

Beløbet til de forskellige Grupper er kalkuleret dels under Hensyn til den Betydning, de paagældendes Tjenestegerning har for Statsbanernes Drift, dels under Hensyn til det Omfang, hvori det har været nødvendigt at inddrage Ferie og Fridage, samt i hvor høj Grad der har været paalagt Tjenestemændene Ekstratjeneste under Krigssituationen i Anledning af Feriegivning og ordinære Fridage.

Den nærmere Fordeling indenfor de forskellige Hovedgrupper ønskes at maatte finde Sted efter en Forhandling mellem Administrationen og Organisationerne.“

#### HASSING JØRGENSEN.

Til Folketingets Finansudvalg.

Hoskiær.

### 5

Fra Ministeren for offentlige Arbejder er modtaget en Indberetning fra Generaldirektøren for Statsbanerne af 22. Marts 1916 vedrørende Trafikvanskelighederne. Heraf anføres følgende Uddrag:

I Anledning af det af Hr. Ministeren fremsatte Ønske om en nærmere Redegørelse med Hensyn til de i den afvigte Jul stedfundne Trafikforstyrrelser skal man herved tjenstlig meddele følgende:

De ekstraordinære Forhold, som Krigen har skabt, har herhjemme som i de fleste neutrale Lande i det nu forløbne Aar stillet Jernbanedriften overfor den *sædvanlige vanskelige Opgave*: at gennemføre en uforudseelig voldsomt stigende Godstrafik, til hvis Bestridelse man hverken i Henseende til Trækkekraft, Vognmateriel eller Anlæg stod tilstrækkelig rustet.

Udviklingen af Statsbanernes Hjælpe midler er bestandig herfra søgt holdt paa Højde med den erfaringsmæssige Stigning i Trafikken fra Aar til Aar, og denne har for Godsbefordringens Vedkommende i det sidste Tiaar før Krigen gennemsnitlig været 3,8 pCt. aarlig. For Driftsmateriellets Vedkommende var man derfor ved de senere Aars Bevillinger sat i Stand til saadanne Udvidelser, at Statsbanernes Vognpark før Krigen var tilstrækkelig til Dækning af det erfaringsmæssige Behov. At udvide den her udover — af Hensyn til mulige, ganske ukendte og maaske rent forbigaaende Stigninger i Behovet — vilde være en daarlig Økonomi. Den overordentlige Stigning i Godstærdnelsen, som de pludseligt indtrædende Krigsforhold har medført, har ingen kunnet regne med.

Til Belysning af Statsbanedriftens Arbejde i 1915 vil en Sammenligning med et foregaaende Aar være tjenlig. Aaret 1914 egner sig dog mindre godt til Sammenligning paa Grund af, at det delvis var Krigsaar, og at Depressionen straks efter Krigens Udbrud medførte Nødvendigheden af Indskrænkninger i Toggangen (Køreplanen af 1. September 1914).

I det efterfølgende er derfor til Sammenligning benyttet Tallene for 1913, der var et for Statsbanerne meget gunstigt Aar med stor Trafik. Opgørelsen for December Maaned 1915 er dog paa nuværende Tidspunkt ikke helt afsluttet.

I Januar—November Maaned 1913 befordrede Statsbanerne 5,885,531 Tons Gods, i samme Tidsrum i 1915 7,103,000 Tons — en Forøgelse af 20,7 pCt., der har medført en Stigning i Godsindtægten fra 26,2 Mill. Kr. til 34,8 Mill. Kr. eller 33,09 pCt. I øvrigt viser ogsaa Persontrafikken god Stigning, nemlig fra 17 til 19 Millioner rejsende eller 11,3 pCt.

For at overkomme denne betydelige Mertrafik har man maattet udnytte *Maskinekraften* til det yderste og med ringest muligt Reservehold. Antal Lokomotivkilometer, herunder Tog- og Stationsrangering, er fra 1913 til 1915 steget fra 23,9 til 27,8 Millioner eller 16,3 pCt. Og Antal Togkilometer er steget fra 14,3 til 16,4 Millioner eller 14,8 pCt. Denne Forøgelse af Toggangen har for den væsentlige Del endda været af en ganske særlig vanskelig Karakter, hvilket senere skal blive omtalt.