde udføres, medens det paa koldere Dage ikke er muligt til at faa tilstrækkelig Varme for de Folk, der skal passe Arbejdsmaskinerne ved Ydermurene.

I Centralværkstedet i Aarhus anvendes der ligeledes i visse Afdelinger Nedblæsning af varm Luft fra Ledninger under Taget, og Udgiften til Opvarmningen er ogsaa der meget betydelig, om end den efter Værkstedschefens Opgivende næppe overstiger 100 Kr. pr. Arbejder aarligt. Det virker ogsaa fordyrende paa Opvarmningen dersteds, at man paa Tider, hvor Værkstederne er lukkede, maa anvende Centralværkstedets Centralopvarmningsanlæg til at

opvarme de for Værkstedschefen og et Kontorbud i Værkstedets Kontorbygning indrettede Lejligheder, for hvilke der ikke findes særlige Opvarmningsmidler.

Efter hvad Udvalget har bragt i Erfaring, er der fra Værkstedschefen i København allerede i Aaret 1914 forelagt Generaldirektionen for Statsbanerne et Forslag til en Omordning af Værkstedsofvarmningen, og der er senere af samme gentagne Gange sket Indstilling om dette Spørgsmaal, uden at Generaldirektoratet dog endnu har foretaget Skridt til at ændre Systemet. Af en Værkstedsingeniør er derhos for nogle Aar siden udarbejdet et Forslag, der gik ud paa at foretage den daglige Opvarmning ved Hjælp af Spildedamp fra Grovsmedien. Damen tænkte anvendt i det nuværende Luftopvarmningsanlæg, idet Ribberørene i dette skulde fjernes og erstattes med en mere effektiv Varmeflade. De saaledes disponible Ribberør skulde da anbringes langs Ydervæggene og anvendes til Hjelpeopvarmning paa kolde Dage ved Tilledning af Kraftdamp. Fordelen ved dette Anlæg skulde være, dels at Spildedampen udnyttedes paa en hensigtsmæssig Maade, dels at Varmeudviklingen kom til at foregaa paa en saadan Maade, at den væsentligt kom Folkene ved Arbejdsmaskinerne til Gode. Værkstedschefen har om dette Forslag udtalt, at det ved Maalinger af Dampforbruget har vist sig, at Mængden af den i Grovsmedien producerede Spildedamp vil være alt for ringe til Opvarmning af Vognværkstedet, men at den muligt med Fordel kan anvendes til Opvarmning af Støberiet, i Stedet for at den nu bruges til Opvarmning af Fødevandet til Dampkedlerne. Denne Mulighed vil blive nærmere undersøgt af Værkstedschefen. Fra Værkstedschefen i Aarhus er ligeledes foreslaaet en Ændring i Opvarmningssystemet dersteds, hvorved saavel Nedblæsningen af Luft som de nævnte uheldige Forhold ved Opvarmning af de private Lejligheder i Værkstedshygningen undgaas, og en Plan til en Ændring af dette System udarbejdes vistnok for Tiden i Generaldirektoratet.

Man er saaledes i Statsbanernes Generaldirektorat opmærksom paa de nævnte uheldige Forhold, som ogsaa selv med det stedfundne Præfald paa Kul vil være af Betydning for Statsbanernes Økonomi, og Udvalget skal henstille, at Generaldirektoratet tilendebringer sine Overvejelser vedrørende dette Spørgsmaal snarest muligt.

Slutteligt skal man bemærke, at det fra værkstedsteknisk Side er udtalt overfor Udvalget, at det vilde være ønskeligt, saafremt saadant kunde ske uden Tillægsbetaling til Arbejderne, at Værkstederne blev holdt i Gang i Tiden mellem 6 Fm. og 10 Em., hvorved de

kostbare Anlæg og Maskiner kunde blive bedre udnyttede, og Værkstedsdriften blive billigere end nu. Det formenes, da Værkstedsarbejderne er fast ansatte og pensionsberettigede og i det Store og Hele har samme Stilling som Tjenestemændene, at de ogsaa i Henseende til Arbejdsvilkår bør ligestilles med Tjenestemænd og ikke med Arbejdere i den private Industri. Men i saa Tilfælde bør de ligesom Tjenestemænd yde deres Arbejde paa den Tid af Døgnet, som kræves af Hensyn til Statsbanernes Tarv.

Udvalget har ikke villet undlade at gøre opmærksom paa det saaledes udtalte, men gør ikke nogen Indstilling.

Tjenestetidsregler for Personalet.

Indførelsen af de fra den 1. April 1919 gældende Tjenestetidsregler for Statsbanernes Tjenestemænd med Undtagelse af Lokomotivpersonalet og de tilsvarende Regler af 30. December f. A. for sidstnævnte Personale har belastet Statsbanernes Budget meget betydeligt. Det maa saaledes antages, at Overarbejdspengene i Finansaaret 1920—21, indbefattet de Overarbejdspenge, som er udbetalt i Anledning af, at Tjenestemænd paa mange Ekspeditionssteder har paataget sig forøget Tjeneste, under andre Tjenestemænds Orlov og Sygdom, har udgjort ca. 2½ Mill. Kr., og det formenes, at den forkortede Arbejdsid, som blev en Følge af Reglerne, har forøget Statsbanernes Udgift til Personalehold med ca. 5 Mill. Kr. Udvalget havde derfor paaænkt og ogsaa paabegyndt en Undersøgelse af, om Reglerne muligt skulde være for vidtgaaende, og om der kunde være Anledning til at foreslaa Forandringer i dem.

Imidlertid afgav Udvalget angaaende Besparelser i Postvæsenets Drift den 5. Januar d. A. en Betænkning, hvori Spørgsmaalet om Postvæsenets Tjenestetidsregler var behandlet, og Indholdet af dette Punkt i Betænkningen gav Statsministeriet Anledning til den 21. Februar s. A. at nedsætte en særlig Kommission bl. a. til Overvejelse af det ommeldte Forhold. Herom hedder det i den paagældende Skrivelse: »I den under 5. Januar 1921 af Udvalget angaaende Besparelser i Postvæsenets Drift afgivne Betænkning er der stillet Forslag om en Ændring af § 1291 i Lov af 12. September 1919 om Sagens Tjenestemænd samt om forskellige Ændringer i de siden 1. Maj 1919 gældende Tjenestetidsregler, idet det dog samtidig er udtalt, at Ændringer i saadanne almindelige Regler maa forudsætte generelle Overvejelser. Statsministeriet anser det herefter for nødvendigt, at en saadan almindelig Behandling finder Sted, da den fornødne alle Styrelsesgrene omfattende

Enhed ikke kan tilvejebringes ved de allerede nedsatte Spareudvalg for de enkelte Etater.

Under Hensyn hertil har Udvalget ment at burde indstille sit Arbejde paa det paagældende Punkt.

Statsbanernes Materialeindkøb.

I en længere Redegørelse omtaler Udvalget den Fremgangsmaade der anvendes ved Indkøb. Der nævnes saaledes, at Generaldirektoratet foretager Indkøb, naar Summen overskrider 10 000 Kr. (midlertidig forhøjet til 20 000 Kr.). En Afdelingschef kan, naar offentlig eller bunden Licitation har fundet Sted, antage det Tilbud, naar Summen ikke overskrider 50 000 Kr. Generaldirektøren kan antage det laveste Tilbud ved offentlig Licitation, naar Summen ikke overskrider 300 000 Kr. samt kan antage et andet Tilbud fra et indenlandsk Firma end det laveste, naar Summen ikke er over 50 000 Kr. — Ved Handel underhaanden kan en Afdelingschef træffe Bestemmelse om Indkøb af Genstande indtil 10 000 Kr., Generaldirektøren af Genstande indtil 20 000 Kr. — I alle andre Tilfælde afgøres Sagen af Ministeren. Det maa dog bemærkes, at samtlige Beløb under Krigen er forhøjede med 100 pCt.

Der omtales derefter hvilke Materialer Distrikternes Banetjeneste og Sektioner og Overbanemestre indkøber, og Summen er ikke ganske lille. Distrikternes Banetjeneste ca. 165 000 Kr., Banesektioner ca. 654 000 Kr. og Overbanemestrene 850 000 Kr. i et Finansaar.

Maskinafdelingen anskaffer Lokomotiver og Vogne og en Masse forskellige Ting, der anvendes i Værkstederne. — Om Bygning af Lokomotiver er der den 1. December 1919 indgaaet en Overenskomst med A/S Frichs, Aarhus, for et Tidsrum af 5 Aar og ved Overenskomst med Min. f. off. Arb. Vognfabrikken »Scandia« i Randers er det bestemt, at Statsbanerne indtil 1929 vil lade deres Forbrug af Vogne bygge paa Fabrikken paa nærmere betegnende Vilkår.

Der redegøres derefter nærmere for

Betingelserne ang. Lokomotiv- og Vognleveringen og dernæst omtales, at Trafikafdelingen anskaffer Færger og Betingelserne for Leveringen.

Udvalget bemærker om Overenskomsterne, at disse sikkert ikke er til Bedste for Statsbanerne.

Der omtales derefter, hvad Distrikter-

Der omtales derefter hvad Distrikternes Sekretariater anskaffer, og Summen paa et Aar bliver ca. 808 000 Kr.

Mangler ved den forhaandenværende Ordning.

Allerede Statsbanernes Spareudvalg af 1911 kom i sine Undersøgelser ind paa, hvorledes Anskaffelserne til Statsbanerne foregik og udtalte bl. a. derom i sin Betænkning, at man lægger ikke Skjul paa, at den nuværende Ordning findes lidet heldig. Dels foretages der af de forskellige Afdelinger og Underafdelinger Materialeindkøb uden Hensyn til, om de indkøbte Materialer maaske allerede findes i stor Mængde hos en anden af Statsbanernes Afdelinger, dels afholdes der paa flere Omraader Licitation af hver Afdeling for sig over de samme Varer, ligesom der underhaanden indkøbes adskillige Varer af Afdelingerne (og Underafdelingerne) hver for sig, som med større Fordel kunde indkøbes under et.

Ved Gennemførelsen af Styrelsesloven af 1915 var man for saa vidt opmærksom paa den saaledes udtalte Kritik, som man kun gav Distrikterne Tilladelse til Anskaffelser, hvis Værdi ikke oversteg 10,000 Kr., hvorhos Materialier og Genstande, som indkøbtes under eet i større Partier eller af særlige Grunde anskaffedes af Generaldirektoratet, ikke maatte indkøbes af Distrikterne, men skulde rekvireres af Generaldirektoratet; og ogsaa indenfor selve dette tog man Anledning til paa flere Omraader, hvor tidligere de enkelte Afdelinger havde anskaffet hver for sig, at samle Materialeindkøbene under en enkelt Afdeling.

Men selv efter den saaledes foretagne Forandring i den tidligere Tingenes Tilstand er der under alle Omstændigheder ikke Tvivl om, at der stadig af forskellige Faktorer indenfor Banerne hver for sig indkøbes Effekter, som med større Fordel maatte kunne indkøbes under eet i større Partier. Ser man saaledes paa de Indkøb, der vedrører Statsbanernes Banetjeneste, fremgaar det af det foran udviklede, at det er for meget betydelige Beløb, der i Øjeblikket indkøbes ude i de enkelte Distrikter henholdsvis af Distrikternes Banetjeneste, af Banesektionerne og af de enkelte Overbanemestre, og for de to sidste Kategoriers Ved-

kommende endda som oftest ved spredte Underhaandskøb. Det er indlysende, at man ved samlede Indkøb til Brug for alle 3 Distrikter af mange af de Varer, der nu indkøbes af hvert Distrikt for sig eller endog af forskellige Mynigheder indenfor det enkelte Distrikt, maatte kunne opnaa ret betydelige Prisafslag, og Varerne maatte kunne forlanges leverede paa centrale Steder eller paa de forskellige Magasiner, saaledes, at man undgik at forøge Administrationsudgiften væsentligt. Udvalget anser det derhos ikke for udelukket, at der ved en saadan Samling af Indkøbene maatte kunne forventes en ikke ringe aarlig Forbrugsbesparelse for Banerne, en Besparelse, der ikke alene skulde ligge i, at man derved undgik at anskaffe Effekter, der i rigelig Mængde er til Stede andet Steds ved Banerne. En anden Omstændighed er det i øvrigt, at det er en meget betydelig Indkøbsmyndighed, med hvilken f. Eks. en Overbanemester er udrustet, naar han hos sine Forbindelser aarligt kan købe for Staten for et Beløb af 20—30,000 Kr., og Udvalget føler sig ikke sikker paa, at Overbanemestrene, deres Kendskab til de Ting, de skal bruge, og til disses almindelige Værdi ofortalt, er i Stand til at yde nogen virkelig — i Kendskab til Prisniveauet grundet — Kritik af de forlangte Priser. Og det fremgaar af det under Banepersonalet Side 69 anførte, at Baneingeniørerne paa deres Side i adskillige Tilfælde ikke øver nogen som helst Kritik af de af Overbanemestrene gjorte Indkøb. Ved de af Udvalget foretagne Undersøgelser har det vist sig, at en enkelt Overbanemester i Løbet af en Maaned hos sin bestemte Forbindelse har indkøbt for ca. 5000 Kr. Trævarer, ligesom man har konstateret, at en Sammenligning mellem de for ensartede Varer betalte Priser i mange Tilfælde viser betydelige Forskelligheder.

Tilsvarende Bemærkninger om Hensigtsmæssigheden i samlede Indkøb som de foran for Banetjenestens Vedkommende gjorte gælder ogsaa for de af de forskellige Distrikters Signaltjeneste foretagne Anskaffelser og navnlig ogsaa for mange af de — meget betydelige — Indkøb, der foretages af Distrikternes Sekretariater (og Magasiner). Naar man ser paa de mange forskellige Ting, der indkøbes af Distrikternes Sekretariat, alle disse Rekvissitter til Statsbanernes Ekspeditionssteder som f. Eks. Møbler, Perronvogne, Sækkevogne, Billetautomater, Billetstemplemaskiner, Kalksprøjter, Stationspressenninger, Pengeskabe, Sengestoder, Sengetøj, Uldtæpper, Lygter, Lux- og Autoluxlamper, Flag, Gardiner, Stempler (af Metal og Gummi) m. m.; endvidere Lampeglasser, Gasglødenet, Brændere, Kupler, Knaldsignaler, Flagline, Kædelgarn, Blyplomber, Plomber-

traad, Papmærker, Vandglas, Fløjter, Fløjtekæder, Vandspande, Kurvevarer m. v. og ser, at Indkøbene løber op til et samlet Beløb af ca. 800,000 Kr. om Aaret, selv om en Del af Indkøbene foretages hos Statsbanernes Centralværksteder og ved Fængselsvæsenet, synes det absolut paakrævet af Hensyn til Økonomien at samle disse Indkøb under eet. Dette synes ogsaa her saa meget mere nødvendigt, som Størstedelen af disse Indkøb sker underhaanden og foretages af Folk, der i Virkeligheden savner den fornødne Sagkundskab til at kunne foretage disse Indkøb paa forretningsmæssig Vis. Særligt med Hensyn til Møbler og Inventar til Stationer, Kontorer og Opholdsværelser mener Udvalget at maatte henlede Opmærksomheden paa Fordelen ved en enkelt Normaltype for de forskellige Møbler og Kontorgenstande. I Øjeblikket sker Leveringen af disse Genstande i alle mulige forskellige Former og i meget forskellig Udstyrelse og af og til endda efter særlig Tegning, hvad der virker i høj Grad fordyrende. Udvalget anser Indførelsen af saadanne Normaltyper for at være af ikke ringe økonomisk Betydning, og det er oplyst for Udvalget, at det i Sverige selv paa en saa lille Ting som Blyanter er ikke smaa Beløb, der aarligt indvindes efter Indførelsen af en bestemt Type til samtlige Banernes Stationer og Kontorer.

Med Hensyn til de af Søfartschefen foretagne Indkøb af originale udenlandske Smørelolier til Færgernes Maskiner skal man bemærke, at man har indhentet den som Bilag Nr. 8 aftrykte Erklæring fra Maskinafdelingens Laboratorium, og efter det deri oplyste maa Udvalget være af den Formening, at Søfartsvæsenets Olieindkøb bør centraliseres sammen med Statsbanernes øvrige Oliindkøb.

Udvalget er klar over, at det ikke er alle Indkøb, der i Øjeblikket foretages af Distrikterne, som egner sig til at centraliseres, og at dels mange almindelige Brugsgenstande, der maa antages nemmest og lige saa billigt at kunne faas paa Stedet, ogsaa bør anskaffes der, dels at Materialier af Arter og Dimensioner, der skal anvendes til særlige Arbejder, og som ikke i Forvejen kendes, maa anskaffes specielt i hvert enkelt Tilfælde. Udvalgets Tid tillader det ikke at undersøge for alle de Varer, der i Henhold til det foran omtalte nu anskaffes i de enkelte Distrikter, hvilke der bør anskaffes centralt og hvilke ikke, men Udvalget skal anbefale, at en nærmere Undersøgelse i saa Henseende foretages af Generaldirektoratet, idet man i Overensstemmelse med det tidligere udtalte skal indskrænke sig til at henvise til, at det er for store Beløb, der i Øjeblikket foretages Indkøb spredt og underhaanden af

ikke særligt dertil kompetente Personer ude i Distrikterne, og at alene det at foretage Indkøbene samlede bør kunne medføre en ikke ringe Besparelse, og at selv en saa ringe Besparelse paa saa store Beløb, som her er Tale om, betyder mange Penge for Banerne om Aaret.

Men af vital Betydning for Banernes Økonomi er i hvert Fald den Maade, hvorpaa de store Indkøb, bl. a. Indkøbene af Driftsmateriellet, af Værktøjsmaskinerne, af Kul, Skinner, Sveller, Hjulsæt og lignende, tilrettelægges og sker.

Det er indlysende, at det, naar Statsbanernes Udgifter til de Indkøb, der foretages i Generaldirektoratet, naar op imod 100 Millioner Kr. om Aaret, er afgørende for det aarlige Regnskab, om disse Indkøb foretages mere eller mindre dygtigt. Som Forholdene i Øjeblikket er ordnede, ligger det reelle Ansvar for Statsbanernes Materialeindkøb hos de tekniske Afdelingschefer og disses ligeledes tekniske Kontorchefer. Generaldirektørens Medvirkning er naturligvis — som ogsaa foran berørt — i mange Tilfælde af Indkøb nødvendig; men denne Medvirkning kan ifølge Sagens Natur som oftest ikke være af væsentlig indgaaende Karakter og vil hyppigt kun bestaa i at træffe Valget mellem forskellige indkomne, ham forelagte Tilbud. Paa Grund af Omfanget af de Generaldirektøren paahvilende Embedspligter vil det i Reglen være denne umuligt personligt at varetage Tilrettelæggelsen af Indkøbene, det, hvoraf det økonomiske Resultat i Virkeligheden afhænger, men han maa i det Store og Hele i saa Henseende kunne forlade sig paa det af de paagældende Afdelinger udførte Arbejde. Spørgsmaalet maa derfor rettes paa, hvorvidt den nuværende Fremgangsmaade, hvorefter Tilrettelæggelsen af Statsbanernes væsentligste Indkøb foretages i de tekniske Afdelinger, er heldig, specielt om de forretningsmæssige Hensyn, som betinger det økonomiske Resultat af Indkøbene, i tilstrækkelig Grad varetages. Paa Forhand er man tilbøjelig til at betvivle, at dette kan være Tilfældet. Det maa synes at være for store Krav at stille til de paagældende Fagmænd, som vælges blandt Landets bedste Teknikere, og hvis Tid i høj Grad er optaget af andet Arbejde end netop Indkøb, at de foruden at følge med Teknikkens Fremskridt paa alle Omraader indenfor deres Branche og foruden at varetage den tekniske Side af Indkøbene tillige paa rette Maade skal kunne varetage den købmandsmæssige Side ved disse.

Denne sidste, som er en lige saa væsentlig Faktor for et heldigt Indkøb som den tekniske Side, kræver nemlig ogsaa megen Specialviden og grundigt Kendskab paa mange Omraader,

paa hvilke ikke en Tekniker paa Forhaand er hjemme. Den kræver nøje Føling med de forskellige Markeders Stilling i Ind- og Udland, til Arbejdsforholdene paa de forskellige inden- og udenlandske Fabrikker og disses Leverings- evne, den forudsætter til enhver Tid sikkert Kendskab til Valutaforhold og forlanger endvidere ikke ringe Viden med Hensyn til Kontraktforhold og andre nærmest rent forretningsmæssige eller juridiske Emner. Man vil altsaa som nævnt paa Forhaand være noget utilbøjelig til at tro, at det vil være overkommeligt for Afdelingernes tekniske Chefer i lige høj Grad at kunne gøre Fyldest som Ingeniører og som Købmænd. Udvalgets Opgave har nu været at søge at danne sig et Skøn over, hvorvidt der ved Statsbanernes Indkøb i tilstrækkelig Grad tages forretningsmæssige Hensyn, og det efterfølgende skulde vise, at dette maa siges ikke at være Tilfældet. Man gør dog ogsaa her opmærksom paa, at Tiden til Udvalgets Arbejde har været meget kort, saaledes at man har maattet indskrænke sig til spredte Undersøgelser og ikke har kunnet gaa saa dybt ind i det forhaandenværende Emne, som i mangt og meget havde været ønskeligt. Men de Søgelys, man har kastet ind over Afdelingernes Materialeindkøb, skulde dog i hvert Fald være tilstrækkelige til at godtgøre væsentlige Mangler ved Ordningen, som den i Øjeblikket er, og give tilstrækkeligt Grundlag til, at man kan stille Krav om Forandring af Forholdene.

Det fremgaar af det tidligere udviklede, at der hvert Aar af Afdelingerne (i Reglen paa bestemt Tid) indhentes Oplysninger fra de underordnede Myndigheder, om hvilke Materiale-mængde disse under Hensyn til de Beholdninger, de i Øjeblikket ligger inde med, skal have leveret til Brug i det kommende Driftsaar. I Reglen afholdes der derefter (ogsaa i Reglen til omtrent de samme Tider hvert Aar) paa Grundlag af de modtagne Opgivelser Licitationer efter stedfundne Bekendtgørelser i inden- og udenlandske Blade, og som oftest antages det laveste af de ved Licitationerne indkomne Tilbud. Ved denne rent mekaniske Fremgangsmaade, der altsaa falder i 3 Afsnit: 1) Opgivelse af Behovet, 2) Afholdelse af offentlig eller bunden Licitation og 3) Antagelse af det laveste konditions-mæssige Tilbud, vil det sikkert med de ansvarsbevidste Embedsmænd, af hvem Indkøbene varetages, kunne paaregnes, at af de paa det givne Tidspunkt foreliggende Tilbud bliver det fordelagtigste antaget. Men det, hvorpaa det i første Række kommer an, er i Virkeligheden, at Tilbud indkaldes, og Antagelse sker paa saadanne Tidspunkter, hvor man kan gaa ud fra, at Markedet er fordelagtigst, eller hvor Specialtilbud fra en eller anden Side er

særlig fordelagtige. Dette kan aldrig blive Tilfældet, hvor de store Indkøb sker ved Licitationer, der Aar efter Aar falder omtrent paa de samme Tider af Aaret, og Udvalget nærer ingen Tvivl om, at en nøjere Undersøgelse i denne Henseende, ved hvilken Priskurverne paa Verdensmarkedet for de forskellige Artikler sammenholdes med Tidspunkterne for de foretagne Indkøb, vil bekræfte dette. Derfor betyder de i nogle af de af Udvalget indhenede Udtalelser fra Statsbanernes indkøbende Afdelinger omtalte Forespørgsler om Markedspriserne til Grosserer-Societetets Komité eller tilsvarende Forespørgsler hos store og ansete Firmaer i de paagældende Brancher kun dette, at Priserne paa *Indkøbets Tidspunkt* har været markedssvarende — ikke derimod, at selve *Tidspunktet* har været det rette. Men i øvrigt synes det, at saadanne Undersøgelser om Markedspriserne paa Indkøbets Tidspunkt ofte ikke en Gang foretages, og at i hvert Fald Baneafdelingen anser de forretningsmæssige Hensyn for tilstrækkeligt fyldestgjorte blot ved Afholdelse af Licitation, idet denne Afdeling efter de af Udvalget foretagne Undersøgelser ikke før eller efter Licitationerne foretager nogen som helst Prøvelse af forretningsmæssig Art i Retning af, om de opgivne Priser svarer til Markedspriserne, eller om muligt Varerne ved en Tillempning af Betingelserne kunde fremskaffes væsentlig billigere, eller endeligt, om eventuelt Underhaandskøb vilde være det fordelagtigste paa det givne Tidspunkt. Den paagældende Afdeling har ogsaa selv i den som Bilag Nr. 9 aftrykte Skrivelse som Svar paa en Forespørgsel fra Udvalget om, hvorledes man sikrede sig, at de Priser, hvortil Varerne tilbydes General-direktoratet, er de paa Verdensmarkedet sædvanlige, oplyst, at man i Almindelighed gaar ud fra, at de ved en Licitation fremkomne laveste Bud ikke er højere end de paa Verdensmarkedet sædvanlige Priser for den paagældende Vare, og at nærmere Undersøgelse i saa Henseende indskrænkes til de Tilfælde, hvor Tilhudsprisen er høj i Forhold til Betalingen for tidligere indkøbte Varer af samme Art. Der behøves næppe nogen særlig Paaavisning af, at der ikke i de af Afdelingen saaledes foretagne Undersøgelser ligger den fjerneste Garanti for, at de tilbudte Priser ikke er langt højere end Markedets almindelige. Der kan ogsaa set fra et andet Synspunkt næppe heller være Tvivl om, at det er en lidet forretningsmæssig Fremgangsmaade en Gang aarligt — og i Reglen til nogenlunde samme Tid — at foretage Udbydelse af sit Forbrug for næste Aar, idet Tilbudsgiverne selvfølgelig gennem mangeaarig Erfaring ved, naar Statsbanerne vil foretage deres Indkøb, og kan træffe indbyrdes Aftale

om Tilbudspriserne. At saadanne Ringdannelser sikkert ogsaa foretages, sandsynliggøres ved, at for mange Varers Vedkommende er det Aar efter Aar de samme Firmaer, som overtager Leveringerne.

Leveringen af Sporskifter og Krydsninger m. m. har saaledes i en lang Aarrække hovedsagelig været delt mellem 5 bestemte Firmaer, der — efter oprindeligt at have givet Tilbud hver for sig — for adskillige Aar siden kom ind paa at indgive Tilbud (som Regel udelelige) i Fællesskab.

Først ved den for nylig (i 1920) afholdte Licitation er en Række nye Firmaer, deriblandt udenlandske (tyske), komne ind, idet de ovennævnte 5 Firmaer kun ses at have faaet overdraget en mindre Del af Leveringen.

Leveringen af Sveller og Sporskiftetømmer har ligeledes gennem en meget lang Aarrække hovedsagelig fundet Sted gennem et bestemt Firma.

Ved visse Lejligheder under og efter Krigen har Firmaet faaet overdraget Hvervet som Statsbanernes Tillidsmand ved Indkøb af Sveller og Sporskiftetømmer med Bemyndigelse til at søge Varerne fremskaffet til Priser, der laa indenfor nærmere efter Forhandling med Firmaet fastsatte Grænser. Det Firmaet ved disse Lejligheder overdragne Hverv har dog ikke været som provisionslønnat Mellemand, men som egentlig Leverandør, idet Statsbanerne ikke har krævet fastsat en bestemt Avance for Firmaet, ligesom Kontrakterne er afsluttede med dette, og efter hvad der foreligger for Udvalget, har de Afdelingen bekendte Oplysninger om det paagældende Markeds Stilling paa de vedkommende Tidspunkter hovedsageligt været baserede paa Underretninger, der var erhvervede gennem Forhandlingerne med Firmaet.

Naar det samme Firma Aar efter Aar har kunnet overtage Leveringerne af Sveller og Sporskiftetømmer, har dette Forhold formentlig tillige været begrundet i Leveringsbetingelserne, idet det maa anses for i høj Grad sandsynligt, at en Lempelse af disse i Overensstemmelse med de Krav, der stilles, eller de Typer, der bruges af udenlandske Baner, eller paa anden Maade, vilde have udvidet Kredsen af de bydende betydeligt.

Naar Statsbanerne saaledes i Paragraf 5 i de særlige Betingelser for Levering af uimprægnerede Sveller og uimprægneret Sporskiftetømmer af Fyr stiller Forlangende om, at Træet skal være fældet i Tidsrummet 1. November til 1. Marts og ikke senere end 18 Maaneder før Leveringstiden, hvilket Leverandøren paa *Statsbanernes Forlangende skal berise*, stilles der her Krav, der navnlig i Forbindelse med, at det altsaa er overladt Banerne, om der

skal præsteres det fornødne Bevis, kan gøre det meget vanskeligt for udenforstaaende at komme igennem med sit Bud.

I det Hele mener Udvalget, at der i Licitationsbetingelserne ofte opstilles Krav, hvis Værdi for Banerne ikke altid staar i Forhold til den betydelige Merudgift, en Fastholden af dem medfører paa den paagældende Leverance. Netop paa dette Omraade vil en ensidig Fastholden af de strenge tekniske Krav ofte paaføre Banerne ganske overflødige Udgifter, og det maa i hvert Fald anses for paakrævet, at det i hvert enkelt foreliggende Tilfælde altid bliver klargjort for den besluttende Myndighed, hvad den økonomiske Følge af en saadan Bestemmelses Opretholdelse vil blive. Men ogsaa bortset fra de rent tekniske Krav i de *særlige* Betingelser er der ingen Tvivl om, at der i de *almindelige* Betingelser for Leveringer til Banerne stilles saa rigoristiske, ensidigt af Hensyn til Banerne affattede Krav, at Priserne baserede paa disse Betingelser maa indbefatte en urimelig stor Risikopræmie for Leverandørerne, som kunde spares, naar Forretningen skete paa Basis af de i almindelig Handel anerkendte Kontrakter, hvor god, rettidig og overenskomstmæssig Levering selvfølgelig ogsaa altid er af største Betydning — og ogsaa er sikret ved disse Kontrakters Bestemmelser. Blandt andet bør aldrig den paagældende Afdelingschefes Skøn være det eneste og inappellable, men en Afgørelse ved Arbitrage eller Voldgift træde i Stedet. Ligeledes er Betingelsernes Forlangende om, at Tilbud skal ske i dansk Valuta og skal inkludere alle Indklareningsomkostninger med Undtagelse af Told sikkert ikke i Banernes Favør. Udenlandske Firmaer forhindres ved den første Bestemmelse i at kunne dække sig ind og maa som Følge af den anden Betingelse regne med kostbar Speditørassistance, som selvfølgelig — rigeligt — lægges til Prisen, medens Banerne med ringe Bekostning og Ulejlighed selv kunde besørge Indklareringen.

Af spredte Eksempler paa, hvor ringe Forstaaelse der haves af Betydningen af at følge Markedets Foreteelser og af Kendskabet til almindelige Kontraktsforhold, giver i øvrigt en Indstilling til Ministeriet i 1912 om Køb af Kul et godt Billede, idet det af denne Indstilling fremgaar, at Banerne har ansat en Kullicitation paa et Tidspunkt, hvor der var Strejke i Tyskland, i Stedet for gennem fornøden Orientering forinden at have dækket sig til Priser, der ikke var paavirkede af Strejken. Saadanne store Strejker i Kuldistrikterne kommer nemlig saa godt som aldrig uden forudgaaende Tegn og Varsler, der er kendt af alle, der har Føling med det paagældende Marked. Ligeledes kan

nævnes en anden Indstilling til Ministeriet i 1914 om Køb af Kul, hvor et formentlig fordelagtigt engelsk Tilbud ikke tages i Betragtning, fordi det er baseret paa den almindelige engelske Kulkontrakt, »hvis Indhold man ikke her kender« (!!), og endelig gælder tilsvarende Bemærkninger Maskinafdelingens Udtalelser til Udvalget om, at det har været umuligt nøjagtigt at kontrollere Priserne ved de amerikanske Kultilbud, »da Hovedparten af de amerikanske Kulkontrakter er gjort paa cif-Basis«.

At gaa nærmere ind paa Maskinafdelingens Kulindkøb specielt før Krigen har iøvrigt, bortset fra Tiden, været Udvalget umuligt, da man savner tilstrækkeligt Kendskab til de omregnede relative Priser og til Kontrakternes enkelte Bestemmelser. I al Almindelighed kan det kun siges, at Maskinafdelingens Indkøb saavel som Afdelingernes Indkøb i det Hele bærer Præget af at blive udført saa bekvemt og saa nemt for Banerne som muligt, men uden tilstrækkeligt Hensyn til, om Indkøbene ved de brugte Fremgangsmaader fordyres.

De specielle Kontrakter med »Scandia« og »Frichs« skal Udvalget ikke nærmere komme ind paa; kun saa meget maa siges, at de næppe paa alle Punkter er til Statsbanernes bedste.

Sluttelig skal Udvalget med Hensyn til Statsbanernes Træindkøb særligt bemærke, at da en stor Del af det Træ, som Banerne efter afholdt Licitation erhverver — efter Oplysning, der fra skovbrugskyndig Side er meddelt Udvalget — er indkøbt i Statsskovene, kommer Staten saaledes i Virkeligheden til at købe sin egen Vare med Tillæg af en Mellemhandler-avance.

Det vilde sikkert være langt fordelagtigere, om Statsbanerne selv indkøbte saadant Træ enten i Statsskovene eller i private Skove.

Statsbanerne indkøber ogsaa for Tiden Bøgekævler til Sveller direkte fra Statsskovene, men Købet foregaar paa den Maade, at Generaldirektoratet gennem Skovdirektoratet indhenter Tilbud paa Levering af 3. og 4. Klasses Bøgekævler. Tilbudet var dog f. Eks. i Aar alt for højt, saaledes at Generaldirektoratet ikke kunde acceptere det, men maatte indlede nærmere Forhandlinger om Nedsættelse af Prisen.

Der er imidlertid efter Udvalgets Anskuelse ingen Anledning til, at een Statsinstitution skal søge at tjene særligt paa en anden, saaledes at der maa føres lange Forhandlinger om Priserne, og Udvalget vilde anse det for bedre, om man med Hensyn til alt Træindkøb til Statsbanerne hvert Aar i August eller September Maaned meddelte Skovdirektoratet, hvilke Kvanta man skulde bruge til Sveller, Hegns-pæle, Piloteringspæle, Telegrafstænger o. s. v., og at Træet derefter fra Skovdirektoratet blev

tilbudt Statsbanerne fra bestemte Skovdistrikter, hvorfra det efter at være synet og antaget blev hjemkørt, medens Prisen foreløbig stod hen. Naar Regnskabet nærmede sig sin Afslutning, vilde det af de maanedlige Rapporter fra de forskellige Skovridere fremgaa, hvilke Priser de forskellige Skovdistrikter havde opnaaet for Effekter af samme Art, som de Statsbanerne havde modtaget, og disse burde da afregnes med de af de private betalte Gennemsnitspriser.

Ved en saadan Fremgangsmaade vilde Staten altid afregne sin egen Vare mellem sine forskellige Afdelinger til Varens Gennemsnitspris og spare Mellemhandleravancen, og der vilde ikke paa dette særlige Felt blive Brug for Handelskyndighed ved Indkøbenes Foretagelse, men kun for almindeligt Kendskab til de paa-gældende Skoveffekter.

Udvalgets Forslag

til Ændring i den bestaaende Fremgangsmaade.

En bestemt Paavisning af, hvor ufordelagtigt Statsbanernes Indkøb har vist sig at være for Statskassen igennem Aarene, lader sig selvsagt nu vanskeligt foretage og i hvert Fald ikke uden den føromtalte Sammenligning mellem Priserne paa Indkøbenes Tidspunkter og Prissvingningerne i det Hele, og en saadan Undersøgelse forbyder som ovenfor omtalt den for Udvalgets Arbejdstid fastsatte Begrænsning. Men det foran udviklede skule ogsaa efter Udvalgets Formening give et nogenlunde tilstrækkeligt Billede af Forholdene, som de er, tilstrækkeligt til, at man tør fastslaa deres lidet hensigtsmæssige og lidet forretningsmæssige Karakter.

Udvalget nærer ingen Betænkelighed ved at udtale, at, i hvor vel Decentralisation i mangt og meget er bleven Tidens Løsen og ikke mindst og med Rette er bleven krævet ved Statsbanerne, er disses Anskaffelse af Materialer absolut et Punkt, hvor en Centralisering er en uafviselig Nødvendighed for en god og forsvarlig Økonomi. Man maa derfor anbefale, at Generaldirektoratet snarest foretager den ovenfor omtalte Overvejelse af, hvilke af de af Distrikterne nu foretagne Anskaffelser det af specielle Grunde vil være praktisk at bibeholde for Distrikterne, saaledes at hele Resten af de Anskaffelser, der nu er overladt disse, samles et bestemt Sted i Generaldirektoratet. Udvalget maa endvidere anse det for paakrævet, at ogsaa Generaldirektoratets Anskaffelser, altsaa Baneafdelingens, Maskinafdelingens og Trafikafdelingens Indkøb, varetages fra det samme centrale Sted, saaledes at den nu bestaaende Sammenknytning indenfor samme Kontor eller Afdeling af Forretning og Teknik hæves. Der-

med være ikke sagt, at der ikke skal være nogen Forbindelse mellem det Sted, hvor den forretningsmæssige Side af Indkøbene varetages, og de tekniske Kontorer — tværtimod, der bør endda være den allermest intime Forbindelse og finde det nøjeste Samarbejde Sted. Uden at komme nærmere ind paa Karakteren af dette Samarbejde skal man blot bemærke, at det selvfølgelig er de tekniske Kontorer, der skal komme med Opgaverne til de indkøbende Faktorer indenfor Banerne, ligesom Teknikernes Medvirkning ogsaa vil være nødvendig til Konstatering af den leverede Vares Overensstemmelse med det forlangte. Det er kun selve Tilrettelæggelsen og Foretagelsen af Indkøbet, derunder dettes Form og Tidspunktet derfor, der skal overlades til Ikke-Teknikere. Det er disse, der fremtidigt skal varetage den forretningsmæssige Side af Indkøbene, der til enhver Tid skal være kendt med de forskellige Markeders Stilling i Ind- og Udland, der gennem Konsulater og Gesandtskaber skal holdes a jour med Forholdene ved de forskellige Fabrikker for de Varer, Statsbanerne aftager, og til hvem Folk dagligt kan komme med deres Tilbud uden at blive afvist med den Besked: Vi skal nok henvende os til Jer, naar vi har Brug for Jer. Det er disse Personer, der maa være den forretningskyndige Generaldirektørs Hjælper paa det store Omraade, Statsbanernes Indkøb er, og som maa kunne gøre ogsaa de forretningsmæssige Hensyn gældende overfor Afdelingernes tekniske Krav.

Hvorledes Generaldirektoratet iøvrigt bør organisere den foreslaaede Centralisering af Indkøbene og disses Udskillelse fra de tekniske Afdelinger, skal Udvalget ikke komme ind paa. I mangt og meget vil Ordningen, som den er i Sverige, kunne tjene som Forbillede, dog at Udvalget maa være af den Formening, at man ikke skal begynde med at skride til Oprettelsen af noget særligt Indkøbskontor ved Banerne, idet et saadant Kontor erfaringsmæssigt altid medfører ret betydelige Udgifter. Det vil nemlig efter Udvalgets Skøn være rettest ikke straks at lade den Ordning, man vil søge gennemført, antage faste Former i Kontor eller lignende, idet man hellere gennem Erfaringens Vej maa naa til, hvilke Krav der nødvendigvis bør stilles, for at Ordningen skal virke, som den er tænkt.

Udvalget kunde tænke sig, at man begyndte med at tage de Folk — 1 a 2 fra hver Afdeling — som hidtil, uden iøvrigt at have haft nogen egentlig Indflydelse paa Tilrettelæggelsen af Indkøbene, har histaaet de tekniske Chefer i den ommeldte Henseende, og hvis Værkendskab og mangeaarig Erfaring bør komme Banerne til Gode, bort fra de tekniske Afdelin-

ger og lod de paagældende hver for deres særlige Branche være Generaldirektørens direkte Medhjælp ved Indkøbene. Om en enkelt af disse Personer maatte være Lederen i Forholdet til de andre, skal man lade være usagt, lige saa lidt som man i det Hele skal komme nærmere ind paa den nærmere Organisation af den Ordning, man maa ønske gennemført. Det, Udvalget maa anbefale bragt til Udførelse, er som foran nævnt Indkøbenes Centralisation og deres Udskillelse fra de tekniske Afdelinger. Til den nærmere Maade, hvorpaa dette skal ske, kan Udvalget ud over det udviklede ikke tage Stilling.

Maskiningeniør *Krag* kan ikke tiltræde, at Foretagelsen af Indkøbene udskilles fra de tekniske Afdelinger, da disse bør have nøje Indseende med, hvad der indkøbes, og hvilken Kvalitet der maa kræves. Alle Varer, der i større Mængder anvendes af Statsbanerne, bør i Almindelighed indkøbes af den Afdeling, der har det største Forbrug af dem, eller som har de bedste Betingelser for at prøve den paagældende Vare. Der bør muligt gives de tekniske Afdelinger fornøden handelskyndig Assistance, hvor saadan ikke allerede nu er til Stede.

Hvor store Besparelser for Banerne, Udvalget mener at kunne love ved Gennemførelsen af de foreslaaede Foranstaltninger, er i første Række afhængig af, for hvor store Beløb der aarligt indkøbes. Men iøvrigt er det betydelige Forventninger, Udvalget stiller til den anbefalede Ordning, og man mener at være meget ædruelig, naar man anslaaer Besparselsen ved denne til 4—5 pCt. af den aarlige Indkøbssum. Nøjes man med at regne Statsbanernes fremtidige aarlige Indkøbsbudget til ca. 100 Mill. Kr., bliver den forventede aarlige Besparelse altsaa mindst 4 Mill. Kr.

Anvendelse af Indenlandsk Brændsel.

I Ministeriets Skrivelse om Udvalgets Nedsættelse er nævnt som et af de indenfor Statsbanerne raadende Forhold, der er af særlig Betydning for Banernes Drift og Økonomi, Spørgsmaalet om Anvendelse af indenlandsk Brændselsmateriale i større Udstrækning end hidtil, og Udvalget blev særligt opfordret til at undersøge dette Spørgsmaal nærmere. I den Anledning har Udvalget, efter at have ladet Sagen behandle i et Underudvalg, under 19. April d. A. tilskrevet Ministeriet for offentlige Arbejder saaledes:

I det høje Ministeriums Skrivelse af 9. September 1920, J. M. S. 8080, ved hvilken nærværende Udvalg blev nedsat, er bl. a. udtalt et Ønske om, at Udvalget vilde undergive Spørgsmaalet om Anvendelse af indenlandsk Brænd-

selsmateriale i større Udstrækning end hidtil en Undersøgelse.

Udvalget har efterkommet dette Ønske og skal om Spørgsmaalet tillade sig at fremkomme med følgende Redegørelse, som fremsendes inden den øvrige Betæknings Afgivelse for det Tilfælde, at Ministeriet paa Grundlag af det oplyste maatte finde Anledning til at træffe Bestemmelser med Hensyn til Brug af indenlandsk Brændsel i Finansaaret 1921—22.

I Finansaaret 1920—21 er der af Statsbanerne indkøbt ialt ca. 13,500 Tons Tørv og ca. 4500 Tons Brunkul. Heraf er Brunkullene anvendt paa Skibene mellem Kallundborg og Aarhus samt ved Kraftanlægget i Centralværkstedet i København, medens langt den største Del af de indkøbte Tørv er anvendt til Opvarmning af Lokaler m. v. I to af Distrikterne er dog anvendt ialt ca. 6200 Tons Tørv til Opfyring af Lokomotiver og Vedligeholdelse af Fyret i disse under deres Henstaaen i Remiserne.

Til Brændsel paa Lokomotiver under Kørsel er derimod ikke anvendt indenlandske Brændselsprodukter.

For at faa et Overblik over, hvorvidt det maatte være muligt for Statsbanernes Vedkommende helt eller delvis at gaa over til Anvendelse af Tørv til Lokomotivbrug, har Udvalget gennem et Underudvalg ved stedlige Undersøgelser paa en Del jyske og fynske Privathaner, som anvender dette Brændselsmateriale, indhentet Oplysning om de ved disse Baner herved indvundne Erfaringer.

Paa alle de Baner, som Underudvalget har besøgt, anvendtes Tørv i den langt overvejende Grad til Fyring i Togmaskiner, dog brugte man ved Lejligheder, hvor der stilledes særlige Krav til Trækkekraften, i Reglen et Tilskud af Kul, og ved to af de største Privathaner blev saadant Tilskud anvendt ved saa godt som alle Tog i en Mængde af ca. 10—20 pCt. af det samlede Brændselsforbrug.

Paa de paa enkelte Stationer anvende Rangmaskiner, der alle er eenmandsbetjente, brugte man som Regel saavel paa to- som paa trekoblede Maskiner udelukkende Tørv, hvilket dog havde den Ulempe, at Maskinerne med forholdsvis korte Mellemrum maatte forsynes med Brændsel, da de i Brændselsbeholder og Førerhus kun kan medføre en temmelig ringe Kvantum Tørv. Paa en enkelt Station anvendte en stor Privathane da ogsaa i travle Perioder paa Rangmaskinen 50 pCt. Tørv og 50 pCt. Kul og i mindre travle Perioder 75 pCt. Tørv og 25 pCt. Kul.

Det har gennemgaaende ikke været nødvendigt i Anledningen af Tørvefyringen at foretage Omdannelserne af Lokomotiverne, dog har man paa nogle Baner nedtaget Murbuen i Lokomo-

tivet, paa andre forøget Ristemellemrummet lidt og overalt sørget for at forsyne Lokomotiverne med særlig effektive Gnistefangere. Udgifterne til Kedelreparationer har gennemgaaende været noget større end ved Fyring med Kul.

Paa Grund af Tørvenes forholdsvis store Rumfang har det overalt beredt særlige Vanskeligheder at medføre det til Togenes Fremførelse tilstrækkelige Kvantum Tørv.

For saa vidt angaar de Lokomotiver, der medfører Tender, er man i Reglen kommet ud over denne Vanskelighed ved at anbringe en Hæk af Tremmer omkring Tenderen og i nogle Tilfælde tillige en Væg i Tenderen med Dør imod Førerhuset, ved hvilken Anordning det har været muligt at medføre tilstrækkeligt Tørvebrændsel til ca. 180 km Kørsel med 30 a 35 Vognladninger og største tilladte Hastighed 45 km i Timen.

Ved de Tenderlokomotiver, hvis Kulkasser er rigelige, har man anbragt en Hæk af Tremmer omkring disse, og ved de Tenderlokomotiver, ved hvilke dette ikke er Tilfældet, har man ladet en Godsvogn med Tørv eller en særlig Tørvetender løbe op til Lokomotivet.

Det er en Selvfølge, at Tørvefyring ved den nødvendige hyppige Indfyring og Lempning af Tørv medfører et langt større Arbejde for Lokomotivpersonalet end Fyring med Kul, og man er da ogsaa paa de fleste Baner kommet ind paa herfor at yde en særlig Godtgørelse, som paa nogle Baner udregnes efter det kørte Antal Kilometer og paa andre udbetales med et fast maanedligt Gratiale. Dette er paa nogle Baner stigende med den Procentdel, som Tørveforbruget udgør af den samlede Brændselsmængde. Tillægget udgør i Reglen for Lokomotivfyrbødere 18—20 Kr. og for Lokomotivfyrbødere 12—15 Kr. maanedligt. Paa en enkelt Bane, hvor Tjenesten er særlig langvarig, har man anset det for nødvendigt i visse Tog at medgive en Hjelpefyrbøder.

Gnistdannelsens Mængde er noget forskellig paa de forskellige Baner. Paa nogle Baner jagttog man væsentligst kun Gnistdannelse under og lige efter Indfyringen, og naar Maskinerne arbejdede haardt, medens der paa andre Baner ogsaa udenfor disse Tidsrum udsendtes en ret stærk Regn af Gnister, hvilket sandsynligvis skyldtes, at Tørvene indeholdt en større Mængde Smuld. Paa disse Baner søgte man at begrænse Brandfaren ved at lade de paa Banelinien arbejdende Kolonner holde Ud-kig med og slukke eventuelle Brande.

De fleste Privathaner vil iøvrigt have bemærket, at der ikke sker hyppigere Antændelse ved Fyring med Tørv end med Kul. Kun ved en enkelt — ganske vist stor — Privathane har

der været hyppige Antændelser og adskillige større Ildebrande foranlediget af Gnister fra Tørvefyring. Alle Banerne havde forsikret mod Antændelse for en aarlig Præmie af 10 Kr. pr. 1000 Lokomotivkilometer.

Det har i Almindelighed ikke været nødvendigt paa Grund af Tørvefyringen at nedsætte Maskinernes Trækraft, og de af Underudvalget paa de forskellige Baner overværede Togfremførelser forløb alle paa bedste Maade.

Der viste sig saaledes ingen Vanskelighed ved at holde tilstrækkeligt Vand og Damp til Togenes rettirige Fremførelse, og Rensning af Fyr eller Røgkammer fandt ikke Sted undervejs mellem Udgangs- og Endestationerne, mellem hvilke der i et givet Tilfælde var en Afstand af 88 km. Efter Udtalelser fra Lokomotivpersonalet paa nogle Baner var det dog i ugunstigt Vejr og med stærk Belastning af Lokomotivet undertiden nødvendigt at rense Røgkammeret paa en Mellemstation, ligesom det undertiden kunde være nødvendigt at gennemrage Fyret undervejs, naar der, som ofte ved Æltetørv, var et stort Sandindhold i Tørvene. I et enkelt Tilfælde overværede Underudvalget, at en Maskine, som efter at have tilbagelagt en 58 km lang Strækning havde megen Aske i Fyret, maatte holde paa en Station i 5 a 6 Minutter for at samle Damp. Lokomotiver med Overheder syntes at være bedre egnede til Tørvefyring end Lokomotiver uden saadan, og ved Tørvefyring syntes Temperaturen i Overhederen endog at stige hurtigere end ved Fyring med Kul.

Som det vil fremgaa af foranstaaende, kan de Ulemper, som de private Jernbaner har haft ved Tørvefyring ikke siges at være store, og efter at have overværet Kørsel med tørvefyrede Lokomotiver af meget forskellige Typer nærer Underudvalget ingen Tvivl om, at det vil være muligt at anvende Tørv af god Kvalitet og med ringe Vandindhold til Fyring saavel paa Statsbanernes Togmaskiner som paa Rangermaskiner efter Omstændighederne enten alene eller i Blanding med Kul, uden at Maskinernes Trækraft derfor behøver at nedsættes.

I hvilket Omfang, Fyring med Tørv vil være anbefalelsesværdig paa Statsbanerne, vil i høj Grad afhænge af, hvilken Kulmængde det under Hensyn til Togenes Størrelse og Art vil være nødvendigt at tilsætte.

Ved Fyring med Tørv paa Lokomotiver, der fremfører hurtigkørende Tog og Tog, der kun har ganske kort Ophold paa Stationerne, vil kræves en meget stor Tilsætning af Kul, og paa saadanne Lokomotiver vil Tørvefyring derfor næppe være heldig. Ved Rangermaskiner paa større Stationer maa dernæst tages Hensyn til Ulempen ved Nødvendigheden af hyppige Paa-

fyldninger af Brændsel, og ved saadanne Maskiner bør derfor i Reglen Tørvefyring heller ikke anvendes. For saavidt derimod angaar Lokomotiver, som fremfører Godstog og blandede Tog, vil Tørvefyring formentlig være anvendelig.

Et Moment, som ligeledes vil være af stor Betydning for Økonomien ved Tørvefyring, er den længere eller korte Transportafstand fra Tørvenes Fabrikationssted til Forbrugsstederne, idet længere Transporter af Tørv i høj Grad vil forøge Godstrafikken og virke fordyrende paa Tørvene.

Anvendelsen af Tørv til Lokomotivbrug maa derfor i første Række anbefales for saadanne Sidebaner, i hvis Nærhed der findes større Mossearealer.

Den største Vanskelighed ved Anvendelsen af Tørv til Lokomotivbrug ligger maaske i Tilvejebringelsen af den tilstrækkelige Mængde gode og tørre Tørv.

De forskellige Privatbaner indkøber almindeligvis Tørvene underhaanden og kræver i Reglen, at Indholdet af Vand og Aske ikke maa overstige 40 pCt. For nogle Baners Vedkommende undersøges Mosens Kvalitet, forinden Kontrakt afsluttes, af udsendte Kontrollører, der under hele Sæsonen følger Arbejdet og griber ind, hvis det viser sig, at Kvalitet og Vandindhold ikke er tilfredsstillende. En saadan Kontrollør regnes i Almindelighed at kunne overvåge Tørvefabrikationen paa et Omraade med en Radius af ca. 15 km. Af andre Baner tilses Fabrikationen kun lejlighedsvis, men der foretages til Stadighed Analyser af de leverede Tørvs Beskaffenhed.

De indkøbte Tørv lagres i Reglen i store Stakke i Moserne eller ved Mosernes Jernbanestationer og hjemtages kun i saa store Mængder, at der altid haves et tilstrækkeligt Brændselsforraad.

Da Statsbanernes aarlige Brændselsforbrug med den for Tiden gældende Køreplan maa antages at udgøre ca. 350.000 Tons Kul, vil Statsbanernes Forbrug af Tørv, saafremt Tørvefyring i nævneværdig Grad skal finde Anvendelse, komme til at udgøre en meget betydelig Del af den nuværende Aarsproduktion.

Det vil imidlertid næppe være rigtigt, at Statsbanerne i Tider, hvor Befolkningens Trang til Tørv er stor, vanskeliggør dennes Adgang til at skaffe sig Tørv ved at opkøbe store Mængder af den under Hensyn til det sædvanlige Forbrug frembragte Produktion.

Man maa derfor mene, at Statsbanerne, hvis man vil gaa over til Tørvefyring paa Lokomotiver, bør søge at fremskaffe de fornødne Mængder af Tørv uafhængigt af den sædvanlige Produktion, og man maa anse det for rig-

tigst, at Statsbanerne sikrer sig Ret til Tørveskæring paa passende Mosearealer og overlader Driften af disse til Entreprenører, som gøres interesserede i at frembringe saa mange og saa gode Tørv som muligt til den billigst mulige Pris.

Efter de af Privathanerne indhøstede Erfaringer synes som Lokomotivbrændsel at maatte foretrækkes Æltetørv, og da man maa anse en effektiv Kontrol i Moserne med Tørvenes Fabrikation og Oplagring som den største Sikkerhed for at faa en god og tør Vare, fri for Sand, mener man derhos, at Statsbanerne burde udsende Kontrollører, som gennem hele Sæsonen skulde have fast Ophold ved Fabrikationsstederne.

Den ved de fornævnte Privathaner opnaaede Nyttevirkning af Tørvene har bl. a. under Hensyn til Lokomotivernes Konstruktion og Tørvenes Beskaffenhed været af noget forskellig Størrelse.

Ved to store Privathaner har man imidlertid udregnet, at 1 Ton Kul ved Fyring paa Lokomotiv omtrentlig svarer til henholdsvis 2,2 og 2,5 Tons Tørv, og man maa derfor formene, at det under Hensyn til de dermed følgende Ulemper og Ekstraudgifter vil svare Regning at anvende Tørv til Lokomotivbrug, naar Prisen paa Forbrugsstedet for 1 Ton Tørv højst er en Tredjedel af Prisen for 1 Ton Kul sammesteds.

Da Prisen for Tørv ved de forskellige Privathaner efter Banernes større eller mindre Afstand fra de paagældende Tørvearealer i Efteraaret 1920 har udgjort fra 45 til 55 a 60 Kr. pr. Ton, og da Kulprisen i samme Tidsrum kan anslaaes til ca. 225 a 230 Kr. p. Ton, har Anvendelsen af Tørv paa daværende Tidspunkt medført en meget stor Besparelse.

Efter det i den sidste Tid stedfundne meget betydelige Fald i Kulprisen maa man derimod betvivle, at det vil være muligt at fremstille Tørv til saadanne Priser, at en gennemført Anvendelse af dette Brændselsmiddel til Lokomotivbrug vil kunne betale sig. Muligt vil man dog kunne opnaa nogen Besparelse ved at anvende et Tilskud af Tørv til Lokomotivfyring. Det er meddelt Udvalget, at Resultatet af nogle Forsøg i denne Henseende, som for Tiden anstilles ved enkelte Privathaner, kan tyde herpaa, men noget bestemt kan ikke oplyses.

For det Tilfælde, at det skulde vise sig at være muligt at fremskaffe Tørv til en i Forhold til Kulprisen fordelagtig Pris, og man herefter maatte beslutte sig til Fremskaffelse og Anvendelse af Tørv til Lokomotivbrug, vedlægger man som Bilag (Nr. 10) en fra det Danske Hedeselskabs moseindustrielle Afdeling indhentet Angivelse af de forskellige jyske Tørve-

mosers Beliggenhed og Ydeevne, idet bemærkes, at man formentlig ikke i større Omfang vil kunne fremskaffe Tørv til Lokomotivbrug paa Fyn og Sjælland.

Udvalget har ogsaa undersøgt Muligheden af Anvendelse af indenlandske Brunkul og skal herom bemærke:

Af de efter foranstaaende i Aaret 1920—21 indkøbte Brunkul er ca. 3000 Tons bleven forbrugt i Kraftanlægget i Centralværkstedet i København, hvor de i Blanding med Kul har givet fordelagtigere Resultater, medens det paa Grund af Kedlernes Indretning ikke har været muligt at anvende Brunkul til Fyring i andre stationære Anlæg. Paa Skibene mellem Kalundborg og Aarhus er ialt forbrugt ca. 1500 Tons Brunkul, men de Kedelanlægene paa Skibene, om end de er brugelige, dog ikke er særlig egnede til dette Brændsel, har Brunkullenes Brændselsværdi vist sig saa ringe, at deres Anvendelse — selv med den meget høje Kulpris — ikke har været fordelagtig.

Til Lokomotivbrug vil danske Brunkul, der har en ringere Brændselsværdi end de i Tyskland til Fyring paa Lokomotiver anvendte, efter sagkyndiges Udsagn næppe være brugelige i raa Tilstand, men muligvis efter at være omdannede til Briketter.

Af et indenlandsk Entreprenørfirma, der er interesseret i forskellige store Brunkulslejer, er det foreslaaet Udvalget at søge skaffet Støtte fra Statens Side til Udnyttelse af Brunkulslejerne, hvad der vilde være til Fordel for Staten, saafremt den derved kunde faa leveret billigt dansk Brændsel til Lokomotiv- og Skibsbrug. Firmaet anser det ikke for udelukket ved Anvendelse af Blæseluft i Færger og Skibe at gøre det muligt at anvende nogle hundrede Tons raa Brunkul dagligt til Skibsfyring, men lægger mest Vægt paa Brunkullenes Anvendelse til Lokomotivdrift, hvad der dog kun kan ske efter disses Omdannelse til Briketter, og det omtaler Muligheden af at anlægge en Briketfabrik for Brunkul i Risdal.

Udvalget har i den Anledning henvendt sig til Statsbanernes Generaldirektoratet for at erfare dettes Mening om Sagen, og Generaldirektoratet har derefter udtalt, at Spørgsmaalet om, hvorvidt der af Staten bør ydes Støtte til Foretagender, der tager Sigte paa at udnytte Landets Brændselskilder, men som ikke selv disponerer over den hertil fornødne Kapital, formentligt bør afgøres af Indenrigsministeriet. Det kan derfor ikke finde det rigtigt, at der fra Statsbanernes Side ydes Firmaet nogen Støtte, i hvert Fald ikke forinden man faar Kendskab til de ommeldte Briketters Brugbarhed og Værdi som Lokomotivbrændsel, hvilket kun kunde opnaas ved, at 3 a 4 Vognladninger

Brunkulmasse sendtes til en Briketfabrik til Forarbejdning til Briketter, helst i Terningsform med en Sidelængde paa 6 a 7 cm, hvorefter de saaledes fremstillede Briketter leveredes Statsbanerne til Undersøgelse. Fremdeles udtaler Generaldirektoratet, at en eventuel Statsunderstøttelse til Gennemførelse af den nævnte Forarbejdning formentlig maatte søges gennem Indenrigsministeriet og endelig, at Brunkul i Færger og Skibe kun kan benyttes som Nødhjælp, samt at Indførelsen af de af Firmaet antydede Forandringer ved Færgers og Skibes Fyrrangement vil medføre saa betydelige Vanskeligheder og iøvrigt være saa bekostelig, at de kun kan tænkes iværksat, naar Nødvendigheden byder det.

Da Statsbanerne saaledes ikke har ment at kunne lade foretage de Forsøg, der maa være en absolut Betingelse for Forslagets nærmere Prøvelse, har Udvalget — ogsaa under Hensyn til, at dettes Betænkning er forlangt afgivet inden den 1. Juli d. A. — ikke ment at kunne foretage videre i Sagen.

Man maa imidlertid anse Spørgsmaalet om Muligheden for Anvendelse af danske Brunkulbriketter til Lokomotivbrug paa Statsbanerne for at være af saa stor Betydning, at man maa anbefale, at de i denne Henseende fornødne Forsøg og Beregninger snarest muligt iværksættes ved Statsbanernes Foranstaltning.

Sluttelig skal man, skønt det ikke vedrører Spørgsmaalet om Anvendelse af indenlandsk Brændsel, oplyse, at det er meddelt Udvalget, at Forskellen i Prisen paa harpede Kul af den Kvalitet, som sædvanligt bruges til Lokomotivfyring, og paa »Smaakul« i Marts Maaned d. A. var saa stor, at enkelte danske Privatbaner overvejer, om man trods Ulemperne derved kan anvende Smaakul til Lokomotivbrug.

Besparelsen i Kulforbruget.

Efter Verdenskrigen vil Udgiften til Kul sikkert i en lang Aarrække være en meget betydelig Post paa Statsbanernes Udgiftsbudget, da disse som nævnt andetsteds i Betænkningen saa godt som udelukkende anvender Kul til Lokomotivbrændsel, og Forbruget af dette med en blot nogenlunde anvendelig Køreplan ikke kan ansættes til mindre end 350,000 Tons aarligt. Hertil kommer, hvad der medgaar til Færgedrift og enkelte stationære Anlæg. Med en udvidet Køreplan kan Statsbanernes samlede Kulforbrug naa op til 450 a 500,000 Tons om Aaret.

Under disse Forhold har Udvalget ment at burde undersøge, om der kan træffes Foranstaltninger til at bringe Kulforbruget ned, og skal herom oplyse følgende:

1. Lokomotivernes Kulforbrug.

Under Jernbanetrafikkens stærke Udvikling i den forløbne Del af det tyvende Aarhundrede har de Togformationer, som Jernbanerne baade her i Landet og andetsteds havde beregnet at skulle fremføre, stadigt maattet forøges, og Kravene til Lokomotivernes Trækkekraft og Ydeevne er stadig stegne.

For at opnaa den mest økonomiske Jernbanedrift har man derfor anskaffet stadigt sværere Lokomotiver med forøget Trækkekraft, og man har samtidigt søgt at nedsætte Kulforbruget ved konstruktive Ændringer. Saaledes har man ved Indførelse af Overhedning af Dampen opnaaet en Besparelse i Kulforbruget paa gennemsnitligt 15 pCt. og ved Forvarmning af Fødevandet en Besparelse paa omtrent 10 pCt., og disse Foranstaltninger medfører tillige en økonomisk Fordel derved, at Lokomotivkedlerne faar en forøget Holdbarhed, hvis Betydning ikke maa undervurderes, om end det er vanskeligt at give den Udtryk i bestemte Tal.

Fra de danske Statsbaners Side er der udfoldet Anstrængelser for at følge med Udviklingen, men dette har for en Del været vanskeliggjort ved, at Anskaffelse af de svære, moderne Lokomotiver har forudsat Indførelsen af et sværere Spor paa Hovedstrækningerne, og dette, saa vel som Anskaffelsen af selve Lokomotiverne, er en meget kostbar Foranstaltning. Efter at den nødvendige Sporforstærkning paa Hovedbanerne har fundet Sted, har Statsbanerne nu erhvervet sig tidssvarende Persontoglokomotiver med meget stor Trækkeevne, medens der endnu — særligt efter Overtagelsen af Sønderjylland — savnes tilstrækkelig kraftige Godstogslokomotiver.

Allerede paa et tidligt Tidspunkt har Statsbanerne haft Opmærksomheden henvendt paa Muligheden af at forbedre Lokomotivernes Økonomi ved Indførelse af tekniske Forbedringer, navnlig Overhedning af Dampen. Der er saaledes siden Aaret 1910 ikke anskaffet Toglokomotiver uden Overheder, og i Aarene 1912—1920 er et ret betydeligt Antal Lokomotiver, der oprindeligt var indrettede for mættet Damp, ombyggede i Statsbanernes Værksteder til Overhederlokomotiver, af hvilke der den 1. Oktober 1920 ialt forefandtes 276 af Typerne Litra C, K, O, P, R, D og G, og med Undtagelse af nogle enkelte ældre Lokomotiver af Litra G, som lejlighedsvist vil blive udrangerede, vil de resterende Lokomotiver af disse Typer, ialt 78, i Løbet af faa Aar blive forsynede med Overheder. Endvidere har man til Lokomotiver af Litra I 5 nye med større Risteflade og Overheder forsynede Kedler i Arbejde, og med denne Foranstaltning har man tænkt sig at fortsætte for de resterende Lokomotiver af

Litra I, ialt 20, hvorved man mener at forbedre denne Lokomotivtype i væsentlig Grad.

Naar disse Foranstaltninger er gennemførte, vil Statshbanerne dog endnu være i Besiddelse af ialt 113 Lokomotiver af Litra A, Cs, Ds, Fs, Ks, B, E, G af ældre Type, As og Dj, som ikke er forsynede med Overheder. Af disse agtes 60 Lokomotiver af Typerne Cs, Ds, Fs, Ks, As og G af ældre Type indstillede til Ophugning, efterhaanden som Bevilling til nye Lokomotiver bliver given, medens Lokomotiverne af Litra Dj, ialt 3, agtes anvendte til Rangering. Ogsaa Lokomotiverne af Litra B og E, ialt 19, er af forældet Konstruktion og burde ophugges, men disse Lokomotiver vil foreløbigt ikke kunne undværes, da der paa forskellige Steder i Landet findes en Del svagt — 22,5 kg — Spor, der kun kan befares med saadanne Lokomotiver.

I Lokomotiverne af Litra A, ialt 31, har man haft under Overvejelse at indbygge Overheder, hvilket for Tiden vil koste ca. 5700 Kr. pr. Lokomotiv, men har foreløbig bestemt sig til at forsøge at forbedre disse Lokomotiver ved at erstatte de sædvanlige glatte Kedelrør med saakaldte »Esstuber«, der er snoede Kedelrør, hvis Opgave det er at uddrage Varmen bedre af Forbrændingsprodukterne ved at bringe disse i omdrejende Bevægelse under Passagen i Rørsystemet, og som kan anbringes paa et Lokomotiv for ca. 3000 Kr. Forsøg med saadanne Kedelrør har i Sverige givet Besparelser paa ca. 10 pCt. af Kulforbruget.

Med Hensyn til Indførelsen af Fødevarmsforvarmere er Statshbanerne endnu paa Forsøgsstadiet. Paa fire Lokomotiver har man for Tiden indbygget Forvarmer af Knorrs System, ved hvilket en Del af den i Spildedampen indeholdte Varme anvendes til Opvarmning af Fødevarmdet, og af disse har den ældste været i Brug i ca. 2 Aar. Anbringelsen af en saadan Forvarmer koster ca. 7000 Kr., og Besparelsen i Kul synes at ligge omkring 9 pCt.

Desuden vil 5 nye Iltogslokomotiver, der for Tiden er under Bygning, blive forsynede med Fødevarmsforvarmere af et System, der er en Modifikation af Knorrs, og endelig er der til Forsøg bestilt en saakaldt »Economizer« efter Anderberg's System, der til Forvarmning af Fødevarmdet udnytter Varmen i Forbrændingsprodukterne, efter at disse har forladt Kedlens Rørsystem.

Udvalget kan kun bifalde, at Statshbanerne saaledes som nævnt har søgt at forbedre Lokomotivernes Økonomi, men kan dog ikke tilbageholde den almindelige Bemærkning, at en ret stor Del af Statshbanernes Lokomotiver efter Udvalgets Anskuelse er utidssvarende og har et saa stort Kulforbrug, at deres Anvendelse

ikke er økonomisk heldig, et Forhold, ved hvilket det naturligvis ikke maa overses, at det i Krigsaarene har været særdeles vanskeligt at fremskaffe Lokomotiver. Udvalget har fra Generaldirektoratet forsøgt at faa nærmere Oplysning om de forskellige Lokomotivtypers Brændselsforbrug, men dette har ikke kunnet opgives, idet Brændselsforbruget pr. befordret Vægtenhed for samme Lokomotivtype har varieret meget stærkt selv inden for samme Distrikt, hvilket det skyldes det anvendte Brændsels Uensartethed dels de forskellige Banestrækningers Stignings- og Kurveforhold og maaske til en vis Grad Sporets Beskaffenhed.

Da Udvalget imidlertid maa formene, at en Tilvejebringelse af saadanne Oplysninger maa være en Betingelse for en rationel Fornyelse af Lokomotivparken, skal man anbefale, at de fornødne Forsøg snarest foretages, og at der derefter opstilles Beregninger over, hvilke Lokomotiver det vil svare Regning at udrangere og erstatte med nye.

Hvad særligt angaar den paatænkte Ombygning af Lokomotiverne af Litra I, skal man bemærke, at disse Lokomotivers Trækkekraft er saa ringe, at de kun vil egne sig for Strækninger med meget svag Trafik, og at man derfor maa fraraade, at der ofres nye Kedler og Overhedere paa et større Antal af disse end de ca. 5, for hvilke der med Sikkerhed kan paaregnes at være Anvendelse i Fremtiden.

2. Økonomisk Udnyttelse af Kul og Olie.

Den Kulmængde, som anvendes paa et Lokomotiv til Udførelse af et vist Arbejde, vil — og det samme gælder iøvrigt om Olieforbruget — i meget høj Grad være afhængig af den Omhu og Økonomi, der udvises af Lokomotivpersonalet, samt af den Indsigt og Erfaring, som dette Personale har med Hensyn til Tjenestens hensigtsmæssigste Udførelse. Dette er en gammel kendt Sag, at de skiftende Jernbaneadministrationer har i Erkendelse heraf iværksat forskellige Foranstaltninger for at opnaa Besparelser i Henseende til Kul- og Olieforbruget.

Ved de sjællandske Jernbaner har man saaledes omtrent fra Banernes første Tid anvendt et Præmiesystem for Besparelse af Kul og Olie, der beroede paa en Opgørelse af det faktiske Olie- og Kulforbrug i Sammenligning med et i Forhold til den korte Afstand og Togets Akselantal samt under Hensyn til Aarstiden udregnet »tilladt Forbrug«. For hver 50 kg Kul og $\frac{1}{2}$ kg Olie, der blev forbrugt mindre end normeret, ydedes der Personalet en Præmie paa 25 Øre, som fordeltes mellem Lokomotivfører og Fyrbøder, saaledes at førstnævnte fik de $\frac{7}{10}$ af Præmien for Kulbesparelsen og sidstnævnte de $\frac{3}{10}$ af Præmien for Oliebesparelsen.

Paa Forslag af Generaldirektoratet for Statsbanedriften blev dette System ophævet fra den 1. Juni 1886, fordi man efter en Sammenligning mellem Kulforbruget paa de sjællandske og de jydsk-fynske Statsbaner, paa hvilke sidste intet Præmiesystem anvendtes, maatte nære Tvivl om, at Præmiesystemet opfyldte sin Bestemmelse, medens paa den anden Side Lokomotivpersonalet ofte lod sig forlede til fortrinsvis at søge at opnaa Besparelse paa Bekostning af Overholdelsen af de fastsatte Køretider, en Tilbøjelighed, som Generaldirektoratet forgæves havde søgt at modvirke ved Mulkbestemmelser.

Man fortsatte dog med at føre Kul- og Olie-regnskaber, og de maanedlige Forbrugslisters blev bekendtgjort for Personalet, idet de Lokomotivførere, som havde det relativt laveste Kulforbrug, førtes øverst paa Listerne. For særligt stort Olieforbrug idømtes Mulkter. Et lavt Kulforbrug blev paaskønnet paa den Maade, at man fortrinsvis tildelte de Lokomotivførere, der havde det laveste Kulforbrug, de i Henseende til Kørepenge-Indtægter mest indbringende Ture, hvorved de sparsommelige Førere — om end ad Omveje — fik en Godtgørelse. Dette System vakte megen Uvilje blandt Personalet, og man gik efter dettes Ønske senere over til væsentligst at besætte Turene efter Anciennitet. Herved tabte imidlertid Forbrugslisterne største Delen af deres Betydning, og navnlig efter at man i stadig videre Udstrækning er gaaet over til at lade flere Hold Personale betjene samme Lokomotiv, hvorved det bliver vanskeligt at lægge Ansvar for Forbrug paa en enkelt Mand.

Da saaledes Lokomotivpersonalet ikke mere har en direkte økonomisk Interesse i det lavest mulige Kul- og Olieforbrug, kan det meget vel tænkes, at mindre tænksomme Lokomotivmænd ikke lægger tilstrækkelig Vægt paa Sparsommelighed ved Forbruget. For at modvirke en saadan Tilbøjelighed er der fra maskinteknisk Side for Udvalget fremsat Forslag om — paa samme Maade som de hollandske Baner — for Sparsommelighed med Kul og Olie at indføre et Præmiesystem, der kommer det Personale til Gode, som kører i de faste Ruter, og gennem Generaldirektoratet for Statsbanerne har Udvalget modtaget udførlige Oplysninger om de Præmiesystemer, som anvendes af Driftsselskabet for de nederlandske Statsbaner og det hollandske Jernbaneselskab.

De hollandske Systemer, som paa de afgørende Punkter er ensartede, og som har været anvendt i en meget lang Aarrække, hviler paa samme Princip som det foran omtalte sjællandske Præmiesystem, men har en fastere Form end dette, idet der til Præmierne for Bespa-

relser svarer bestemte Bøder for Ødselhed, ligesom der er fastsat Præmier for Indvinding af Tid og Bøder for tilregnelige Forsinkelser for at forhindre, at Lokomotivpersonalets Interesse for Brændselspræmien blive til Skade for Togenes rettige Fremførelse.

Udvalget er ikke blindt for, at Indførelsen af et Præmiesystem som det ommeldte maaske kunde paavirke den Del af Lokomotivpersonalet, som ikke allerede nu uden særlig Opfordring føler det som en Pligt at spare, til at have Opmærksomheden henvendt paa Forbruget af Kul og Olie, og at der derved muligt kunde opnaas en Besparelse, men paa den anden Side vil man efter de af de sjællandske Statsbaner i sin Tid indvundne Erfaringer ikke tro, at der kunde ventes særligt store Resultater, saa meget mindre, som der ved de sjællandske Statsbaner i sin Tid paa hvert Lokomotiv kun anvendtes een Besætning, som nøje vaagede over, at Lokomotivet ikke kom i Hænderne paa andre, medens der i Nutiden, som fornævnt, anvendes to eller flere Besætninger til hvert Toglokomotiv, hvorved man har opnaaet en bedre Udnyttelse, saaledes at det af et saadant gennemsnitligt kørte aarligt Antal Tog- og Rangerkilometer fra 1903/04 til 1915/16 — det sidste Aar med normal Køreplan — er steget fra 33770 til 43100 km. Anlægskapitalen er ved denne Benyttelse af Lokomotiverne relativt formindsket, og den økonomiske Fordel derved er formentlig saa stor, at man ikke af Hensyn til Kontrollen med Brændselsforbruget bør vende tilbage til den paa de sjællandske Baner anvendte Ordning med Hensyn til Lokomotivernes Benyttelse.

Saafermt man skulde tænke sig at genindføre et Præmiesystem for mindsket Kul- og Olieforbrug ved Statsbanerne, maatte dette være af en saadan Beskaffenhed, at man ikke kunde forvente, at Lokomotivpersonalet lod sig forlede til mindre nøjagtig Overholdelse af Køreplanen, og det maatte derfor paa samme Made som det hollandske System tage direkte Sigte paa at forebygge Forsinkelser.

Et saadant System vilde imidlertid kræve en meget vidtløftig Bogføring, og det hertil fornødne Kontorpersonale vilde i Forbindelse med de Kontrollforanstaltninger, som vilde være nødvendig i Kulgaardene for at forebygge Misbrug, betyde en ikke ringe Merudgift.

Hertil kommer, at Systemet med Sikkerhed kan forudses at ville medføre endeløse Forhandlinger med Lokomotivpersonalet, bl. a. fordi de forskellige Lokomotivers Kulforbrug paa samme Strækning næppe kan blive ganske ens, selv indenfor samme Klasse, og Kulforbruget paa forskellige Strækninger vil variere efter Banens Stigningsforhold og Kurver samt

Sporets Beskaffenhed, ligesom Vejrforholdene og Temperaturen vil være af stor Betydning.

Endelig kan det forventes, at Indførelsen af konstruktive Forbedringer som f. Eks. Overheder, Fødevandsforvarmer, Esstuber m. v. vilde medføre Vanskeligheder, da Lokomotivpersonalet næppe vilde være tilbøjeligt til at erkende den fulde heraf følgende Besparelse.

Naar alle Omstændigheder tages i Betragtning, mener Udvalget derfor ikke, at Indførelsen af et Præmiesystem vilde være anbefalelsesværdig. Derimod tror man, at det vilde være af Betydning for en forbedret Økonomi med Brændsel og Olie at iværksætte den andet Steds i Betænkningen (Side 87 ff.) omhandlede Forbedring af Lokomotivpersonalets Uddannelse, og man er ogsaa af den Anskuelse, at det vilde være muligt i denne Henseende at opnå gode Resultater ved i hvert Distrikt at føre omhyggeligt Regnskab med det til de forskellige Lokomotiver medgaaende Forbrug og paa Grundlag af dette anstille Undersøgelser for saa vidt angaar de Lokomotiver, der har det relativt største Forbrug, for at fastslaa, om dette skyldes Fejl ved Lokomotivet eller manglende Indsigt og Økonomi hos nogen af det paa dette tjenestegørende Personale.

Om Nedsættelse af Godstogenes Hastighed udtaler Udvalget paa Foranledning af en af en Tjenestemand fremsendt Skrivelse, at Spørgsmaalet er af ikke ringe Interesse, og man har forhørt hos Maskinafdelingen, hvormeget man mener at kunne sætte Trækkekraften op ved en Hastighed af 25 km. — Hertil er svaret, at D-Maskiner paa Stigninger af 1:200 vil kunne fremføre 15 Vognladninger mere end nu, og at G-Maskiner paa Stigninger 1:150 ca. 4 Vgl. og paa Stigninger 1:200 12 Vognladninger.

Om Munligheden af at spare Brændsel ved en saadan Foranstaltning Gennemførelse eller Størrelsen af Besparelser mener Maskinafdelingen ikke at kunne udtale sig.

Udvalget anbefaler, at det undersøges, hvilken Besparelse der kan indvindes.

Oversigt over de af Udvalget anviste Besparelser.

Hvis de af Udvalgets eller dets Flertal stillede Forslag følges, vil man med 1. September 1920 som Udgangspunkt mindst kunne opnå følgende årlige Besparelser:

Paa Centralstyrelsen	350,000 Kr.
» Distriktsstyrelsen	320,000 —
» Stationspersonalet	3,000,000 —
» Maskindepoternes Personale	200,000 —
» Ledbvogtningspersonalet ..	500,000 —
» Levering af Uniforms- og Beklædningsgenstande ..	630,000 —
» Søfartstjenesten	1,000,000 —
» Statsbanernes Indkøb	4,000,000 —
Ialt	10,000,000 Kr.

De fornævnte Beløb er efter Flertallet Mening ikke højt ansatte, og ved at følge de Anvisninger, som der er givet under enkelte Afsnit uden at nævne noget Beløb som direkte Besparelse, vil man formentligt kunne forøge de forannævnte 10 Mill. Kr. med en efter Omstændighederne ret anseelig Sum.

Betænkningen omfatter ca. 200 Sider. Vi har ovenfor citeret de forskellige Afsnit af Betænkningen, som har mest Interesse for Lokomotivpersonalet. Som det vil ses foreslaas af et Flertal af Udvalget nogen Indskrænkning i Uniformsleveringen, hvad et Mindretal imidlertid sætter sig imod.

Udvalget anbefaler bl. a. en bedre Uddannelse af Lokomotivpersonalet specielt af Hensyn til dette Personales Betydning for Økonomien.

At Udvalgets Arbejde vil komme til at sætte Præg paa Ledelsen af Statsbanerne er der næppe Tvivl om, men forinden dette kan ske, i hvert Fald i de mere omfattende Spørgsmaal, skal disse behandles af Regering og Rigsdag.



25 ÅRS JUBILÆUM.

Den 1. Juli fejrede Lokomotivfører A. E. Jensen, Skanderborg, sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand. — Jubilaren ansattes i København, blev Rangerfører i Randers 1900 og kom som Fører til Struer i 1907, hvor han



*J. Jørgensen.
Aalborg.*



*N. J. Olsen.
Fredericia.*



*C. A. Lorenzen.
Haderslev.*



*T. C. Olsen.
Struer.*



*J. A. Markussen.
Viborg.*



*A. E. Jensen.
Skanderborg.*

var til 1918, da han forflyttedes til Skanderborg. Jubilaren nyder den bedste Anseelse indenfor Kollegers og Medansattes Kredse og er et godt Medlem af sin Organisation.

De bedste Ønsker for Dagen og Fremtiden!

Endvidere fejrede Lokomotivfører *C. A. Lorenzen, Haderslev*, ogsaa sit Jubilæum den 1. Juli. Jubilaren ansattes i København, var en lang Aarrække i Korsør og kom ved Genforeningen til Haderslev. L. er godt kendt og afholdt blandt Lokomotivmændene for sin brede og joviale Form og har som fleraarig Afdelingsformand i Korsør hidraget sit til Organisationens Styrke.

Jubilaren nyder saaledes megen Agtelse indenfor Lokomotivmændenes Rækker, og vi vil føje vor Lykønskning og Tak til de mange Jubilaren sikkert vil modtage paa Dagen og for Fremtiden.

Lokomotivfører *T. C. O. Olsen, Struer*, som ogsaa holdt Jubilæum den 1. Juli, ansattes som Lokfrb. i Langaa, var i Aarhus flere Aar og kom ved sin Forfremmelse til Struer den 1. Maj 1907. — Jubilaren hører til de stille og rolige Lokomotivmænd, som kan glæde sig over at have alle til Ven.

Afdelingen sender Jubilaren de bedste Ønsker paa Højtidsdagen.

Den 1. Juli har Lokomotivfører *I. A. Markussen, Viborg*, endvidere Jubilæum. Markussen blev ved sin Ansættelse stationeret i København, forflyttedes derfra til Aarhus og Vamdrup og kom ved Forfremmelse til Aalestrup, senere til Viborg. Jubilaren har de Steder, hvor han har været gjort sig afholdt af sine Kolleger og Medansatte. Med sit næsten aldrig svigtende Helbred og sit gode Humør staar han støt paa Maskinen Aaret rundt. Vi ønsker Jubilaren hjertelig til Lykke paa Festdagen og alt godt i Fremtiden.

A.

Lokomotivfører *J. Jørgensen, Aalborg*, fejrede ogsaa Jubilæum d. 1. Juli. Jubilaren blev ansat som Lokomotivfyrbøder i Thisted, blev ved Forfremmelse til 1. Kl. Lfb. forflyttet til Aalborg, hvor han siden har været. Jørgensen er en dygtig paapassende Lokomotivmand og har ved sit rolige og vindende Væsen vundet alle sine Kollegers Agtelse. Vi ønsker Jubilaren hjertelig til Lykke paa Festdagen.

Endvidere fejrer Lokomotivfører *N. J. Olsen, Fredericia*, sit 25 Aars Jubilæum. Jubilaren

ansattes som Lokomotivfyrbøder i Fredericia og forfremmedes til Lokomotivfører samme Sted. Jubilaren har saaledes tilbragt hele sin Tid som Lokomotivmand i Fredericia og har ved sin stille og rolige Færd skabt sig mange Venner, som sikkert sammen med Organisationen vil mindes Jubilaren den 1. Juli.

M. R.

STATSBANEPERSONALETS BRANDFORSIKRINGS FORENING.

Den 18. Juni d. A. samledes »A/S Nye danske Brandforsikrings Selskab« og Bestyrelsen af »Statsbanepersonalets Brandforsikrings Forening« med dens Tillidsmænd m. fl. i København til en Forhandling og Festlighed i Anledning af Foreningens 30-aarige Bestaaen.

Langt de fleste af Tillidsmændene var komne til Stede og deltog med Iver i Formiddagens Forhandlinger, som frembød adskilligt af Interesse for Foreningen og dens Trivsel, og alle var enige om, at Sammenkomsten havde været haade lærerig, fornøjelig og til Gavn for Foreningen, der for Fremtiden haaber at kunne raade over større Midler end hidtil til Udøvelsen af sit Velgørenhedsværk, *navnlig naar det bliver de brandforsikrede rigtig klart, at de under de nugældende Værdiforhold er nødvendigt at forhøje deres Forsikringssum betydeligt.*

SYGEKASSEN.

Jernbanelæge Eiler Nielsen er bortrejst fra 23. Juni til 23. Juli d. A. og hans Praksis i nævnte Tidsrum varetages af Jernbanelæge Stammer, Smallegade 8. — Konsultationstid 1—2.

Det meddeles, at Jernbanelæge Dr. med. Frk. H. Reinhard er bortrejst fra 11. Juli til 21. August d. A., og at hendes Praksis indtil 1. August varetages af Læge Frk. Betty Agerholm, Grenaaegade 12, Telf. Øbro 3624 y. Denne Læge afholder Konsultation paa Jernbanelægens Bopæl, Gothersgade 135¹, daglig fra 12—1 og Tirsdag 6—7.

Fra 1. August varetages Jernbanelægens Praksis af Læge Fru Helga Meisen, Gothersgade 139, Tlf. Byen 6211. Konsultationstid 12¹/₂—1¹/₂.

Jernbanelæge V. Paulli er bortrejst fra 1. Juli til 12. August d. A., og hans Praksis i nævnte Tidsrum varetages af Læge Kuhn,

Strandvej 185, Telefon Hellerup 730. — Konsultationstid 1—2.

Det meddeles, at Jernbanelæge A. G. Lauritzen er bortrejst fra 4. Juli d. A. i ca. 6 Uger, og at hans Praksis i nævnte Tidsrum varetages af Læge Osier, der afholder Konsultation paa Jernbanelægens Bopæl, Vesterbrogade 82, daglig 12—1, og Fredag Kl. 7—8 samt paa Centralværkstedet Mandag og Torsdag Kl. 7³/₄—8³/₄. Sygebesøg anmeldes inden Kl. 9 Fm. paa Læge Osiers Bopæl, Vesterbrogade 19¹, Tlf. Vester 3386.

TRYKFEJL.

Om Trykfejl — dette udtømmelige Emne — fortæller »Thüringer Waldpost« følgende: Den, som opholder sig over Trykfejl, maa lægge sig paa Sinde, at Trykfejl er Fejltagelser, som ikke opdages af Sætter eller Korrektør, men kun af den opmærksomme Læser. Saaledes som hele Folkeslag maa døje for en Regerings Fejltagelser, maa Redaktøren døje for Trykfejlene i sit Blad, endskønt han ikke har begaaet dem. Og det endda dobbelt. Thi først ærgrer han sig over Fejlene, og derpaa volder de mange skarp-sindige Læsere, der gør Vrøvl, ham Ærgrelser. Trykfejlene er ganske uundgaaelige, hvor et Arbejde skal udføres paa forceret Maade. De hører til som Rust til Jern og Bundfald til Vin, kun med den Forskel, at ikke en Sjæl før Trykningen ved, om de vil fremkomme eller ikke. Saalænge der bliver spillet og sunget, vil der fremkomme falske Toner; saalænge der bliver skrevet og trykt, vil der fremkomme Skrive- og Trykfejl. Et gammelt Ordsprog kan med en lille Ændring anvendes her: Giv ikke saa nøje Agt paa alle Fejl, thi aldrig er et Blad — og den, som skriver det, den, som sætter det, den, som trykker det, og den, som læser det — fri for Fejl.

TAKSIGELSER!

For udvist Opmærksomhed ved mit 25-Aars Jubilæum bringer jeg herved min hjerteligste Tak.

G. Frandsen, Aarhus H.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum, en Tak til Kolleger paa Østerbro for den smukke Erindringsgave.

A. G. Andersen, Østerbro,

For udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum takkes paa det hjerteligste.

Th. Ovesen, Aalborg.

Min hjerteligste Tak for al udvist Opmærksomhed i Anledning af mit 25 Aars Jubilæum, for det dejlige Ur, mange gode Ønsker og Telegrammer. En særlig Tak til Hovedbestyrelsen for den smukke Telegramhilsen og til Kolleger paa Gb.

N. P. P. Munkebo.

Hjertelig Tak for den store Opmærksomhed i Anledning af mit 25 Aars Jubilæum.

O. C. T. Jensen, Haderslev.

TIL MEDLEMSLISTEN.

Overført fra D. S. og M. F. fra 1. Maj 1921.

Lokomotivfyrbøderne A. L. S. A. Jensen og L. C. Christensen Vangsgaard, Thisted. — K. K. V. Andersen og M. A. J. J. H. Hansen, Tønder. — A. F. V. Petersen, Struer.

Fra 1. Juni 1921.

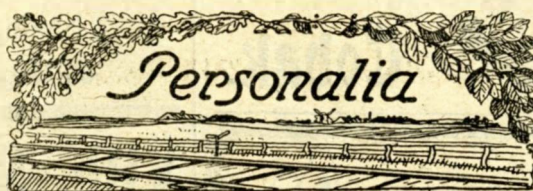
J. Jørgensen, Tønder, og S. S. Nielsen, Struer.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne.

Vamdrup: Formandens Navn og Adresse rettes til: A. J. Lassen, Nygade 22.

Sønderborg: Kassererens Navn og Adresse rettes til: A. Oest Jacobsen, Brandtsvej 5².



Ministeriel Afsked med Pension med Udgangen af September d. A.

Lkf. J. K. Wagner, Københavns Godsbanggaard.

Forflyttelse under 21. Juni 1921:

Lfb. M. J. K. E. Nielsen, Haderslev til Tinglev.

Forflyttede efter Ansøgning (ifølge Opslag) fra 1. April 1921:

Lfb. R. V. S. Jacobsen, Thisted til Næstved. (Rangerfører.)



Forlang C. B. Møller & Co.s

Cigar „Moderne“ 26 Ø.
Cerut „Havana Life“ . . . 10 Ø.
Cigaret „Rose“ pr. 20 Stk. 35 Ø.
 Holl. Shagtobak **„Decha“** 1/5 ₧ 98 Ø.
 „Røgtobak **„Sapong“** 1/5 ₧ 95 Ø.
 Gallahers Tobakker - Webers „La Rosa“ hos d'Hrr. Handlende eller i Udsalgene.

Rentefrit Laan

til Indkøb af Herre- og Damegarderobe ydes af Tjenestemændenes Indkøbs-Bureau, Østerfarimagsgade 14. Kun skriftlig Henvendelse.

**Lys
96**

**FALKONERALLE
A. STEEN ANDERSEN**
 Statsaut. Installatør.
 Tlf. 6663.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avisposten den 6. Juli

H. J. HANSEN

Skrædermester

38, Sønder Boulevard 38.

Anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd

Telefon Vester 1574 y.

Leverandør til Værelotteriet.

Marie Petersens Eftf.

V. Sørensen.

Gl. Kongevej 150. Telef. Vest. 5056 y.

Børnekonfektion og

Baby-Udstyr.

Tandlæge Frk. Sørensen

69, Istedgade 69.

Konsultation fra 10-7. Tlf. Vest. 905 x.

Ældre Tænder omsættes billigt, Plombering og Tandultrækning. Moderate

Priser. — Bedøvelse hver Dag Kl. 2.

Reparation udføres paa faa Timer.

Jernbanefunktionærer indrømmer 50/0

Vesterbro Skotøjshus

15, Absalonsgade 15,

bør være Deres **FODTØJ**
 Leverandør i

Forretningen grundlagt 1879.

Herrernes Magasin

Istedgade 64. Telf. Vester 220 x.

Største Udvalg i **Hatte, Huer og Manchetskjorter.**

5 pCt. til Jernbanefunktionærer.

Største Udvalg paa Vesterbro i alle Slags **Straahatte.**

Etablissementet

Telef. „**Ny Ravnsborg**“ Vst. 43

Vesterfælledvej 80—82. København

Ny Ravnsborg Cabaretten

„**RAKETTEN**“

hver Aften Kl. 7 3/4. Billet Tlf. Vst. 4558

Forudbestilling fra Kl. 5.

Ærb. I. C. Christoffersen.

Announce-Expedition:

K. Johansen, Sommerstedgade 22³, København B.

Træffes i Reglen daglig Kl. 1—2.

Telefon: Vester 4011.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², København B.

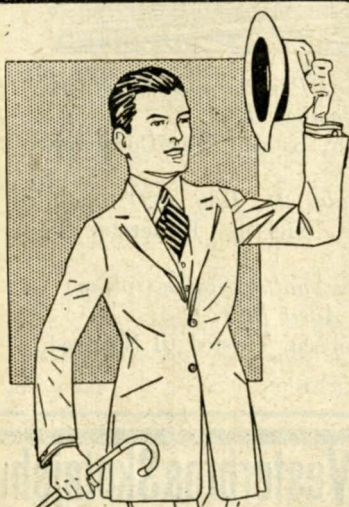
Tlf. Vester 2895 v. eller Vester 8113.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Ryg

CREMO
Tobak.



**Blaa Serges
Klædning**

Kr. 198⁰⁰

English House
Nørreport.

**SKOTØJSMAGASINET
„VALDEMAR“**
Vesterbrogade 85 (Grundl. 1878)
Sldste Nyheder af al Slags Fodtøj.
Leverandør til Forbrugsforeningen.
Reparationer udføres.

H. C. Hansen,
62, Vesterbrogade 62.

Trikotage- og Garnforretning.

Stort Udvalg.
Underbeklædning — Strømper — Sukker

MORTEN PEDERSEN,
Tlf. 89. Viktualiehandler. Tlf. 89.
VALBY LANGGADE 36.

**SMØRFORRETNINGEN
„GODTLAND“**
ISTEDGADE NR. 121

anbefaler fineste lurmærket
SMØR - MARGARINE - PALMIN - ÆG
til billigste Dagspriser.
Prøv vort anerkendte krydrede Fedt

Største Udvalg i Lædervarer

Direkte Indkøb

Stort Udvalg i Konfirmations-Gaver

HANS SØRENSEN - Tlf. Nora 3189 - Falkoneralle 54

Tasker - Portemonæer - Kamme - Albums - Rygsække
Nodemapper - Alt i Rejse- og Skoleartikler.

Billige Priser. Ingen Konkurrence.

Vilh. Nygaards 1 Kl. Bageri og Konditori
Istedgade 64 - Tlf. 13286

Deres Leverandør i J. WEISS
Paalæg, Fedevare, Conserves bør være Istedgade 49

Café „Frø“, Hillerødsgade 24, Telt. Taga 1127

1. Kl. Smørbrød. — à la carte hele Dagen.

Nyt Billard. — Anbefales d'Hrr. Funktionsærer.

M. A. PETERSEN (mangeaarig Tjener i Kødekælderen).

Personbanegaardens Marketenderi.
F. L. Viltoft.

anbefaler sig til det ærede Lokomotivpersonale.

Strikkeriet „Bøge“

ved **Aage Jensen** Dybbølsgade 41

Alt i Manufaktur, Trikotage, Dame-Lingeri

Statsbanefunktionærer 5 pCt. Rabat

Gør Deres Indkøb hos vore Averterende

Vesterbros Cigar- og Vinimport,
Istedgade 140. Telefon Vester 8210.

Største Lager af 1. Kl. Vine og Cigarer til absolut billigste Priser.

C. F. Sørensens Bageri og Conditori
Telefon V. 6322 x. — Oehlenschlägersgade 12. — Telefon V. 6322 x.
Varerne bringes overalt.

TRÆSKOSTØVLER

brugte og nye forede med Sælhundeskind. Alle Reparationer af saavel
Træ- som Læderfodtøj udføres.

„Omnia“, Gasværksvej 37.

Cykelageret, Istedgade 47, 2. Sal.

1. Klasses Cykler — Engelsk Model — Smaa Priser — Afbetaling indrømmes.
Fuld Garanti.