

HOVEDLINIERNE

I UDVIKLINGEN AF

DE DANSKE STATSBANER

I DEN NYESTE TID

AF

GENERALDIREKTØR P. KNUTZEN

Hovedlinierne i Udviklingen af de Danske Statsbaner i den nyeste Tid.

Af Generaldirektør P. Knutzen.

I. Indledning.

Trafikforholdene i Danmark er i mange Henseender prægede af Landets egenartede Struktur. Landet bestaar af den nordlige Del af den jydsk Halvø samt 490 større og mindre Øer, af hvilke 108 er beboede. Arealet er 42.929 km², og Indbyggerantallet er 3,7 Mill. Landet er ret fladt, omend Østjylland og Øerne har en bakket Overflade. Midt- og Vestjylland bestod indtil den nyere Tid for en stor Del af Heder og Klitlandskaber, men disse Omraader er efter Jernbanernes Fremkomst i betydeligt Omfang inddraget under Dyrkning eller beplantet med Naaleskov. Landet fik omkring Aar 1800 et ret udstrakt System af gode Veje, og disse er i de sidste 20 Aar udvidet og forbedret. Alle Landeveje og en stor Del Biveje har støvfri Overfladebehandling. Mellem de forskellige Landsdele har der saavel i ældre Tider som i Nutiden været opretholdt Søforbindelser til Befordring baade af Personer og Gods. Hovedstaden København, der med Forstæder har ca. 1 Mill. Indbyggere, altsaa ca. 1/4 af Landets Befolkning, ligger i den østlige Udkant af Riget, idet dog Øen Bornholm er beliggende ca. 150 km Øst for Sjælland i Østersøen. Største Statsbaneafstand fra København er til Frederikshavn i Nordjylland og udgør 560 km. Stortransporter som Erts, Kul og Træ forekommer ikke, og Landet er saa vel udstyret med Havne, at det er meget begrænsede Dele, der ligger over 50 km fra en Havn. Import og Eksport fra og til Nabolandene, Sverige, Norge, Finland, Tyskland og England sker derfor i stort Omfang ad Søvejen til nærmeste Havn, dog at den regelmæssige Eksport af forædlede Landbrugsvarer til England og modsvarende Import af Stykgods i Hovedsagen foregaar over København og Esbjerg. Af Befolkningen udenfor Hovedstaden bor ca. 1 Mill. i Byer og Resten 1,7 Mill. i Landdistrikterne.

Antallet af Automobiles i 1921 og 1938 er saaledes:

	1921	1938
Personvogne	15.635	100.140
Drosker	1.946	1.621
Omnibusser		
Lastvogne	4.679	40.372
Motorcykler	14.241	29.324
Ialt	36.501	179.518

Prisen paa Benzin er i Danmark ca. 30 Øre pr. Liter inkl. en Afgift til Staten paa 13 Øre.

Den danske Krone var i Aarene 1927 til 1931 i Pari, men er i Aarene 1931 til 1938 gaaet ned til en Guldværdi af ca. 46 Øre.

Den første Jernbane i Danmark aabnedes i 1847 mellem København og Roskilde. Omkring 1920 var Bygning af nye Jernbaner i det væsentligste endt, og der fandtes den 31. Marts 1921 i Landet ca. 2400 km Statsbane, 80 km af Statsbanerne drevne Færgeruter og 90 km Skibsrute, hvortil kom ca. 2200 km Privatbaner, de sidste næsten udelukkende Sidelinier, af hvilke dog største Delen var normalsporede. Privatbanernes Aktiekapital indehaves for største Delen af Egnens kommunale Institutioner, en Del Aktier ejes dog af Staten, men denne deltager ikke i Betaling af eventuelt Driftsunderskud.

Nedenstaaende Fremstilling begrænser sig til Omtale af Udviklingen af Statsbanerne i Aarene 1921 til 1938.

II. *Forvaltningen.*

Indtil 1915 var Statsbanernes Hovedstyre organiseret udenfor Trafikministeriet, men i nævnte Aar blev der vedtaget en ny Styrelseslov, hvorved Generaldirektøren for Statsbanerne blev indordnet i Ministeriet med direkte mundtligt Referat til Ministeren. Samtidig fastsloges det i Loven, at Generaldirektøren har den øverste Ledelse saavel af Banernes Drift som af Nyanlæg. Herved gik man over fra et kollegialt Styre til Enkeltmandsstyre for at opnaa større Handlekraft og Ansvarlighed i Styrelsen.

Ændringen blev dog foreløbig ikke gennemført til Bunds, idet der i Generaldirektoratet bevaredes en Kancelliafdeling (Generalsekretariatet), der foruden Personel- og Finanssager skulde foretage en Behandling efter skriftlig Indstilling fra de forskellige Fagafdelinger af en Række Sager, navnlig saadanne der skulde forelægges Ministeren.

Endvidere blev Afgørelsen i de fleste Sager, der skulde forelægges Generaldirektøren, eventuelt Ministeren, truffet i Møder mellem Generaldirektør og Afdelingschefer, eventuelt tillige Ministeren.

I 1925 blev der givet en ny Styrelseslov efter det Hovedsynspunkt, at Organisationen kun skulde fastlægges i meget store Træk, medens Enkeltheder skulde afgøres af Minister eller Generaldirektør. Generalsekretariatet blev ophævet og erstattet af en Personalafdeling, og Centralstyrelsen har med enkelte Forskydninger af mindre almen Betydning siden da bestaaet af følgende Afdelinger:

- Trafik- og Personalafdelingen
- Tarif- og Regnskabsafdelingen
- Baneafdelingen
- Maskinafdelingen
- Handelsafdelingen.

De enkelte Afdelingschefer drager Omsorg for, at den under Afdelingen henlagte Del af Administrationen henholdsvis Regnskabsvæsenet til enhver Tid er paa Højde med de Krav, der under Hensyn til fornøden Økonomi med Rette kan stilles til en forretningsmæssigt drevet og velordnet Befordringsinstitution, saaledes at de sørger for, at hertil sigtende Foranstaltninger rettidigt fremmes, og at der følges saadanne Ret-

ningslinier, som ikke blot har Øjeblikkets Krav, men ogsaa Fremtiden for Øje.

De ovenfor omtalte Møder til Afgørelse af Enkelt-sager afskaffedes i 1931. Hver enkelt Afdelingschef forelægger nu Generaldirektøren de Sager, som skal afgøres af Generaldirektør eller Minister, og Generaldirektøren forelægger derefter mundtligt for Ministeren de Sager, som han ikke selv kan afgøre.

Afdelingscheferne skal samarbejde indbyrdes og har overfor Generaldirektøren Ansvar for, at andre Afdelinger, som har Interesse i paa-gældende Spørgsmaal, har medvirket ved Sagens Behandling, men i øvrigt maa Enheden i sidste Instans skabes af Chefen, og dette er en af hans vigtigste Opgaver.

Til Drøftelse af Forfremmelser til højere Stillinger og Behandling af Spørgsmaal af almindelig Karakter holdes regelmæssige Møder — som Regel 1 Gang maanedlig — mellem Generaldirektør, Afdelingschefer og de 2 Distriktschefer.

Allerede Afskaffelsen af de ovenfor nævnte Møder til Afgørelse af Enkelt-sager fik stor Betydning for Fremme af Forretningsgangen og til at give Styrelsen den nødvendige Handlekraft. Samtidig blev Forretningsgangen paa forskellige Maader moderniseret.

Parolen er Samarbejde samt Afskaffelse af Kompetencestridigheder og overflødigt Skriveri. Man henvises til i videst muligt Omfang at forene de forskellige Synspunkter og Interesser gennem personlig Samtale og først derefter fæste Resultatet skriftligt. Gamle Begreber om Embedsmands-Uafhængighed og Individualisme er afløst af Fællesarbejde og samlet Varetagelse af Etatens Interesser, overflødige Mellemlid blev afskaffet, og Regnskabsvæsenet blev reorganiseret med Anvendelse af moderne Kontormaskiner. Postgirosystemet blev i udstrakt Grad taget i Anvendelse ogsaa for Stationernes Afregning, der sker direkte til Generaldirektoratet.

Selvfølgelig blev der stillet den fornødne Medhjælp til Raadighed i Form af Stenografer og moderne Kontororganisation.

Under Chefen for Baneafdelingen virker en Overingeniør og en Overarkitekt, der varetager Projektering og til en vis Grad Udførelse af Anlægsarbejde.

Ledelsen af Jernbanedriften omkring i Landet var i Aarene 1915—1931 overdraget 3 Distriktschefer, men i Begyndelsen af 1932 blev Distrikternes Antal indskrænket til 2 med Grænsen ved Storebælt.

Ogsaa i Distriktsledelsen opstod der i de første Aar Kancellier, som dog afskaffedes i 1922. Distrikterne er nu organiseret efter lignende Delingslinier som Generaldirektoratet med Trafik-, Maskin- og Banebestyrere samt Signalinspektører som Ledere for de forskellige Omraader. Desuden findes der i hvert Distrikt en Regnskabsfører.

Distrikternes Banetjeneste udfører i mange Tilfælde Anlægsarbejder. For at undgaa Dobbeltprojektering er der truffet den Ordning, at Projekter, der er udført af Distrikterne, vel kritiseres, men ikke direkte omarbejdes i Generaldirektoratet, medens omvendt Projekter udført i Generaldirektoratet kritiseres i Distrikterne, men ikke omarbejdes der.

Fra 1915 var Tilsynstjenesten for hele Landet organiseret i Sektioner. I 1922 inddrog 15 af disse Sektioner, og nu er Ordningen den, at i

København og Aarhus, hvor Distrikterne har Sæde, varetages denne Tjeneste for de 4 Sagomraader af Tjenestemænd i Distriktsledelsen. Derimod er der i Jylland-Fyn for de fjernere Omraader 3 Trafiksektioner 2 Maskinsektioner og 9 Banesektioner og paa Sjælland 2 Banesektioner.

Søfartstjenesten ledes af en Søfartschef, der er placeret i Generaldirektoratet under Chefen for Trafik- og Personalafdelingen og til Medhjælp har en Skibsinspektør og en Skibsmaskininspektør. Denne Tjeneste henhører altsaa ikke under Distrikterne.

Under Chefen for Maskinafdelingen (Generaldirektoratet) sorterer direkte 2 Centralværksteder (København og Aarhus) samt et Værksted i Nyborg med Filial i Esbjerg.

III. Personalvæsen.

I 1919 gennemførtes en ny Lønningslov for Statstjenestemænd, ogsaa omfattende Statsbanerne. Samme Aar gennemførtes en Nedsættelse af Arbejdstiden og et ugentligt Fridøgn.

Personaleantallet fra 1921/22 til 1937/38 var følgende:

	Antal Personale			Pr. Bane- kilometer	Pr. 1000 Tog- og Sejlad- kilometer	Pr. 100.000 Vognaksel- kilometer
	Fast	Løst	Ialt			
1921/22	19 290	4 100	23 390	9,11	1,59	4,87
1924/25	19 004	3 916	22 920	8,86	1,28	4,25
1927/28	18 257	2 772	21 029	8,00	1,02	3,82
1930/31	17 502	4 425	21 927	8,18	0,87	3,49
1933/34	16 171	3 063	19 234	7,21	0,79	3,41
1937/38	15 174	5 610	20 784	8,14	0,69	3,16

Disse Tal giver Udtryk for den Rationalisering, som er foretaget i de forløbne Aar, saavel i Henseende til Arbejdets Tilrettelægning som til de tekniske Fremskridt paa de forskellige Arbejdsomraader (Broer, Lyntog, Sporforbedringer o. s. v.), der nærmere vil fremgaa af de følgende Afsnit.

I 1921 blev Arbejdstidsreglerne paa Forslag af en Sparekommission modificeret noget; Arbejdstiden fastsattes til 208 Timer i en Maaned med 26 Arbejdsdage for Tjeneste, der kræver Arbejde og Agtpaagivenhed i den langt overvejende Del af Tiden, 234 eller 260 Timer for andre Tjenester. I 1936 bortfaldt dog Normen 260 Timer. Overarbejde skulde principalt erstattes med Fritid i Løbet af de følgende 2 Maaneder. Senere blev der dog efter en streng Vinter med betydeligt Overarbejde for Personalet truffet den Ordning, at kun de første 20 Timers Overarbejde i en Maaned kunde erstattes med Fritid, medens overskydende Timer skulde betales kontant.

Personalets Gennemsnitsalder er ikke opgjort før 1931, men da Rekruteringen faktisk var standset fra 1921 til Midten af Trediverne, indtraadte der efterhanden en foruroligende Stigning i Gennemsnitsalderen derved, at man næsten helt manglede de unge Aargange. Siden 1931 har Gennemsnitsalderen været følgende:

1/11 1931 45,2 Aar
 31/3 1935 46,0 „
 31/3 1938 47,4 „

Som Led i Nedbringelse i Personalets Antal og samtidigt tjenende Ønsket om Anbringelse af yngre i en Række ledende Stillinger blev der fra 1933 indført den Ændring, at Aldersgrænsen, der hidtil havde været 70 Aar, midlertidig nedsattes til 65 Aar. For 1938 og 1939 er Grænsen igen forhøjet til 66 Aar og for Aaret 1940 er den 67 Aar, uden at der er taget Bestemmelse om, hvad der herefter skal ske.

Lønningsforholdene for Statsbanernes Tjenestemænd har i hele Perioden været fastsat af Lovgivningsmagten sammen med Lønningerne for alle andre Statstjenestemænd, og der har til Lønningerne været knyttet Tillæg, der varierede med Priser og Konjunkturer. Derimod har Statsbanernes Administration efter Forhandling med paagældende Fagforbund fastsat Lønninger for saavel faste Arbejdere i Værksteder og Remiser som de løse Arbejdere i alle Tjenester.

Tjenestemændene og de faste Arbejdere har i Lighed med andre Statstjenestemænd Pensionsret for sig og eventuelle Enker. Pensionsretten indtræder fra 35 Aars Alderen (før 1931 fra 30 Aars Alderen), og Pensionen kan stige til 42/60 af Lønnen efter det 63. Aar, forudsat at Ansættelse er sket inden det 30. Aar (før 1931 var højeste Pension 40/60 ved 60 Aars Alderen). Pensionen forudsætter, at Afskedigelsen skyldes Alder, Svagelighed eller andet utilregneligt Forhold. Enkepensionen udgør 1/3 af Lønnen, hvis Manden var over 35 Aar, eller hans Død skyldes Tilskadekomst i Tjenesten, ellers 1/5. Hertil kommer Tillæg for uforsørgede Børn. Som Bidrag til Pensionering betales 5 % af Lønnen allerede fra Ansættelsen.

I de senere Aar har Statsbanerne arbejdet stærkt paa at skabe en Personalepolitik paa længere Sigt.

Rekrutteringen sker for de største Grupper med unge omkring 20 Aars Alderen.

Ved Antagelse af Elever og Lokomotivspiranter anvendes psykotekniske Prøver, og Uddannelsen er reformeret.

For Klassen Elever — Medhjælpere — Assistenten, hvorfra næsten alle ledende Embedsmænd, der ikke skal være Teknikere, udtages, er der indført en højere Fagprøve i 25—30 Aars Alderen. For de ældre inden for Klassen, der forfremmes uden at have en saadan Uddannelse, er indrettet særlige Foredragsrækker, og frivillig Oplysningsvirksomhed inden for samtlige Tjenestemænd støttes økonomisk og navnlig gennem Levering af Foredragsholdere fra administrativ Side. Hertil kommer periodiske Møder mellem Styrelsen og de lokale Stationschefer til Drøftelse af foreliggende almene Spørgsmaal.

Et af de vigtigste Motiver for hele denne Virksomhed har været ad Frivillighedens Vej at fremkalde en Ændring af Personalets Indstilling i to Retninger. Dette udtryktes stærkt fra Ledelsens Side ved Aabningen af den første Foredragsrække, idet det udtaltes, at man skal naa frem til, at Personalet føler sig som Styrelsens Medarbejdere, der saavel udadtil over for Publikum som indadtil over for Personalet vil handle i Styrelsens Aand, og at Personalet vil indse, at Styrelsen samtidig med, at den søger Etatens Vel, i høj Grad ogsaa arbejder for Personalets Vel.

For det første har man altsaa ønsket inden for Personalet et frembringe Fællesskabsfølelse med Staten og Styrelsen. Statens Personale skal bringes til udadtil at være en Enhed og indadtil at arbejde godt og gnidningsfrit sammen. Personalet skal have Ret til indadtil at komme frem med sine Synspunkter, men til Gengæld Pligt til at afholde sig fra udadtil at falde Staten eller Styrelsen i Ryggen.

Dernæst ønskede man at fremskynde den gennem lang Tid indtraadte Forskydning i Tjenestemændenes Indstilling over for Befolkningen som Kunder hos Banerne.

Nutidens Ideal er, at Statsbanernes Personale i samme Grad som en privat Forretnings Repræsentant skal optræde elskværdigt og hjælpsomt over for Kunderne og være villig til i givet Fald at hjælpe dem udover de snævraste Begreber om Pligt. Personalet skal føle sig ikke som Samfundets Herrer, men som dets Tjenere.

Som foran nævnt har der gennem de sidste Menneskealdre været en stadig Bevægelse i Retning af dette Ideal, men det maa siges, at særlig de sidste Aars Bestræbelser har vist gode Resultater, og navnlig, at Befolkningen nu har lært at skatte Jernbanepersonalet, jfr. nærmere Afsnit V.

Endvidere er det over for Personalet fremhævet, at enhver Afgørelse maa ses som Led i en Helhed, ikke alene den rent øjeblikkelige, men ogsaa til en vis Grad en Helhed i Tiden, saaledes at man søger at lede Udviklingen og undgaar Situationer med unødvendig Strid og Modsætningsforhold.

Personalet skal i Tjenesten kunne handle efter Konduite, dog at Sikkerhedsreglementer ikke maa fraviges. Det skal huskes, at Bestemmelserne er til for Livets Skyld og ikke Livet for Reglernes Skyld. Afviger man fra Reglementet, handler man naturligvis paa eget Ansvar, men har Krav paa at blive bedømt ikke efter Resultatet af Handlingen, men efter den Situation, der forelaa, da Beslutningen maatte træffes.

Samtidig maa man være klar over, at en ledende Embedsmand ikke kan udrette noget, hvis han lider af Frygt for Ansvaret.

Derhos kræves den rette økonomiske Forstaaelse. Man skal handle, som man vilde gøre, hvis Forretningen paa det givne Grundlag blev ført for ens egen Regning, og ethvert Ræsonnement i Retning af, at det er ligegyldigt, hvad det koster, naar det er Staten, der betaler, er en af de mest fundamentale Forbrydelser.

Det vil altsaa ses, at der er søgt skabt en Propaganda indadtil, der meget vel kan sammenstilles med den i Afsnit V beskrevne Propaganda udadtil.

Et vigtigt og vanskeligt Spørgsmaal har været Forfremmelserne. Her staar i Modsætningsforhold Personalets Krav om meget vidtgaaende Hensyntagen til Tjenestealder over for Styrelsens Interesse i Hensyntagen til Kvalifikationer.

Der haves naturligvis store Grupper, hvor man uden Skade kan lade Tjenestealderen være afgørende, forudsat at paagældende opfylder det almindelige Krav om at være værdig til den Agtelse og Tillid, som Stillingen kræver.

Saa snart det imidlertid drejer sig om Arbejdsledere eller højere overordnede, maa Kravet om Avancement efter Kvalifikationer stilles, og

selvom en Del Emner udskydes gennem Uddannelser og Fagprøver, bliver der dog meget Rum tilbage for Skøn over Egnetheden til Avancement.

Allerede i Begyndelsen af Tyverne blev der af en Kommision opstillet og af Regeringen tiltraadt den Formel, at en Stilling bør besættes med den Ansøger, der anses for at være bedst i Stand til i det lange Løb at udfylde Stillingen. Af 2 lige kvalificerede Ansøgere bør den i Tjenestevalder ældste vælges, og yderligere vil et Fortrin i Tjenestevalder hos en i øvrigt kvalificeret Ansøger kunne opveje et vist Fortrin i Kvalifikationer hos en yngre Ansøger, dog under væsentlig Hensyntagen til Betydningen af den Stilling, der skal besættes.

Vanskeligheden har som Regel ligget i at faa de yngre, dygtige tilstrækkelig tidlig frem i ledende Stillinger, hvor de kunde udvikles videre til Overtagelse af virkelige Chefsstillinger i en handlekraftig Alder. Derimod har der i adskillige Aar været fulgt den Praksis, at Forfremmelse efter det 60. Aar var næsten udelukket. Endvidere har man været meget varsom med at forflytte Folk i Slutningen af Halvtredserne, naar de har virket en lang Aarrække paa deres hidtidige Arbejdsplads.

For visse Personalegrupperes Vedkommende har Statsbanerne været stillet over for særlige Problemer i de seneste ca. 20 Aar. Dette gælder særlig Assistentpersonalet, d. v. s. Kontorpersonale, der rekruterer af Aspiranter i 16—18 Aars Alderen med højere Skoleuddannelse (Real- eller Studentereksamen), som faar den fornødne faglige, saavel teoretiske som praktiske Uddannelse og i de yngre Aar anvendes saavel paa Stationerne som i Administrationskontorer, hvor ikke særlig teknisk eller lignende Uddannelse kræves, og som senere avancerer til de mere overordnede Stillinger inden for de samme Arbejdsomraader.

Denne Klasse (Assistentklassen) har altid regnet med, at Flertallet skulde avancere til højere Stillinger, og den tidligere stærke Udvikling i Jernbanenettet gav gode Muligheder herfor.

Standsningen i Jernbanebyggeriet efter Verdenskrigen ændrede dette Forhold, og samtidig var der under Krigsaarenes meget stærke Trafik og i Aarene umiddelbart efter Krigen med den da gennemførte Tjenestetidsregulering m. v. sket en stærk Forøgelse af Antallet i Assistentklassen.

Der rejstes da hurtigt Spørgsmaal om at foretage særlige Foranstaltninger til at raade Bod paa Vanskelighederne. Hertil var der to Muligheder.

For det første kunde man overføre visse Stillinger fra Bundklassen til Avancementsklassen, og dette er i Overensstemmelse med Statens almindelige Politik gennem Aarene sket i ret betydeligt Omfang. Det har her været en Opgave for Administrationen at sørge for, at Arbejdet i fuldt Maal fulgte med i Oprykningen, saa det samlede Personalebehov ikke steg.

En endnu mere effektiv Løsning af Problemet naar man, hvis man er i Stand til af den Bundklasse, hvorfra der avanceres, at udskille Arbejder til Udførelse af Specialister, der ikke skal avancere. Denne Fremgangsmaade kan jo imidlertid, hvor effektiv den end kan være, først virke paa den næste Generation, d. v. s. for de Aspiranter, der antages efter Arbejdets Udspecialisering.

Endvidere er det begrænset, hvad der kan opnaas; man bør som paa

de fleste andre Omraader vælge den gyldne Middelvej. Dels sætter Arbejds­mængden de enkelte Steder Grænse for Udspecialiseringen, dels maa man have et vist Antal all-round Folk, der kan sættes ind overalt, hvor der er Brug for dem, og af hvilke man kan udtage Fremtidens Arbejds­ledere. I øvrigt maa der passes paa, at Linierne holdes, saaledes at Spe­cialisten ikke faar Adgang til at udføre andre Arbejder end dem, der læres ved selve Indøvelsen. I modsat Fald risikerer man blot efter en Tids Forløb Krav om Oprykning til Ligestilling med den faglærte, skønt Betingelserne herfor slet ikke er til Stede.

Udspecialisering af Arbejde fra Assistentklassen er sket til special­uddannede Portører, der saa blev oprykket i en noget højere Klasse, samt til den saakaldte Kontoristklasse.

Denne sidste Klasse, der fortrinsvis bestaar af Kvinder, opstod i Administrationskontorer ved Maskinskrivning, Stenografering, visse Regnskabs- og Revisionsarbejder m. v. Senere anvendtes den ogsaa i Stationstjenesten.

Talmæssigt belyses Udviklingen saaledes:

	31/3 1921	31/3 1931	31/3 1938
Avancementspladser for Assisterter	617	747	888
Assisterter (inkl. Aspiranter)	2146	1506	1127
Tilsammen	2763	2253	2015
Kontorister (inkl. Aspiranter)	592	471	532

Forskydningerne i det første Tiaar afspejler Spare- og Rationalise­ringsforanstaltninger og den standsede Rekrutering. Denne sidste ses endnu tydeligere, hvis man udskiller de enkelte Aldersgrupper indenfor de 1127, der nu findes i Assistentklassen. Det viser sig da, at ikke mindre end godt 500 er født i Aarene 1899—1903 og antagne i Aarene 1916—20.

Avancementspladsernes Antal er i de 17 Aar steget med 44 %, og Antallet i Assistentklassen er faldet med 47 %, altsaa næsten til Halv­delen.

Endvidere har man slettet enkelte Grænser mellem de forskellige Personalegrupper. Der er skabt Mulighed for, at Portører og Kontorister gennem særlig Uddannelse kan rykke op i Assistentklassen med Mulig­hed for videre Forfremmelse. Statsbanernes Behov for Personale med juridisk Uddannelse dækkes i vid Udstrækning ved, at Tjenestemænd med Trafikuddannelse i deres Fritid har gennemgaaet Universitetsuddan­nelsen. Derimod har man fra tidligere Tid den Ordning, at Jurister og Ingeniører, der indtræder i Etaten paa Grundlag af Embedseksamen, ikke maa sættes til Trafikuddannelse.

Den nye Personalepolitik, som de foran omtalte Problemer er Ud­tryk for, mødte vel i de første Aar en vis Skepsis og Modstand hos Per­sonalet, ikke mindst fordi Foranstaltninger, der i det lange Løb uimod­sigeligt virker til Personalets Fordel, ofte medfører visse øjeblikkelige Bivirkninger af mindre behagelig Art. Efterhaanden som Tiden gik, og man tillige saa, at Forandringerne inden for Etaten ikke begrænsedes til at bringe Udgifterne ned, men at der samtidig, som det fremgaar af det følgende, i endnu højere Grad sattes ind paa at skabe nye Indtægter, bringe Etaten frem og skabe et godt Forhold til Befolkningen, afløstes Modstanden af Forstaaelse, og i Dag tør det siges, at Statsbanernes Per-

sonale staar samlet om deres Etat og med virkelig Arbejdsglæde deltager i dens Bestræbelser for at overvinde Tidens Vanskeligheder.

IV. Trafik.

Efter at Statsbanerne i Aarene under og nærmest efter Verdenskrigen flere Gange paa Grund af Vanskelighederne ved Kultilførslerne havde maattet nedskære Køreplanen, saa den langt fra dækkede det naturlige Trafikbehov, søgte man i Aarene efter 1920 at rekonstruere den. Sommerkøreplanerne omfattede følgende Antal daglige Persontogskilometer:

1921: 30 472

1923: 37 081

1926: 41 606.

I 1929 var Tallet vokset til 53 001. Samtidig foregik der i dette Tiaar en Udvikling i Retning af i stadig stærkere Grad og først paa alle Hovedstrækninger at udskille Person- og Godstrafik, saaledes at man gik bort fra Gruppen "Blandede Tog", der betjente saavel den lokale Persontrafik som Godstrafikken, og som navnlig under den opstaaende Konkurrence med Automobiltrafikken paa Landevejene ikke var tilfredsstillende. Anskaffelsen af Motorlokomotiver og -vogne (jfr. nærmere herom Afsnit VII) begunstigede denne Udvikling, idet det nye Materiel kunde indsættes som smaa, i Drift billige Persontog, fra først af mest paa Sidebanerne.

Endvidere blev naturligvis visse Strækningers Udbygning til Dobbeltspor udnyttet køreplansmæssigt. Indførelsen af Billigkørsel paa Søn- og Helligdage (jfr. Afsnit V) paavirkede Helligdagsplanerne. Til Fremskyndelse af Postbefordring i vigtige Forbindelser blev indlagt særlige Posttog, herunder Avistog til hurtig Befordring af Aviser i Nattimer fra Hovedstaden til Provinsen.

I det sidste Tiaar er denne Udvikling fortsat og nye Former kommen til, særlig gennem Elektrificeringen af Københavns Nærtrafik — med Tog fast hver 20. Minut, paa Bybanestrækningen dog 2 Tog pr. 20 Minutter — gennem Lyntogene og Bygningen af større Motorvogne. Det daglig kørte Antal Persontogskilometer var i Sommeren 1934 — den sidste før de betydelige Køreplansomlægninger som Følge af Lillebæltsbroen og Lyntogenes Etablering — 56 867. Det er i Sommeren 1938 steget til 67 512. Ved Bedømmelsen af Tallene maa det erindres, at Driften paa ialt 6 Sidebaner paa ialt 148 km er nedlagt i de sidste Aar (jfr. Afsnit VI).

Det kørte Antal Togkilometer i Tusinder er saaledes:

I Driftsaaret	Persontog og højere Tog- arter	Blandede Tog og lavere Togarter	Ialt	Ialt Togkm. pr. Bane- kilometer
1920—21	4 573	7 459	12 032	5 195
1925—26	10 291	7 474	17 765	7 267
1930—31	16 595	7 932	24 527	9 773
1935—36	20 611	7 107	27 718	11 173
1937—38	22 263	7 266	29 529	12 362

Tallene viser en Stigning i Togkm pr. Banekm i de 17 Aar paa næsten 140 %. Denne Forøgelse falder ganske overvejende paa den Del af Togene, der kun afvikler Personbefordringen. For de rene Godstog er der fra 1921 til 1938 en Stigning i det daglige Kilometertal fra 9201 til 13 449, men denne Stigning modsvares i det væsentlige af Nedgang i Gruppen af blandede Tog. Godstogskøreplanen har ret naturligt været paavirket af Tilbagegangen i Godsbefordringen (jfr. Afsnit V), og Udviklingen har for denne Toggruppes Vedkommende i alt væsentligt begrænset sig til en hurtigere Fremførelse og nogen Overflytning til Natkørsel af Hensyn til den hurtigst mulige Placering af Forsendelserne.

Med Hensyn til Persontogenes Maksimalhastighed og Rejsehastigheden gælder, at disse i hele den første Del af de sidste 20 Aar laa nogenlunde fast. Maksimalhastigheden var indtil 1931 90 km/T og derefter til 1935 (ved Lyntogenes Indførelse) 100 km/T.

Rejsehastigheden laa meget langt derunder, dels fordi selv de store Eksprestog normalt standsede i hvert Fald ved alle de nogenlunde store Provinsbyer undervejs, dels fordi man ved al Færdsel mellem Landsdelene havde betydelige Tidstab ved Færgeoverfarterne, saavel paa selve Sejladsen som paa Overfartsstationerne med deres Rangering af gennemgaaende Vogne.

Ved Ibrugtagningen af Lillebæltsbroen og Etableringen af Lyntogene med Maksimalhastighed 120 km/T (jfr. Afsnit VII) skete der revolutionerende Fremskridt med Hensyn til Rejsehastigheden mellem Landsdelene, og senere — ved Ibrugtagningen af Storstrøms- og Oddesundbroen og Indsættelse af hurtige Motortog i Tilslutning til Lyntogene — udbyggedes disse Fremskridt ogsaa uden for Lyntogsstrækningerne.

Forandringer belyses bedst gennem nogle Eksempler:

		<i>Lyntogs-Strækninger:</i>			
		km	1934	1938	
København—Frederikshavn ..	560	12 T.	40 Min.	7 T.	30 Min.
København—Aalborg	475	10 T.	20 Min.	6 T.	22 Min.
		<i>Delvis Lyntog, delvis alm. Motortog:</i>			
		km	1934	1938	
København—Thisted	456	12 T.	53 Min.	9 T.	9 Min.

De paagældende Strækninger indeholder Overfarten Korsør—Nyborg, og Tallene giver derfor ikke noget rigtigt Billede af Rejsehastigheden paa Banerne alene. Tager man Strækningen København—Aarhus med Fradrag af Storebæltsoverfarten, og regner man Sejladsen til 1 Time 18 Min., hvilket er Tiden for det hurtigste Lyntog, bliver Rejsehastigheden for den 309 km lange Strækning:

1883:	35 km pr. Time
1933:	48 km pr. Time
1938:	{ Lyntog 96 km pr. Time
	{ Damptog 53 km pr. Time.

En ret betydelig Del af Lyntogenes Fortrin kommer af, at disse Tog ikke faar Ophold paa begge Sider af Færgestrækningen, men direkte ankommer til og afgaar fra Færgens Dæk (jfr. Afsnit VII).

Foruden den stærke Fremskyndelse af den enkelte Rejse opnaaedes der gennem Lyntogene det meget betydningsfulde, at Rejser mellem Hovedstaden og den fjernere Provins kunde foretages frem og tilbage samme Dag, saa man fra sit Hjem i Jylland kunde rejse til København om Morgen, afgøre Forretninger, Møder eller lignende der og efter Tilbagerejse igen naa sit Hjem i Løbet af Aftenen (og omvendt fra København). Der spares derved foruden megen Tid Overnatning ude.

Paa vor internationale Rute mellem Norden og Kontinentet via Gedser—Warnemünde er der ved Anlæg af Storstrømsbroen (jfr. Afsnit VI) og Ibrugtagning af kraftige Dampmaskiner opnaaet en i Forhold til Strækningens Længde betydningsfuld Fremskyndelse. Tiden for Dagforbindelserne er:

	km	1937	1938
København—Gedser	170	3 T. 10 Min.	2 T. 27 Min.

Endelig er der ved Etablering af Motor-Eksprestoget "Nordpilen" mellem Frederikshavn og Flensborg skabt en hurtig Forbindelse mellem navnlig det vestlige Kontinent og Nordjylland, Sverige (via Frederikshavn—Göteborg) og fra Sommeren 1939 Norge (via Hirtshals—Christianssand). De 444 km fra Grænsen til Frederikshavn køres paa $5\frac{3}{4}$ Time.

Til Belysning af Omfanget af Kørsel med Motortogs-Materiel skal endelig nævnes, at i Sommeren 1938 fordelte det daglige kørte Antal Per-togskilometer sig saaledes:

Damptog:	33 816 km
Motortog:	22 685 km
Lyntog:	5 090 km
Elektriske Tog:	5 921 km
Ialt	67 512 km.

Damplokomotiverne har saaledes maattet afgive Halvdelen af Kørselen med Persontog til Motordrift under de forskellige Former.

Jævnsides med Udviklingen af Køreplanen har man søgt at tilpasse de gældende Sikkerhedsreglementer og andre Bestemmelser efter Nutidens Forhold og i det hele taget at rationalisere Driftstjenesten, forenkle og billiggøre Ekspeditionen og i øget Omfang tage tekniske Hjælpemidler i Brug. For at billiggøre Betjeningen af de mindste Ekspeditionssteder paa Sidebanerne er man gaaet over til at lade saadanne Smaastationer bestyre af private i Entreprise.

I Forholdet til Postvæsenet er der paa flere Punkter indført principielle og ogsaa for Statsbanernes Økonomi ret betydningsfulde Ændringer. Fra 1. Oktober 1933 afsluttedes der saaledes en ny Overenskomst om Postbefordringen paa Statsbanerne, ved hvilken der blev opnaaet et nøjere Samarbejde mellem Postvæsenet og Statsbanerne til Udvidelse og Forenkling af Postudvekslingen. Der blev bl. a. indført den Ordning, at i Tog, hvor Postbefordring vel var ønskelig, men hvor Postens Omfang, Ekspedition eller lignende ikke nødvendiggør Postvogne eller særlige Postrum, kan Befordringen ske som "Togpost", idet Statsbanernes Togpersonale da foretager Udvekslingen. Endvidere kan Publikum til Togpersonalet i de fleste øvrige Tog uden almindelig Postbefordring aflevere

almindelige frankerede Brevforsendelser til Besørgelse. Samtidig revideredes Betalingsreglerne, hvad der gav sig Udtryk i, at medens Statsbanernes Indtægt af Postbefordringen i 1932—33 var 5½ Mill. Kr., er den i 1937—38 næsten 8 Mill. Kr.

I Landsbyerne ved de mindre Stationer er der som Regel ikke særskilt Postkontor, men Postarbejdet udføres paa Stationerne ved Statsbanernes Personale. Dette skete tidligere efter Overenskomst mellem Postvæsenet og den enkelte Stationsbestyrer, men fra 1. April 1932 overtog Statsbanerne Udførelsen af Postarbejdet paa Stationerne i Entreprise. Arbejdet blev gjort til Tjenestepligt for Stationspersonalet, idet dog Bestyrerne fik et efter Ekspeditionens Omfang gradueret Honorar for Ledelsen og Ansvaret, og ved Fastsættelsen af Stationernes Personalestyrke blev der taget Hensyn ogsaa til Postarbejdet. Omordningen har givet Statsbanerne en betydelig Indtægt.

Ogsaa Forholdet til de forskellige Erhvervsvirksomheder paa Statsbanernes Omraade (Restaurationer paa Stationer og Overfarer, Bladsalg, Kiosker, Reklamerings m. v.) er bleven revideret og Afgiftsberegningerne tilrettelagt rationelt, saaledes at Statsbanernes Lejeindtægter og Afgifter fra Erhvervsvirksomhederne fra 1920/21 til 1937/38 er steget fra ca. 1,7 til ca. 3,5 Mill. Kroner.

Angaaende Omfanget af Person- og Godsbefordringen henvises til Afsnit V. Til Belysningen af Sikkerheden for de Rejsende oplyses følgende Tal:

	Antal dræbte Passagerer uden egen Skyld	Antal per- sonkm.
1921/22—25/26	1	5524 Mill.
1926/27—30/31	0	5452 „
1931/32—35/36	2	6100 „
1936/37—37/38	0	2922 „
Ialt i 17 Aar	3	19.998 Mill.

Da Motorvognstrafikken paa Landevejene i Løbet af Aarene 1920—30 udviklede sig, gik Statsbanerne ikke direkte ind i denne Trafik, men indskrænkede sig til en vis Konkurrencevirksomhed i Retning af Oprettelse af Trinbrætter samt Indførelse af nye Tog som foran nærmere omtalt under Køreplanen. Derhos søgte man at opnaa Regulering af Landevejstrafikken fra Statsmagtens Side. Disse Bestræbelser mislykkedes i det væsentlige. Trinbrætterne er en Hindring for god Toggang og vil i stort Antal efterhaanden forsvinde, og et større Forsøg omkring 1928 paa en Regulering i Retning af at indføre Bilruterne til nærmeste Landstation i Stedet for til Købstæderne førte ikke til noget Resultat som Følge af Modstand fra de lokale Myndigheder. Der er ingen Grund til at beklage dette Resultat, idet Forsøget, hvis det var lykkedes, vilde have ført til Brud paa Trafikkens almindelige Love.

I 1931 gik da Statsbanerne ind i en helt ny Trafikpolitik, idet man nu besluttede sig til at overtage alle Personrutebiler, der forbandt Byer med Statsbane og gik nogenlunde parallelt med Jernbanen. Disse Ruter havde 5-aarig Koncession af det offentlige og kunde altsaa, hvis den fornødne Tilslutning kunde opnaas, erhverves ved Periodens Udløb.

Det Antal Ruter, der herefter blev Spørgsmaal om at overtage, omfattede ca. 80 af Landets 800 Ruter, altsaa kun ca. 10 %; men det maa indrømmes, at det var de største og bedste Ruter, man ønskede at faa.

Sagen startedes med en Trafikplan for Sønderborg Amt, hvor man enedes med Amtsstyrelsen om at nedlægge 2 Statsbanelinier og et Net af Smaabaner samtidig med, at Staten overtog 1 af disse Smaabaner og ombyggede den til Normalspor. Tillige fik Statsbanerne Eneret paa Koncession til Kørsel med Personrutebil i Amtet. Da dette med Rigsdagens Tilslutning var gennemført, var Banen fri for den videre Udvikling, og i 1938 driver Statsbanerne ca. 3000 km Omnibuslinie, dels alene, dels i Forbindelse med paagældende Egns Privatbane.

Rutebilernes Personale blev ikke indkorporeret i Tjenestemandssystemet. De enkelte Ruter ledes af lokale Driftbestyrere, oftest Ruterens tidligere Ejer, der sorterer direkte under Generaldirektoratet, og Personalet lønnes efter Overenskomst med paagældende Fagforening.

Overtagelsen er snart afsluttet for hele Landet. Den har givet Statsbanerne et ikke ubetydeligt Overskud foruden Afskrivning og Forrentning af Anlægskapitalen, og — hvad vigtigere er — den tidligere Tilstand af Krig og Konkurrence er afløst af Samarbejde. Medens Rutebilerne tidligere fortrinsvis udsendtes, naar der var mest Trafik at tage fra Banen, har man nu ved Køreplanernes Tilrettelægning kunnet tage Hensyn til Toggangen. Adskillige Steder er landsvigtige Forbindelser ført ud i Periferien ved Hjælp af Rutebiler, hvor det vilde have været økonomisk uforsvarligt at indlægge Tog.

Rutebilernes Betydning i Forhold til Jernbanernes kan selvfølgelig langt fra maales ved Sammenstilling af Rutelængden 3000 km med Statsbanernes Længde paa 2390 km og Overfartslængden 170 km. Et bedre Maal faar man ved Sammenligning af Aarsindtægten af Rutebilernes Personbefordring ca. 4,1 Mill. Kr. med Statsbaneindtægten af Personer og Rejsegods 60.6 Mill. Kr.

For Godskørslen paa Landevejene har man i hvert Fald ikke hidtil kunnet træffe en Ordning svarende til Personkørslen. Konkurrencen her stammer ikke saa meget fra den organiserede Vognmandsstand, men overvejende fra selvkørende Vognmænd eller Smaaforretninger med enkelte Chauffører, der har ubegrænset Arbejdstid og meget lave Lønninger og samtidig i stort Omfang kører med Overbelastning.

Hidtil er det ikke lykkedes at sanere denne Del af Trafikvæsenet. Den liberalistiske Indstilling i denne Henseende hos store Dele af Befolkningen har modsat sig Indskrænkning i Adgangen til Udfoldelse af det frie Initiativ paa dette Omraade.

Der synes dog at være en voksende Forstaaelse af, at det ikke er givet, at en ureguleret Sum af de mange Egeninteresser netop skulde give den størst mulige Lykke for hele Samfundet. Og dette er ikke noget nyt nordisk Synspunkt. Allerede Kong Valdemars jydsk Lov af 1241 indeholder i Fortalen de berømte Ord "Thi var der ej Lov i Landet, da hayde den mest, som mest monne gribe". Det sørgelige er imidlertid, at jo længere Reguleringen udskydes, des mere føleligt vil den ramme.

V. *Tarifvæsen.*

I Persontaksterne foretoges fra 1. Juli 1922 en Nedsættelse af

Taksterne for Billetter med gennemsnitlig 10—12 % for 3. Klasse, for hvilken Grundprisen herefter blev fastsat til 5 Øre pr. km (den nu-gældende Grundpris) med Zonetakster efter en faldende Skala for større Afstande end 225 km. For 2. Klasses Billetter, der tidligere kostede det dobbelte af 3. Klasses Billetter, fastsattes en Grundpris af 1,7 Gange Grundprisen for 3. Klasse, hvilket svarede til en Nedsættelse paa ca. 25 %. Endvidere blev Taksterne for Abonnementskort nedsat betydeligt.

Fra 1924 udvidedes den billige Søndagskørsel (Hen- og Tilbage-rejse for Enkeltbilletpris), der hidtil havde været begrænset til enkelte særligt etablerede Søndagstog, til det nuværende Omfang: Hen- og Tilbage-rejse for Enkeltbilletpris over mindst 29 km paa alle Søn- og Helligdage (med Undtagelse af de store Højtider) med alle ordinære Persontog (ikke Hurtigtog) med enkelte Undtagelser for bestemte Stræk-ninger.

Loven af 25. Februar 1925 gav Generaldirektøren Bemyndigelse til i særlige Tilfælde, hvor Hensynet til Driftens Økonomi maatte gøre det ønskeligt, at nedsætte Taksterne for Personbefordringens Vedkommende med indtil 50 %. Denne Bemyndigelse er i trafikerhvervende Øjemed siden blevet hyppigt anvendt, især over for større samlede Rejseselskaber ved Etablering af særlige Udflugtstog, ved Salg af Rundrejsebilletter m. m.

Fra 1. August 1928 blev Grundprisen for 2. Klasses Billetter nedsat fra 1,7 til 1,5 Gange Prisen for 3. Klasses, for at modvirke Afvandringen fra 2. Klasse, der bl. a. skyldes det stigende Antal private Personauto-mobiler.

Samtidig blev der indført Dobbeltbilletter til nedsat Takst (1½ Gange Enkeltbilletprisen) for Afstande indtil 60 km, gyldige 2 Hverdage med tilsluttende og mellemliggende Søn- og Helligdage. Fra 1. September 1929 udvidedes Udstedelsen af saadanne Billetter til hele Statsbaneom-raadet uden Afstands begrænsning, og fra 1. December 1932 forlængedes Gyldighedstiden til 8 Dage. Af Hensyn til en ny Lov om Arbejderferier hvorefter Arbejdere kan faa 2 Ugers Ferie aarligt, vil Gyldighedstiden for Dobbeltbilletter til Rejser, der foretages indenfor Tidsrummet 1. Maj —30. September 1939, blive udvidet til 16 Dage.

Fra 1. December 1932 indførtes af Hensyn til Konkurrencen med de private Automobiler Gruppebilletter, der udstedes for Selskaber paa mindst 4 Personer, der samlet foretager en Rejse over en Afstand af mindst 30 km og tilbage samme Dag, med 33⅓ % Nedsættelse i de sammenlagte Enkeltbilletpriser for Hen- og Tilbage-rejse. Saadanne Fællesbilletter kan ikke udstedes over længere Afstande end 270 km (den Afstand, hvor Zoneberegningen nu begynder, jfr. nedenfor).

Fra 1. Maj 1934 fastsattes Taksterne for Billetter og andre Rejse-hjemler under Hensyn til de nye Vognklassebetegnelser, nemlig 1. Klasse (Pris som tidligere 2. Klasse) og Fællesklasse (Pris som tidligere 3. Klasse). Til Brug for rejsende i de gennemgaaende Vogne i Forbindelse med Udlandet, der fører 3 Vognklasser, udstedes dog som hidtil direkte Billetter til 1., 2. og 3. Klasse.

Priserne for Billetter over længere Afstande blev forhøjet, idet Grænsen for Takstberegningen efter Grundtaksten pr. km blev forhøjet

fra 226 til 270 km med den deraf følgende Forhøjelse af Zonetaksterne for Afstande fra 271 km og opefter.

Tillægsbetalingen for Benyttelse af Hurtigtog blev inddelt i 3 Zoner, hvorved Betalingen i Forhold til den tidligere gældende Tillægsbetaling, der var ens for alle Afstande, blev lavere for Afstande indtil 50 km, uforandret for Afstande fra 51—100 km og højere for større Afstande.

Taksterne for Abonnementskort blev reguleret. For Kort til Rejser mellem samtlige Stationer blev Prisen for Fællesklassen forhøjet, medens Prisen for Kort til 1. Klasse blev nedsat som Følge af, at man gik over til at regne $1\frac{1}{4}$ Gang (mod tidligere $1\frac{1}{2}$ Gang) Prisen for Fællesklassekort, fordi 1. Klasses Vogne var blevet inddraget paa Sidebaner og i Lokaltog paa Hovedbaner.

I Anledning af Elektrificeringen af visse Strækninger i Københavns Nærhed og Oprettelsen af adskillige nye Holdsteder i København, hvorved Jernbanestrækningerne indenfor Staden København fik betydeligt forøget Betydning for Bytrafikken, indførtes der Salg af særlige billige Billetter og Abonnementsbilletter til Rejser paa Bybanestrækningerne.

Antallet af Rejser og Personkilometer udtrykt i Millioner samt Indtægten pr Personkilometer stiller sig saaledes:

	Rejser		Ialt	Personkm.	Intægt pr Personkm.
	Københavns Nærtrafik	Andre Rejser			
1913/14	—	—	23,7	800,0	3,0 Øre
1921/22	—	—	29,3	1 051,9	6,3 „
1925/26	—	—	31,6	1 161,2	5,0 „
1932/33	13,7	15,5	29,2	1 057,8	3,9 „
1936/37	30,9	19,2	50,1	1 459,5	3,9 „
1937/38	32,6	18,4	51,0	1 462,3	3,9 „

I Perioden 1921/22—1932/33 var Persontrafikken praktisk taget uforandret. Stigningen i Rejsetrangen i disse Aar blev optaget af det stadig voksende Antal Motorkøretøjer paa Landevejene. Det mindste Antal Rejser foretoges i Driftsaaret 1932/33, der i Danmark var Verdenskrisens Kulminationsaar. Siden da har de store trafikale Forbedringer og Elektrificeringen af Københavns Nærtrafik samt den bl. a. af Statsbanernes Propaganda stærkt støttede Stigning i Rejselysten medført en voldsom Stigning i Persontrafikken. Nedgangen i Fjerntrafikken fra 1936/37 til 1937/38 skyldes Forskydning af Paaskens Beliggenhed. Hvis dette Moment udlignes, er Tallene for de 2 Aar omtrent lige store.

Af Personkilometerne i Aaret 1937/38 besørgees 14 % af Lyntogene og 14 % af de elektriske Tog i Københavns Nærtrafik.

Fra 5. Juli 1921 blev Ilstygodstaksterne nedsat med fra 19 til 31 %.

Fra 20. April 1922 nedsattes Taksterne for levende Dyr med $33\frac{1}{3}$ %, og fra 1. Maj 1922 nedsattes Godstaksterne med gennemsnitlig 25 % for Fragtstygods og $121\frac{1}{2}$ % for Fragtgods i Vognladninger. Desuden blev det paalagt Statsbanerne yderligere at give et Afslag i Fragten paa 20 % (for Tørv 30 %) for Varer fra en Række Industrivirksomheder,

som hidtil af Indenrigsministeriet havde faaet Tilskud til deres Fragt-udgifter.

Ved Loven af 25. Februar 1925 blev der givet Generaldirektøren for Statsbanerne Bemyndigelse til i særlige Tilfælde, hvor Hensyn til Driftens Økonomi gør det ønskeligt, at nedsætte Taksterne for Befordring af Gode og levende Dyr med indtil 33 $\frac{1}{3}$ %.

Derefter gik Statsbanernes Bestræbelser ud paa ved Benyttelse af denne Bemyndigelse at slutte særskilte Fragtaftaler med de større Forsendere, for derved at søge, dels at bevare Transporter, dels at erhverve saadanne, der havde været unddraget Jernbanen. Der blev da ogsaa sluttet et meget betydeligt Antal Fragtaftaler, og endvidere gennemførtes der forskellige Ændringer af Takster og Tarifbestemmelser i Retning af Nedsættelser af Betalingen, bl. a. blev der fra 15. Marts 1925 foretaget en Nedsættelse af Taksterne for Styksendinger af levende Dyr og indført lempeligere Fragtberegningsregler for levende Dyr i Vognladninger.

Fra den 1. April 1927 blev der foretaget en almindelig Nedsættelse af Taksterne for Gode og levende Dyr.

Nedsættelsen udgjorde for levende Dyr ca. 30 % for Styksendinger og ca. 25 % for vognladningsvise Sendinger. Stykgodstaksterne blev nedsat med fra godt 30 % (for de korteste Afstande, hvor Konkurrencen var mest mærkbar) til ca. 20 % for de længste Afstande. For Vognladningsgode blev Nedsættelsen foretaget i Forbindelse med en Udvidelse af Antallet af Vognladningstakster fra 4 til 7 Takstklasser, saaledes at Nedsættelsen kom til at udgøre 33 $\frac{1}{3}$ % for de groveste Varer, ca. 30 % for andre Varer, der var særligt udsat for Automobilkonkurrencen, og ca. 20 % for de øvrige Varer. De tidligere nævnte særlige, nedsatte Industritakster, der indførtes i 1922, bortfaldt, da de ordinære Takster efter den almindelige Nedsættelse blev lige saa lave. Ligeledes kunde saa godt som alle de sluttede Fragtaftaler afvikles, da Fragten efter de nye Takster blev gunstigere for Forsenderne end de ved Aftalerne indrømmede Fragter.

Den stadig stærkere Konkurrence fra Automobilbefordringens Side bevirkede imidlertid, at Statsbanerne trods den betydelige Nedsættelse havde store Vanskeligheder ved at fastholde Trafiken. Der maatte derfor foretages yderligere Foranstaltninger, bl. a. blev der fra 1. Juni 1928 indført en Undtagelsestarif for Fragtgode i Nærtrafiken (over Afstande af indtil 125 km, dog ikke over Storebælt), hvorved der indførtes en særlig med 10 % nedsat Fragtstykgodstakst for Sendinger paa mindst 1500 kg og en særlig lav Mindstevægt for Vognladningsgode (3000 kg mod normalt 5000 kg). Desuden blev det nødvendigt i stadig stigende Grad at slutte Fragtaftaler med Forsenderne.

Der blev i 1928 oprettet et Transportagentur med Opgave at varetage den direkte personlige Forbindelse med Trafikanterne og virke for Trafikerhvervelse. Dette Agentur har sit Hovedkontor i København og et Antal Lokalrepræsentanter rundt i Landet, der hver virker indenfor sit Omraade. Indenfor visse Grænser er der givet Transportagenturet Bemyndigelse til at afslutte Fragtaftaler om indenlandske Forsendelser med Forsenderne efter nærmere fastsatte Retningslinier. Aftaler af principiel og mere omfattende Natur sluttet af Generaldirektoratet.

Som et Led i Bestræbelserne for Trafikerhvervelse er der ved Trans-

portagenturets Foranstaltning etableret Oplandskørsel fra og til praktisk taget alle Statsbanestationer ved lokale Vognmænd, med hvem Statsbanerne har sluttet Kontrakt, og til hvem Statsbanerne ofte yder et efter Forholdene i hvert enkelt Tilfælde afpasset mindre Tilskud, for at Forsenderne for en rimelig Betaling ogsaa ved Benyttelse af Statsbanerne kan opnaa den "Dør til Dør" Befordring, som har været Lastautomobilernes Styrke i Konkurrencen.

I Tiden siden 1927 er af Konkurrencehensyn forskellige Varer ved Forsendelse som Fragtgoods i Vognladninger blevet detariferet, og endvidere er der — navnlig i Forbindelse med Udlandet — blevet indført en Række Undtagelsestariffer med nedsatte Takster for visse Varer, der sendes i en nærmere fastsat Mængde. Derimod er der ikke foretaget generelle Takstændringer, idet man har anset det for mest formaalstjenligt for Trafikerhvervelse at træffe Særaftaler med de betydende Forsendere for ved særlige Fragrabatter at sikre Transporterne for Jernbanen.

Antallet af befordrede Tons Gods og Tonkilometer samt Indtægten pr. Tonkilometer, udtrykt i Millioner var:

	t	tkm	Indtægt pr tkm.
1913/14	6,29	538,8	5,4 Øre
1921/22	6,66	581,3	16,5 „
1925/26	6,49	571,5	12,3 „
1932/33	4,48	486,7	8,2 „
1936/37	5,03	589,6	7,8 „
1937/38	5,04	596,0	7,7 „

Befordringsmængden af Gods gik stadig nedad i det første Tiaar, og Verdenskrisen, der her i Landet særlig udviklede sig som en Landbrugskrise, medførte en katastrofal Nedgang, saa at Befordringsmængden 1932/33 kun udgjorde $4\frac{1}{2}$ Mill. t. Den i de senere Aar indtraadte Bedring i Konjunkturerne har medført en svag Stigning. Af Godsmængden udgør Vognladningsgoods ca. 83 %, Stykgods ca. 15 % og levende Dyr ca. 2 %.

Foran er omtalt den Del af Statsbanernes Trafikerhvervelse, der repræsenteres af Transportagenturet. Hertil kommer Statsbanernes Propaganda over for Befolkningen.

Denne Propaganda var meget svagt udviklet indtil 1931. Nogen Bevilling til egentlig Reklame var ikke givet, hvorimod der fandtes en Bevilling paa 35 000 Kr til Bekendtgørelser.

Organisation af en virkelig Reklame maa naturligvis tage nogen Tid, men derimod kunde enhver Mulighed for en Propaganda udnyttes, og det var for saa vidt nødvendigt, som Statsbanerne og deres Personale ikke dengang kunde siges at være populære. Der var utvivlsomt i denne offentlige Mening adskillig Uretfærdighed; men man kommer jo hverken i det offentlige Liv eller i Forretninglivet udenom det Faktum, at hvis Folk tror, at noget er galt, er det som Regel for paagældende Institution lige saa slemt, som om det virkelig var galt.

Nu blev ethvert større Fremskridt benyttet til en Propaganda. Bevisenheder, som ellers kunde være gaaet upaaagtet hen, benyttedes paa

denne Maade til at skabe en Good-will over for Statsbanerne og deres Personale.

Fra Chefens Side blev der i Radio og i Foredrag i forskellige fremtrædende Organisationer redegjort for aktuelle Spørgsmaal. Disse Foredrag blev stærkt refereret i Dagspressen, og gjorde deres Virkning. Den danske Humor kastede sig over Emnerne, og Bladens Karrikaturetegninger gav yderligere "Publicity". At den almenmenneskelige Tendens til at foretrække en Personifikation for den store ubestemte Institution ogsaa her gjordé sig gældende, skal blot nævnes i Forbigaaende.

Statsbanernes Ledelse søgte at gøre det klart for enhver, at Virksomheden ikke var et Rudiment fra Fortiden, men en levende og livskraftig Organisme med Vilje og Kraft til at handle, til at gøre alt, hvad der var muligt for at yde Samfundet en god, sikker og hurtig Betjening til en rimelig Pris.

Dertil føjedes en Propaganda, der skulde aabne Folks Øjne for, at Statsbanerne var og er deres egen Forretning, udtrykt bl. a. i et Poststempel "Enhver dansk Borger er Aktionær i D. S. B."

I et Par ubenyttede Ventesale paa Københavns Hovedbangaard indrettedes et Kino med fortløbende Forestillinger à 1 Time og en lav Entre (70 Øre). Emnerne er dansk og udenlandsk Ugerevue, Rejse- og Naturfilms, Tegnefilms m. v. Teatrets Navn er "Den vide Verden". Det er aarlig besøgt af over $\frac{1}{2}$ Mill. Mennesker og giver foruden et Overskud tillige en ypperlig Rejsepropaganda, saa sandt som den bedste Form for Propaganda er den, hvor Folk slet ikke mærker, at det er Propaganda.

Dernæst fik Styrelsen selve Reklameapparatet i Orden, der blev bevilget de fornødne Summer (f. T. 225 000 Kr.), og Reklamen tog fat.

Der rejste sig straks det Spørgsmaal, om Reklamen fortrinsvis skulde foregaa i Udland eller Indland. Tidligere var Udlandet foretrukket for den Smule Reklame, der blev drevet; nu valgte man fortrinsvis at bearbejde det indenrigske Marked.

Det er uomtvisteligt, at Omkostningerne pr. erhvervet Kunde er større i Udlandet end i Indlandet, og Statsbanerne holdt da paa, at de vel vilde være med i en Udlandsreklame, men at de ikke alene vilde bære den. Ogsaa Hoteller, Forlystelser, Rundfart o. s. v. maate være med. Senere blev hele Udlandsreklamen organiseret i den danske Turistforening.

I Indlandet blev alle mulige Reklamemidler taget i Brug. I Dagblade og Ugeblade optoges Annoncer, oftest i Rækker, hvis Egenartethed eller kunstneriske Udstyr skaffede dem ret betydelig Tekstomtale. Billeder af typiske Repræsentanter for de forskellige Tjenestemandsgupper inden for Banerne fra nederst til øverst med smaa rammende Udtalelser eller Billeder af Arbejdere af forskellige Fag med korte rammende Udtryk for Arbejderens Mentalitet og derefter Henvisning til Banerne og Rejselivet har saaledes gjort stor Lykke.

Udstillinger, Plakater, Brochurer, Plankeværksreklame o. s. v. har været brugt, og der er optaget en Del Propagandafilms.

Reklamen har i stort Omfang gjort Brug af private Reklamebureauer. Man har derved stadig kunnet holde sig frisk og har ikke løbet Risiko for, at en enkelt nok saa dygtig Tjenestemand skulde præge den med Ensidighed.

Naturligvis har Forudsætningen for Propaganda og Reklame været, at der virkelig indførtes en Ordning af Jernbanetransporten, der var tilfredstillende. Ærlig Reklame kræves jo ogsaa i Forretningsverdenen, men overfor Staten og dens Institutioner bliver Kravet om Ærlighed stillet med særlig Styrke.

Resultatet af Propaganden og naturligvis af den Udvikling, der er Baggrunden for Propagandaen, og som er beskrevet i de øvrige Af-snit af denne Artikel, har været, at Stemningen over for Statsbanerne og Statsbanepersonalet er undergaaet en fuldstændig Svingning. Den tidligere Utilfredshed og Mistillid er afløst af gensidig Tillid, og Personalet har faaet Arbejdsmodet og Troen paa Fremtiden tilbage, idet man nu saa Etaten i Fremgang i Stedet for den tidligere stadige trøstesløse Vigen.

Dermed være ingenlunde sagt, at Kritik ikke forekommer. Det er et Særkende for Danskeren, at han har let til at give Afløb for sin Utilfredshed samtidig med, at han som Regel er let at tilfredsstille, hvis man kan tale til hans gode Humør eller Retfærdighedsfølelse.

En af de største Vanskeligheder er Tendensen hos enkelte Befolkningsdele eller hos Enkeltpersoner til at stille overdrevne, ja ofte urime-lige Krav til en Statsinstitution og forsøge paa gennem mindre veder-heftig Agitation eller andre Veje at faa fremmet saadanne Krav paa Bekostning af Almenvellet.

Tilsvarende Forhold fremkommer, naar man for at holde Virksomheden paa et sundt Grundlag maa skære noget bort, der ikke længere har Livskraft. Der er, saalænge man holder sig til Almindeligheder, en rørende Enighed i Befolkningen om, at Statens store Erhvervsvirksomheder skal drives økonomisk, men naar man skal gennemføre de enkelte Foranstaltninger, melder Modstanden sig øjeblikkeligt under Parolen: Gaa hen og spar paa alle de andre, men lad os være fri.

VI. *Baneanlæg.*

Ved Love af 1908 og 1918 var vedtaget Anlæg af en Række Jernbaner, af hvilke de fleste var Privatbaner. Lykkeligvis var kun et mindre Antal af disse Smaabaner kommen til Udførelse, da Motortrafikken paa Landevejene efter Verdenskrigens Afslutning tog Fart, og i Dag er der ingen, der drømmer om at bygge dem. Lovene er aldrig ophævede, men staar som et Vidnesbyrd om, at Folkets Mentalitet i 1918 ikke havde indstillet sig paa den Ændring i Transportforholdene, som vilde og maatte komme. Man gik endog i 1924 til Vedtagelse af enkelte nye Smaabaner, som heller ikke blev anlagt. Disse 3 Jernbanelove omfatter tilsammen 44 ikke anlagte Privatbaner og 3 ikke anlagte Statsbaner til en anslaaet samlet Længde af ca. 1300 km.

Udviklingen af Statsbanernes Spornet belyses af følgende Tal:

	Kilometer 31/3 1921	Kilometer 31/3 1931	Kilometer 31/3 1938
Banelængde	2412	2534	2390
heraf Dobbelt- eller flere Spor	317	514	584
Hovedspor			
45 og 41 kg Skinner	590	1102	1396
37 " "	1004	1285	1238
32 og 33,4 kg "	782	466	230
lettere	353	187	142
Ialt Hovedspor	2729	3040	3006
Stenballast	665	1605	1893
Grusballast	2064	1435	1113

Skinnerne af Type 45 har stadig haft en Længde af 15 m. I 1921 var 37 kg Skinnerne som Regel 12 m, de lettere Skinner kortere. I de senere Aar er man gaaet over til at lægge 45 kg Skinner i Længder paa 30 m, og 37 kg lægges nu som 15—18 m. Sammensvejsning af Skinnerne til 30 m er tidligere sket ved Thermitsvejsning paa Arbejdsstedet; fra 1938 sker det ad elektrisk Vej i et for hele Landet opført Svejseanlæg i Fredericia. Her foretages tillige Retning, Afkortning og Sammensvejsning til passende Længder af ældre Skinner. I 1938 er det besluttet at gaa over til en Skinnetype paa 60 kg, der ved Udveksling indlægges paa den frie Bane paa Hovedlinierne, medens Typen paa 45 kg stadig beholdes paa Stationerne af Hensyn til Sporskiftekonstruktionerne.

Som det ses af de foranstaaende Tal, er der i hele den paagældende Periode sat stærkt ind paa Forstærkning af Sporene. Samtidig er man gaaet over til som Sveller næsten udelukkende at benytte dansk Bøgetræ imprægneret med Creosot. Skinnerne skrues direkte paa Svellerne uden Underlagsplader.

Tallet fra 1938 viser en Nedgang i Banelængden. Dette skyldes, at man nu var kommen ind i en saa stærk Udvikling af Landevejstransporten, at visse Sidebaner, navnlig saadanne, der havde en uheldig Linieføring, maatte nedlægges. Ialt er 6 Sidebaner til en samlet Længde af 148 km bleven nedlagt, dog at man paa 2 af disse Baner har ladet Sporet ligge og benytter det til en lejlighedsvis Godstransport. 2 af de nedlagte Baner var aabnet i den sidste halve Snes Aar.

Synspunktet for disse Banenedlæggelser har ikke været det økonomiske, at hvis Banen ikke betalte sig, maatte den nedlægges. Man har derimod lagt samfundsbetonede Betragtninger til Grund og ladet det afgørende være, om Befolkningen i Oplandet, eventuelt efter en Prøvetid, har vist at have mistet den reelle Interesse i Banen, saaledes at den væsentligst bruges som Reserve eller Takstregulator, medens den væsentligste Del af Transporten af Personer og Gods gaar ad Landevejen. I saa Fald er Banen bleven nedlagt. Man kan finde sig i sociale Baner, men ikke i asociale. Det samme gælder en Del Privatbaner og vil utvivlsomt i Fremtiden bevirke, at flere Baner, baade Stats- og Privatbaner vil blive nedlagt.

I 1936 blev nedsat en Kommission til Undersøgelse af Spørgsmaalet om Koordination af Trafikmidlerne. Denne Kommission behandler ogsaa Spørgsmaalet om Nedlæggelse af Sidebaner, som Befolkningen har forladt, men nogen Indstilling er endnu ikke afgivet.

Det bedre Spor, som efterhaanden er opnaaet, har naturligvis medført Nedgang i Udgiften til Sporvedligeholdelsen, hvilket dog paa Hovedstrækningerne, hvor Hastigheden er forøget, er modsvaret af Udgifter til bedre Justering af Sporet. Endvidere har Sporforbedringerne givet sig Udslag i Nedgang af Udgifterne til Vedligeholdelse af rullende Materiel, jfr. Afsnit VII.

I den sidste halve Snes Aar har en vigtig Opgave for Statsbanerne været Bygning af store Broer.

Fra tidligere Tid fandtes i Danmark kun en enkelt større Jernbanebro, nemlig over Limfjorden mellem Aalborg og Nørresundby (Svingbro, Længde 372 m, bygget i 1879). I 1924 vedtog man Bygning af en fælles Jernbane- og Vejbro (Klapbro) over Alssund og en Jernbanebro (Højbro) over Lillebælt ved Fredericia. Samtidig byggedes en Jernbanebro (Klapbro) over Roskildefjord ved Frederikssund.

Alssundbroen var færdig i 1930. Lillebæltsbroen blev først aabnet i 1935, og allerede inden Byggearbejdet var kommen i Gang, ændrede man i 1927 Projektet, saa Broen blev en kombineret Jernbane- og Landevejsbro med 2 Spor, en Vejbane paa 5,6 m og et Fortov paa 2,25 m. Broen har en Længde af 1178 m og fri Gennemsejlingshøjde paa 33 m. Dens Fundering i Bæltet var meget vanskelig, idet største Vanddybde var ca. 35 m.

Inden Lillebæltsbroen var aabnet, blev det i 1932 vedtaget at bygge en Højbro over Storstrømmen fra Masnedø, der er i Jernbaneforbindelse med Sjælland, til Falster og en Klapbro over Limfjorden ved Oddesund i det nordvestlige Jylland. Disse Broer blev aabnet henholdsvis i 1937 og 1938. Storstrømsbroen har en Længde af 3,2 km og en fri Gennemsejlingshøjde af 26 m; den overfører enkeltsporet Bane, en Vejbane paa 5,6 m og et Fortov paa 2,5 m. Oddesundbroen har en Længde af 472 m og overfører enkeltsporet Bane, en Vejbane paa 5,6 m og et Fortov paa 2,5 m. Samtidig blev den gamle Limfjordsbro ved Aalborg, hvis Bærevne ikke svarede til Nutidens Krav, afløst af en ny Klapbro (Længde 418 m). Hertil benyttedes Overbygningen fra Broen ved Frederikssund, der var bleven overflødig ved Nedlægning af paagældende Bane.

Disse store Jernbanebroer har samlet Danmarks Statsbaner i 2 Grupper, adskilte alene ved Storebælt, og det vil i Afsnit VIII blive omtalt, hvorledes Sammenknytningen over dette ca. 26 km brede Sejløb finder Sted. Gennem det her omtalte Brobygningsarbejde og gennem den hurtigere Toggang, der omtales i Afsnit IV, er der sket en væsentlig Samling inden for vort lille, men fra Naturens Haand stærkt splittede Land.

I Aarene 1929—1935 gennemførtes en Elektrifikation af den københavnske Nærtrafik. Strømmen aftages fra de tilstedeværende Værker, omformes til 1500 V Jævnstrøm og tilføres Togene gennem et Luftledningsanlæg.

Der er gennem Aarene gjort et stort Arbejde for at erstatte Niveaukrydsninger mellem Bane og Vej med skinnefri Vejforbindelser. Udviklingen fremgaar af følgende Tal:

	1921:	1938:
Vejbroer	441	879
Bevogtede Overkørsler	1342	783
Ubevogtede offentlige Overkørsler ..	409	432
Private Passager	3019	2661.

Naar Antallet af ubevogtede offentlige Overkørsler er steget i omhandlede Periode, skyldes dette, at man ved at forbedre Udsigtsforholdene eller ved at tilvejebringe Blinklys ved visse Overkørsler har kunnet afskaffe Bevogtningen ved en Del Overkørsler paa Baner med Hastighed 70 km/T eller derunder. Siden 1930 foregaar Bygning af Vejbroer som Regel paa Forlangende af Vejstyret, der af Motorafgifterne betaler Udgifterne med Fradrag af det til Banernes Besparelse svarende kapitaliserede Beløb. I Løbet af faa Aar tilstræbes det, at samtlige Niveau-skæringer mellem Hovedbaner og Hovedveje samt et betydeligt Antal andre Skæringer bliver afløst af Broer.

Der er i de senere Aar udført en lang Række Ombygninger og Moderniseringer af Stationsanlæg. Blandt disse skal særligt fremhæves den fuldstændige Ombygning af Stationerne i Aarhus og Fredericia.

Aarhus er Jyllands største By (120,000 Indbyggere), og Stationen derfor af stor Betydning. Saavel Person- som Godsbanegaard er ombygget. Den nye Station er ligesom den tidligere en Rebroussementsstation. Den nye Hovedbygning og hele Forpladsen foran denne er løftet, saa at Perronerne ligger en Etage under Forhallen. I Forbindelse med den nye Godsbanegaard er anlagt en moderne Rangerbanegaard med Stations- og Strækningsriste. Den er bygget som Fladbanegaard med 2 Rangerrygge, af hvilke den ene er forsynet med hydraulisk Skinnebremse.

Ved Lillebæltsbroens Ibrugtagning blev det nødvendigt at flytte den gamle Rebroussementsstation i Fredericia, som er et af Landets vigtigste Jernbaneknudepunkter. Den nye Station er for de vigtigste Forbindelsers Vedkommende Gennemkørselsstation. Paa Stationen foregaar en stor Omrangering af gennemgaaende Personvogne og en betydelig Omstigning, idet hele den østfra kommende Trafik skal fordeles paa 4 Baneliner igennem Jylland. I Forbindelse med Godsbanegaarden er ogsaa her bygget en Rangerbanegaard, som dog ligger med gennemgaaende Fald.

Ved alle saadanne større Stationsombygninger og iøvrigt i mange andre Tilfælde, hvor man har skønnet det økonomisk fordelagtigt, er Sikringsanlæggene blevet moderniseret, idet de gamle mekaniske Anlæg er blevet afløst af moderne, elektriske Anlæg med Sporisation og belyste Sportavler.

Paa en Del større Stationer har man foretaget en gennemgribende Modernisering af Hovedbygningerne, hvorved man foruden at skaffe bedre Færdselsforhold, bedre Kontorer, rummeligere Forhaller etc. har opnaaet at forbedre Publikumsbekvemmelighederne, f. Eks. større og smukkere Restaurationer, flere Kiosker etc. Paa Københavns Hovedbanegaard har man som forannævnt yderligere indrettet et af Statsbanerne selv drevet Biografteater.

For at faa det fulde Udbytte af de nye hurtigkørende Lyntog og Dieselmotorvogne er Maksimalhastigheden paa Hovedbanerne for disse Tog sat op fra 100 til 120 km/T. Samtidig har man paa de paagældende Strækninger foretaget en systematisk Sporregulering med Forbedring af Kurve- og Overhøjdeforhold. Ogsaa paa Mellestationerne gennemføres saadanne Forbedringer.

VII. Rullende Materiel.

Den 31. Marts 1921 havde Statsbanerne 674 Lokomotiver, hvoraf 193 Rangerlokomotiver. Kun 53 af Toglokomotiverne havde tjenstfærdig Vægt 70 Tons eller derover (ekskl. Tenderens Vægt). I de følgende Aar indtil 1938 anskaffedes 41 større Persontogslokomotiver, 12 Godstogslokomotiver og 5 Rangerlokomotiver. Samtidig udrangeredes en betydelig Del ældre Lokomotiver, saaledes at Beholdningen af Damplokomotiver i 1938 er:

Toglokomotiver	415
Rangerlokomotiver	173
	Ialt 588

Af de 415 Toglokomotiver var kun 351 i aktiv Tjeneste eller i Værksted, medens Resten (64) henstod urepareret og antagelig efterhaanden vil blive udrangeret.

Denne Udvikling skyldes dels Indførelse af Motordrift og Elektrifikation af den københavnske Nærtrafik, dels Rationalisering af Lokomotivtjenesten.

I sidstnævnte Henseende skal oplyses, at den gennemsnitlige Aarspræstation pr. Damp-Toglokomotiv siden 1921/22 er forøget fra 33855 km til 60249 km (fra 93 km til 165 km pr. Dag). Dette skyldes dels kortere Ophold i Værkstederne, dels — og navnlig — at man kom bort fra det Forhold, at hver enkelt Maskine betjentes af et enkelt eller enkelte bestemte Hold Personale. Ordningen blev nu efterhaanden den, at Personalet betjente den Maskine, der i den givne Situation var disponibel.

De første Motorvogne anskaffedes af Statsbanerne i 1925, og de er stadig i Drift. Disse Vogne var 2-akslede, Drivkraften var Benzinmotorer, og Kraftoverføringen mekanisk. Efterhaanden anskaffedes ialt 40 saadanne Vogne, af hvilke dog 9 er udrangerede, de fleste afhændet til Privatbaner.

I 1929—30 anskaffedes 16 fireakslede Motorvogne med Benzinmotorer og elektrisk Kraftoverføring.

Allerede forinden, nemlig i 1927, havde man paabegyndt Eksperimentering med dieselelektriske Togfremføringsmidler. Først byggedes et Antal mindre Lokomotiver (ialt 10), derefter i 1932 2 større Lokomotiver (ca. 1000 HK). I 1928 byggedes 6 dieselelektriske Motorvogne (180 HK), i 1932 4 Vogne (250 HK), og endelig naaede man i 1934 og følgende Aar frem til Typer, som er bygget i større Antal. Disse sidste Vogne, af hvilke der i 1938 haves 50 og i de senere Aar er bygget ca. 10 aarlig, har hver 2 Motorer à 250 HK og Maksimalhastighed 120 km i Timen. De har vist stor Driftssikkerhed og Økonomi.

Med Bygningen af Broen over Lillebælt var det naturligt at undersøge Muligheden for Indførelse af nye Togtyper. Den stadig bestaaende Færgeoverfart over Storebælt betød jo meget betydelige Nedsættelser af Rejsehastigheden. Damptogene maa her opløses, de fleste Passagerer skifte fra Tog til Færge, der maa rangeres med gennemgaaende Personvogne, Postvogne og Rejsegodsvogne, og paa den modsatte Side af Bæltet maa tilsvarende Operationer foretages.

Man planlagde da i 1933 Bygningen af 4 særlige Enheder (Lyntog) bestaaende af 2 dieselelektriske Motorvogne og en Mellemvogn. Pladsantal 36 II (I) Klasse og 132 III (Fællesklasse), Maksimalhastighed 120 km, Hestekraft 4 Gange 250. Disse Tog kører direkte og udelt ud paa Færgerne og afgaar igen direkte og uden Ophold fra Færgerne. Som det nærmere fremgaar af Afsnit IV, betød de en Forøgelse af Rejsehastigheden med henved 100 pCt. Der er senere bygget endnu 4 Tog med hver 2 Motorvogne og 2 Bivogne, og Hovedstaden er ved disse Tog og tilsluttende Motortog paa Yderlinierne sat i Forbindelse med Landets Yderpunkter Morgen og Aften i begge Retninger. Med Færgerne over Storebælt overføres daglig 2300 Siddepladser i Lyntogene; der regnes med en gennemsnitlig Belægning over hele Turen paa 60 %, og Togene besøger aarlig godt 200 Mill. Personkilometer, hvad der svarer til 14 % af samtlige Personkm paa de danske Statsbaner. Driftssikkerheden og Præcisionen for disse Tog har været meget stor.

Lyntogenes Præstation, inkl. Ophold i Remise og Hovedværksteder, var i Sommerhalvaaret 1938 daglig 659 km. De tilsvarende Tal for de dieselelektriske Motorvogne er 344 km og for Damp-Toglokomotiver 161 km.

Lyntogene er maaske nok Luksustog set fra den enkelte rejsendes Synspunkt. Set fra et alment Synspunkt er de derimod i høj Grad Almandstog, hvad der fremgaar af de foran nævnte Tal for Pladsantallet paa 1. og Fællesklassen samt af det Faktum, at der ikke kræves højere Takst end i en Eksprestogsvogn, der overføres med Færgerne, nemlig Hurtigtogstillæg samt en Pladsbillet paa 2 Kr. paa 1. Klasse, 1 Kr. paa Fællesklassen og et Forudbestillingsgebyr paa 50 Øre ens for alle Stationer i Landet.

Endvidere er i Aarenes Løb siden 1925 anskaffet 52 Rangertraktorer, dels Benzintraktorer, dels Dieseltraktorer.

Den elektriske Nærtrafik ved København besørger af 62 Motorvogne, 8 Styrevogne og 54 Bivogne.

For de forskellige Former for Trækraft var den aarlige Gennemsnitspræstation pr. Enhed i 1937/38:

Damp-Toglokomotiver	60249 km
Dieselelektriske Lokomotiver	64527 "
" Lyntog	215688 "
" Motorvogne	111446 "
Benzin-elektriske	" 	71040 "
Benzin	" 	45003 "
Elektriske	" 	88529 "

Disse Tal er jo imidlertid til en vis Grad afhængige af, hvilke Tog-

arter de forskellige Trækraftformer betjener, og i hvilken Grad der skal være Reserve for Spidsbelastning.

Personvognsparken er i de sidste 18 Aar undergaaet en meget betydelig Modernisering.

Den 31. Marts 1921 fandtes følgende Antal Personvogne:

	1. og 2. Kl.	3. Kl.	Ialt	Procent
4-akslede Gennemgangsvogne	166	209	375	21
4- „ Kupévogne	97	101	198	11
2- og 3-akslede Gennemgangsvogne ..	53	169	222	13
2- og 3- „ Kupévogne	219	751	970	55
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	535	1230	1765	100

Den 31. Marts 1931 var Fordelingen inkl. Motorvogne saaldeles:

	1. og 2. Kl.	3. Kl.	Ialt	Procent
4-akslede Gennemgangsvogne	217	413	630	30
4- „ Kupévogne	86	110	196	10
2- og 3-akslede Gennemgangsvogne ..	92	399	491	24
2- og 3- „ Kupévogne	110	642	752	36
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	505	1564	2069	100

I Efteraaret 1938 er den tilsvarende Fordeling inkl. Motorvognene følgende:

	1. Kl.	Fælleskl.	Ialt	Procent
4-akslede Gennemgangsvogne	175	765	940	50
4- „ Kupévogne		164	164	9
2- og 3-akslede Gennemgangsvogne ..		477	477	26
2- og 3- „ Kupévogne		282	282	15
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	175	1688	1863	100

I alle 3 Opgørelser er Vogne, der indeholder baade 1., 2. og 3. Klasse, medregnede i Tallet paa 1. (2.) Klasse.

De 2-akslede Kupévogne vil i Løbet af den nærmeste Fremtid blive nedbragt til et Antal af ca. 200, af hvilke ca. 80 benyttes i Godstog og Ambulancetog, medens 120 benyttes til Forstærkning paa Sidebaner, hvor Toghastigheden ikke maa overstige 70 km. Fra Nytaar 1939 er anden Anvendelse af disse Vogne forbudt.

Denne Modernisering er gennemført ved Nybygning af Vogne og ved den nedenfor nævnte Ændring i Vognklasserne, hvorved en Række 2. Klasses Vogne overførtes til Fællesklassen (3. Klasse).

For 1. Klasse (1. og 2. Klasse) er Nybygningen i de sidste Par Aar foregaaet saa gennemgribende, at der fra Nytaar 1939 i de normale Togstammer ikke findes nogen hel 1. Klasses Vogn, der er ældre end Maj 1935.

Siden 1932 er Nybygningen af Personvogne udført som Staalvogne, i det første Aar med nittede Plader, senere med svejsede Plader og saaledes, at Vognsiderne indgaar i den bærende Konstruktion. En Standardvogn i denne Udførelse med 21,7 m Længde over Pufferne vejer ca. 36 Tons.

Fra Maj 1934 gennemførtes en principiel Ændring af Vognklasserne i Lighed med den i mange moderne Skibe anvendte, idet de tidligere 3 Vognklasser erstattedes af en 1. Klasse og en Turistklasse (Fællesklassen). I gennemgaaende Vogne til Udlandet er dog bevaret de 3 Klasser (1. Klasse med 4 Pladser pr. Kupé, 2. Klasse med 6 Pladser og 3. Klasse, svarende til Fællesklassen, med 8 Pladser). Da Ændringen gennemførtes uden Forhøjelse af Priserne for 3. Klasse (Fællesklassen) og 2. Klasse (1. Klasse), og da Fællesklassevognene samtidig moderniseredes derved, at Træsæderne i alle 4-akslede Gennemgangsvogne ombyttedes med fjedrende Sofaer betrukket med ægte Læder, er Foranstaltningen mødt med stor Tilfredshed fra det rejsende Publikum.

Samtidig blev 1. Klasse begrænset til Eksprestogene samt enkelte Persontog paa længere Strækninger. Alle andre Tog medfører kun Fællesklasse. Herved frigjordes et betydeligt Antal 2. Klases Vogne, og Togvægten kunde nedsættes. I Forvejen havde man inddraget 2. Klasse i Motortog og visse Nærtrafiktog, men fremtidig blev der i en Del Motortog (Lyntog og andre langtgaende Motortog) indsat 1. Klasse efter samme Synspunkter som for Damptogene.

Forklaringen paa, at det samlede Vognantal er gaaet ned fra 2669 i 1931 til 1863 i 1938 trods betydelig Stigning i Trafikken, er den, at Inddragelsen af 1. (2.) Kl. i Lokal- og Sidebanetrafikken, som det fremgaar af foranstaaende Opgørelse, har frigjort 330 Vogne, der ved Overførelsen til Fællesklassen tilmed fik større Pladsantal, at Brobygningen har givet bedre Mulighed for Vognenes Udnyttelse, og at ældre Vogne, der skulde undergaa stor Reparation af Vognkassen, blev ombygget til Midtergangsvogne med henholdsvis 3 og 2 Pladser paa hver Side af Midtergangen. Det samlede Antal Pladser paa de forskellige Klasser var i de 3 foran nævnte Aar:

	1. og 2. Kl.	3. Kl. (Fælleskl.)
1921	14 962	71 589
1931	15 674	89 290
1938	4 203	100 739

Samtidig er foregaaet en betydende Modernisering af Personvognenes Lys- og Varmesystemer. Opvarmningen ændres til Lavtrykssystem og Belysningen fra Akkumulatorbelysning til Egenbelysning med Dynamo i de enkelte Vogne. De danske Statsbaner har aldrig haft Gasbelysning i sine Vogne, men indførte i Aarene 1892 til 1910 efterhaanden elektrisk Togbelysning fra Akkumulatorer i alle Tog.

Post- og Rejsegodsvognene er i paagældende Periode ændret saaledes:

	1921	1938
4-akslede	123	179
2- og 3-akslede	389	471
	<hr/>	<hr/>
	Ialt	512 650

Godsbefordringen har i den paagældende Periode været vigende, som det nærmere fremgaar af Afsnit IV, og Anskaffelsen af Godsvogne har derfor navnlig omfattet Specialvogne, saasom Kølevogne til Transport

af Levnedsmidler, samt et mindre Antal nye Vogne til Erstatning for forældede Vogne, der er udrangeret.

Antallet af Godsvognene er ændret saaledes:

	1921	1938
Lukkede Godsvogne	6 307	6 380
Aabne „	4 962	5 082
Ialt	11 269	11 462

I den senere Tid har man i Forbindelse med en Nedsættelse af Vognlejen overtaget en Del Vogne fra Privatbaner med det Formaal at skabe en Enheds-Vognpark for den indenlandske Transport og derved undgaa betydelige Tomløb, naar Privatbanevogne skulde sendes tomme tilbage til Ejerbanen.

Denne Foranstaltning staar i Forbindelse med Indførelse af Trykluftbremse paa Godstogene, som blev besluttet i 1936 og vil blive gennemført i Løbet af et Par Aar. Forholdet var det, at Privatbanerne vilde have Vanskelighed ved at tilvejebringe det fornødne Beløb til Udrustning af deres Godsvogne med Trykluftbremse.

Vognmateriellets aarlige Gennemsnitspræstation pr. Enhed har udgjort:

Vognakselkilometer

	1921/22	1930/31	1937/38
Personvogne	96 500	124 300	125 900
Post- og Rejsegodsvogne	113 900	133 700	130 900
Godsvogne	21 200	24 900	24 600

Istandsættelse og Revision af Lokomotiver, Motormateriel og Vogne af alle Arter foregaar i to Hovedværksteder, i København og Aarhus, der hver beskæftiger ca. 1100 Arbejdere. Godsvogsreparationer udføres endvidere i et mindre Værksted i Nyborg og i nogle faa Filialværksteder af ringe Omfang. Ved Motoriseringen af Driften og ved Indførelse af Staalvogne er der tilført Hovedværkstederne nye Opgaver, og der foregaar derfor nu en Modernisering af begge Hovedværksteder med Henblik paa de nye Krav, der nu stilles til dem.

Antallet af de udførte større Reparationer paa Damp-Toglokomotiver har udgjort:

	1922/23	1930/31	1937/38
Hovedreparationer	161	164	92
Mellemliggende Reparationer med Hjulafdrejning	142	147	126
Lokomotivkm. pr. Hjulafdrejning	59 100	76 100	97 000

Hovedreparationernes Antal er formindsket, fordi Antallet af Lokomotiver er formindsket, og fordi Tidsafstanden mellem to Hovedreparationer er forlænget fra 3 til 4 Aar, hvilket forøvrigt ogsaa gælder for Rangerlokomotiver.

Tillige er der i Antallet af de med Hjulafdrejning forbundne mellem-liggende Reparationer en Nedgang, som i Betragtning af, at den samlede Kørsel med Damplokomotiver i det betragtede Tidsrum er udvidet fra 17,9 til 21,1 Mill. Lokomotivkm, er relativt meget betydelig, og som skyldes Indførelsen af den sværere Sporoverbygning og Stenballast. I den Tid, man kun havde 32 og 37 kg Skinner og Grusballast, fremkom paa visse af Toglokomotivernes Driv- og Kobbeltjul et udpræget Maksimalslid (Afplatning), som nødvendiggjorde hyppige Hjulafdrejninger, men efterhaanden som det sværere Spor og Stenballast indførtes, forsvandt disse "Schlaglöcher". Gennem en 15 aarig Periode paavistes i Forhold til Kørselens Omfang 40 pCt. Nedgang i Antallet af de af Hjulsliddet bestemte mellemliggende Reparationer.

Som Følge af de her nævnte Forhold, og da tillige Arbejdet i Værkstederne er blevet fremskyndet, er Damplokomotivernes Værkstedsophold siden 1922 formindsket fra 38,5 til 23,4 Dage pr. Lokomotiv om Aaret.

Ogsaa med Hensyn til Revisionsfristerne for Vogne er der sket Forandringer. Bortset fra de Vogne, der løber til Udlandet, blev Personvogne, Postvogne og Rejsegodsvogne i 1937/38 revideret efter 55 000 km. Dette Tal var indtil 1926 35 000 km, og en Forhøjelse af Fristen til 70 000 km for Vogne med Rullelejer og 65 000 km for andre Vogne er under Gennemførelse. For Godsvogne til indenlandsk Brug er Revisionsfristen forhøjet fra 3 til 4 Aar, hvad der efter foreliggende Erfaringer ikke er noget i Vejen for, bl. a. fordi Vognenes Træværk fra Anskaffelsen er imprægneret mod Forraadnelse.

Ved de saaledes foretagne Udvidelser af Damplokomotivernes og navnlig Godsvognenes Revisionsfrister er det blevet muligt, at Værkstederne i en Aarrække har kunnet overkomme Vedligeholdelsen af Motormateriellet og tilfredsstillende de af den forøgede Kørsel følgende Krav samt — som foran nævnt — foretage Ombygning af forældede Personvogne i ret betydeligt Antal.

I hvorvel Vedligeholdelsesudgifterne for det rullende Materiel selvfølgelig er i høj Grad paavirket af Konjunkturerne, Typerne og Materiellets Alder, skal nedenfor anføres, at Udgifterne til Arbejds løn og Materialer (altsaa uden Tillæg af almindelige Omkostninger) har udgjort:

	1921/22	1930/31	1937/38	
Damplokomotiver pr. Lokkm	28,8	13,5	14,8	Øre
Motormateriel pr. Motorvognskm ..	—	11,4*)	19,8*)	—
Elektrisk Materiel pr. " ..	—	—	9,6	—
Person-, Post-, Rejsegods- og Godsvogne pr. Vognakselkm	1,62	1,02	0,90	—

VIII. Søfart.

Den 31. Marts 1921 omfattede Statsbanernes Søfartstjeneste 80 km Færgeruter og 90 km Skibsroute, nemlig:

*) Med Udgangen af Driftsaaret var Antallet af Motorvogne	1930/31	1937/38
2- og 3- akslede	40	32
4-, 5- og 6- akslede (inkl. Lyntog)	22	71

Storebælt (Korsør—Nyborg)
 Lillebælt (Strib—Fredericia)
 Storstrømmen (Masnedø—Orehoved)
 Oddesund (Limfjorden)
 Sallingsund (Limfjorden)
 Helsingør—Hälsingborg
 København—Malmø
 Gedser—Warnemünde } I Forbindelse med Nabolandenes Jernbaner
 samt Skibsruten Kalundborg—Aarhus.

Færgemateriellet bestod dengang af følgende Typer:

- 3 dobbeltsporede Skruefærger
- 6 dobbeltsporede Hjulfærger
- 5 enkeltsporede Skruefærger
- 10 enkeltsporede Hjulfærger
- 2 Skrueskibe
- 5 Isbrydere, hvoraf 1 er udstyret som Færge med Dobbeltspor,
- 1 Hjulskib

Ialt 32.

Desuden fandtes til Brug under Istransport ca. 100 Isbaade o. l. be-
 regnet til Slæbning af Mandskabet over de faste Dele af Isen.

Færgelejerne var paa dette Tidspunkt ret svagt udbyggede.

I 1938 er Overfarterne Lillebælt, Storstrømmen og Oddesund erstat-
 tede af Broer. Af Færge- og Skibsmateriellet fra 1921 er kun følgende
 tilbage:

- 3 dobbeltsporede Skruefærger, som er moderniserede,
- 3 enkeltsporede Skruefærger (hvoraf 1 fra 1916 og 1 fra 1920)
- 2 Isbrydere, hvoraf 1 Færge,

Ialt 8.

Derimod er, naar 1 under Bygning værende Færge medregnes, fore-
 taget følgende Nybygninger:

- 4 tresporede Motorfærger, hver med ca. 250 m nyttig Spørlængde
- 1 dobbeltsporet Dampfærge
- 1 enkeltsporet Motorfærge
- 1 enkeltsporet Dampfærge
- 2 Motorskibe
- 3 Automobil-Motorfærger

Ialt 12, saaledes at Flaaden nu bestaar af 20 Færger og Skibe.

Nybygningen er med Undtagelse af de to Dampfærger sket i Aarene
 fra 1927. Der er ved disse Nybygninger i høj Grad brudt med de ældre
 Traditioner, hvorefter Størstedelen af Passagererne var henvist til Ophold
 paa og under Hoveddækket. Nu er de fleste Saloner for alle Klasser
 anbragt over Hoveddækket med Jernbanevognene.

De nye Færger er bygget ogsaa til Issejlads, men tillige staar under
 vanskelige Isforhold 1 stor Statsisbryder til Raadighed, navnlig for Op-
 retholdelse af Forbindelsen over Storebælt. Man har derfor kunnet lik-
 videre den gamle Isbaadsorganisation, saaledes at den fremtidig er ind-
 skrænket til under ganske ekstraordinært vanskelige Forhold at kunne
 udveksle Passagerer mellem Land og en ved fast Iskant i Landets Nær-
 hed liggende Færge.

Færger og Skibe er udrustede med moderne Navigationsmidler saasom Radiopejling og Ekkolod, og det er derfor nu muligt ogsaa i Taage e. l. at opretholde Farten uden store Forsinkelser, som man i tidligere Tid maatte regne med. De er derhos forsynede med Radiotelefon.

De større Færger har medført, at Færgelerne ved Storebælt har maattet ombygges med svære Konstruktioner, der tillader hurtig Anløbning af Færgerne.

Statsbanernes Færger og Skibe befordrer nu aarlig ca. 4½ Mill. Passagerer. Endvidere overføres paa Færgedækkene ca. 235 000 Motorkøretøjer. Af disse falder over 200 000 paa Storebælt og Helsingør—Hälsingborg, og man har her maattet indsætte særlige Færger til Overførsel af Motorkøretøjer og Passagerer.

I de over 50 Aar, Statsbanerne har drevet Søfart, har ingen rejsende uden egen Skyld sat Livet til ved Overfarterne.

IX. *Finansvæsen og Økonomi.*

De danske Statsbaners Finansvæsen er ikke udskilt af Statens Finanser. Overskud af Driften overføres til Statskassen, og Underskud udbetales af denne og dækkes af Skattemidler uden i Fremtiden at blive ført Statsbanerne i Regning. Ogsaa Penge til Nyanlæg bevilges af Lovgivningsmagten, men disse Midler skal fremtidig forrentes af Banerne, dog saaledes at Renterne belastes det Aarsresultat, som opgøres med Staten og dermed er ude af Verden.

Paa Statens aarlige Bevillingslove opstilles et specificeret Budget for Statsbanernes Indtægter og Udgifter, særlig for Driften og for Anlægsvirksomheden, der omfatter rene Nyanlæg samt større Fornyelser. Tidligere satte disse Bevillingslove ret snævre Grænser for Administrationens Handlefrihed, men siden 1925 er disse Baand løsnede, idet Specifikationerne blev indskrænkede og de Forslagene ledsagende motiverende Bemærkninger frataget deres bindende Gyldighed.

Alt Indkøb af Lagervarer, saasom Brændsel, Jern, Staal, Metaller, Sveller o. s. v. sker uden at være bundet af Bevillinger, og Betalingen stilles til Raadighed af Staten paa Mellemløbskonto, der udlignes, efterhaanden som Forbruget sker.

Siden 1912 opføres paa Driftens Udgiftsside et Afskrivningsbeløb, der krediteres Anlægget, og altsaa skal modsvare de Fornyelser, der bæres af Anlæggene. I 1925 blev disse Afskrivninger undergivet en nærmere Undersøgelse, der med nogle i 1934 foretagne nærmest tekniske Ændringer resulterede i følgende:

Afskrivningens Formaal er under Forudsætning af stabilt Prisniveau at give Midler til Fornyelser som Følge af Slid eller Forældelse, derimod ikke at den skal tilbagebetale Staten de i Banerne anbragte Værdier. Hvis en Bane nedlægges, fordi den ikke mere har Levedygtighed, maa Staten ekstraordinært afskrive den resterende Del af dens Anlægskapital.

Af Vigtighed for Bestemmelsen af Afskrivningens Størrelse er, at store Dele af Fornyelser, saasom Udskiftning af Skinner og Sveller med andre af lignende Typer, afholdes som Vedligeholdelse af Driftsbudgettet.

Herefter gælder følgende Afskrivningsprocenter af hvert Aars samlede Anlægssum:

Arealer	0 %
Banelegeme	1/4 %
Overbygning	2/3 %
Bygninger og udvendige Stationsanlæg	1 %
Havneanlæg og Kystsikring	1 %
Telegraf- og Sikringsanlæg samt Inventar	3 %
Rullende Materiel samt Færger og Skibe	21 1/2 %
Automobiler	15 %

Spørgsmaalet om Forrentning af Statsbanernes Anlægskapital har gennem Aarene været stærkt diskuteret.

Indtil 1925 opførtes ikke noget Rentebeløb paa Regnskabet, men fra nævnte Aar gik man over til at belaste Driftsregnskabet med 5 % (senere 4 1/2 %) af hele den i Banerne anbragte Kapital, dog med Fradrag af ca. 43 Mill. Kr., der var anbragt i Baner, hvor Trafikken var under 100 000 Vognakselkilometer pr. Banekilometer. Disse sidste Baner antoges paa Forhand at være udelukkede fra at give Mulighed for Forrentning. Samtidig foretog man ekstraordinære Nedskrivninger af visse Anlæg fra Tiden under og efter Verdenskrigen.

Man tilsigtede ved denne Foranstaltning, at Statsbanernes Driftsresultat skulde være et samlet Udtryk for Samfundets direkte Udgift til Banerne, og indadtil at understrege Statsbaneledelsens Ansvar med Hensyn til Kapitalforbrug til Nyanlæg.

Det viste sig dog snart, at Udviklingen af Trafikforholdene gjorde Opfyldelsen af dette Krav umuligt, hvad der i øvrigt ikke kan undre, naar det haves i Erindring, hvad der er anført i Indledningen om Landets Struktur i erhvervsmæssig og trafikalt Henseende. I 1934 foretog man derfor en væsentlig Ændring i Systemet.

Man fremhævede, at Staten aldrig havde villet tillade Banerne at føre en saadan Takstpolitik, at fuld Forrentning kunde opnaas, og at Staten da heller ikke af den konkurrerende Motorkørsel paa Landevejene kræver Forrentning af Vejenes Anlægskapital.

Man afskrev nu i Henseende til Forrentning hele den forud for 1925 liggende uafskrevne Kapital med Undtagelse af et Beløb af 100 Mill. Kr. Herved bragtes det Beløb, af hvilket Renter fremtidig skulde opføres, ned fra ca. 400 til ca. 200 Mill. Kr. Som Følge af de senere Aars store Anlægsvirksomhed er dog Kapitalen i 1938 steget til ca. 300 Mill. Kr. Denne Anlægsvirksomhed har været nødvendig fra et trafikalt Synspunkt, men den har tillige i høj Grad været fremmet under Hensyn til Samfundets Ønske om at skaffe Arbejde.

Et andet Spørgsmaal, der har øvet en ret betydelig Indflydelse paa Regnskaberne, er Pensionsudgifterne. Omkring Aarhundredskiftet havde Statsbanerne opsamlet en Pensionsfond, men denne blev i 1906 inddraget i Statskassen, saaledes at de løbende Pensioner herefter skulde afholdes af Driften. I 1919 forhøjede man Pensionerne betydeligt uden at skaffe Dækning for den Præmiereserve, der for det værende Personale burde have været til Stede. I de følgende Aar steg Antallet af Afskedigelser stærkt, og Pensionsudgifterne kom da op paa meget betydelige Beløb. I 1934 gennemførte man da en Ændring saaledes, at Staten overtog Udredelsen af de løbende Pensioner mod en aarlig Indbetaling svarende til 17 % af de pensionsgivende Lønninger, hvilket Beløb beregnet som

Præmie giver rigelig Dækning for Risikoen i det lange Løb. Af de 17 % betaler Personalet de 5 %.

Driftsresultaterne har naturligvis gennem Aarene været stærkt paa-
virket af de foran beskrevne Ændringer. Resultaterne har i Millioner
Kroner været følgende:

	1921/22	1925/26	1932/33	1936/37	1937/38
Person- og Rejsegodsindtægt	68,5	59,7	43,6	63,4	64,7
Gods- og Postindtægt	98,6	74,0	43,9	51,5	51,6
Andre Indtægter	3,7	3,9	4,4	7,2	7,6
Ialt Indtægt	170,8	137,6	91,9	122,1	123,9
Driftsudgifter	228,7	138,0	105,1	117,9	124,4
Driftsoverskud	÷ 57,9	÷ 0,4	÷ 13,2	4,2	÷ 0,5
Afskrivning	4,5	9,4	10,3	6,7	6,9
Forrentning	0	19,4	18,6	12,0	13,1
Statens samlede Tilskud ..	62,4	29,2	42,1	14,5	20,5

Det meget store Underskud i det første Aar skyldes bl. a. en ganske
ekstraordinær Brændselsudgift, idet Lagre af Kul indkøbt i Slutningen af
Verdenskrigen til overordentlig høje Priser indgik i Forbruget. Hvis
man i dette Aar havde opført Afskrivning og Forrentning efter de nye
Regler, vilde det samlede Tilskud være kommet op paa ca. 85 Mill. Kr.

Nedgangen i Afskrivningen fra 1932/33 til 1936/37 skyldes væsent-
ligst, at man indtil 1934 i Stedet for at beregne Afskrivningsprocenten
til 100/n af de oprindelige Anskaffelsesbeløb, hvor n betegner Anlæggets
Levetid, beregnede Procenten til 200/n af de ved Udgangen af hvert Aar
resterende uafskrevne Beløb. Da der, som det fremgaar af de foran-
staaende Afsnit, i de senere Aar var sket en overordentlig stor Moderni-
sering, fremkom en meget højere Afskrivning end oprindelig tilsigtet,
selvom de 2 Afskrivningsmaader i det lange Løb vilde have givet samme
Resultat.

I øvrigt vil det ses, at Persontrafikken i Perioden 1932—1938, hvor
Taksterne i alt væsentligt har været uændrede, er steget meget stærkt,
medens Godsindtægterne ikke har fulgt med. I 1921/22 udgjorde Person-
indtægten 40 % af den samlede Indtægt, i 1932/33 ca. 47 % og i 1937/
38 52 %. Den tilsvarende Række for Gods- og Postbefordringen udgjorde
59 %, 48 % og 42 %. Postindtægten alene var praktisk taget uforandret
i Aarene 1921/22, 1925/26 og 1932/33, medens den fra 1932/33 til 1937/38
steg med ca. 44 % (fra ca. 5,5 til 7,9 Mill.). Dette skyldes dels en For-
højelse af Betalingen, dels udvidet Toggang og Overgang fra 2-akslede
til 4-akslede Postvogne.

I 1936/37 var Statsbanerne naaet til at dække Driftsudgifterne og
ca. 63 % af Afskrivningerne, men nu indtraadte Prisforhøjelserne som
Følge af den almindelige Bevægelse paa det internationale Marked, hvil-
ket atter hurtigt førte til Lønforhøjelser i Indlandet. I Aaret April 1937
—April 1938 blev der herved paaført Statsbanerne en aarlig Udgifts-
forhøjelse paa ca. 11 Mill. Kr., der dog ikke virkede fuldtud i det første
Aar. Da der ikke blev anvist Dækning herfor, maatte Regnskabsresultatet
blive væsentlig ugunstigere, og der maatte følgelig af de alminde-
lige Statsindtægter dækkes en større Del af Statsbanernes Udgifter.

Ud over de i nærværende Hæfte meddelte Oplysninger vedr. Statsbanerne i den nyeste Tid er der i „Dansk Jernbaneblad“ og i „Vor Stand“ lejlighedsvis fremkommet Artikler, som har refereret Foredrag, Udtalelser o.l. af Generaldirektøren med Tilknytning til samme Emne, og hvortil der kan henvises.

Artiklens Titel	Dansk Jernbaneblad		Vor Stand	
	Dato	Nr.	Dato	Nr.
Tiltrædelsestale over for de nærmeste Medarbejdere i Generaldirektoratet.....	4/11-31	1755	15/11-31	21
De første Stationsforstandermøder	15/12-31	1761	15/12-31	23
D. S. B. og Krisen.....	10/2-32	1769	15/2-32	3
Indledningstale ved Aabning af Foredragserækken for højere Tjenestemænd.....	16/3-32	1774		
D. S. B. og Reklamen			{ 31/1-34	2
			{ 15/2-34	3
Statsbanerne af i Dag.....	11/3-36	1982	15/3-36	5
Statsdrift eller Privatdrift, spec. med Hensik paa Transportvæsenet			30/9-36	18
Seks Aar i D. S. B.....	25/8-37	2058	31/8-37	16
Biler og Baner	13/4-38	2091		

