

Ekspeditionsformen er enkel og simple, end hvis fragtbrev skulle udfærdiges og bogføres såvel på afgangsstationen som på bestemmelsesstationen, og såvel af denne grund som iøvrigt af trafikerhvervende hensyn gælder den bestemmelse, at bane-pakker, som er adresseret til modtageren indenfor udkørselsområdet, udbringes af statsbanernes vognmænd, jfr. herom nedenfor, uden udgift for modtageren, idet statsbanerne betaler kørselsudgiften efter faste takster.

*Ad tilskud til vognmænd.*

Ligeledes af trafikerhvervende hensyn har jernbanen ved de fleste stationer truffet aftale med en vognmand om til bestemte tider — eller på de mindre steder bestemte ugedage — at udbringe det med jernbanen ankomne gods til modtagerens bopæl mod passende betaling (efter forud fastsatte takster), der belastes forsendelsen. En del steder vil det f. eks. i betragtning af, at den samlede til udbringelse ankom-mende godsmængde er ret ringe, eller at bebyggelsen er temmelig spredt, ikke kunne svare sig for en vognmand at overtage denne udbringning for udkørselsgebyrerne alene, og det vil derfor på sådanne steder være nødvendigt at yde den pågældende vogn-mand et mindre fast tilskud for at få udbringning etableret.

*Ad særlig godskørsel.*

Om denne udgift kan oplyses, at den bl. a. hidrører fra forhold, hvor det har vist sig fordelagtigst, at banerne indsætter færdselsvogn til at afvikle visse trans-porter på anden måde end ad skinnevej, F. eks. sker udvekslingen af gods i Aarhus med skibsforbindelsen Kalundborg—Samsø—Aarhus nu med en lastbil, der tillige befordrer presenninger til og fra jernbanevogne, der læsses eller aflæsses på det vidt-strakte havnebaneanråde. Foruden at fremme disse foran eksempelvis fremdragne transporter er afviklingen ved egen bil væsentligt billigere end ved benyttelse enten af rangerlokomotiv med godsvogne eller af private vognmænd.

Af andre foranstaltninger, der belastes denne konto, kan nævnes etableringen af godsfordeling mellem ekspeditionsstederne i Storkøbenhavn bl. a. til aflastning af S-togene for godstransport og fremme af godsets anbringelse på bestemmelsesstedet.

*Ad rangering med heste.*

For at kunne flytte de på stationerne værende godsvogne efter behov fore-findes på en række stationer rangerlokomotiv eller traktor. På en del stationer er ranger-behovet af så beskædet omfang, at stationering af rangerlokomotiv eller traktor ville være uøkonomisk, og man har på sådanne steder truffet aftale med en vognmand om at stille fornøden hestekraft (og kusk) til vognenes flytning til rådighed.

*Ad benzin og olie til fragtbiler.*

Standsningen af store godstog også på de mellem by- og knudestationer liggende stationer medfører for det første, at toget, ikke mindst på stærkt trafikerede banestrækninger, nødvendigvis må være længe undervejs og derved beslaglægger uforholdsmæssigt stort personale, og for det andet ved de mange standsninger og igangsætninger et øget forbrug af kul og andre materialer. For at opnå væsentlige besparelser og samtidig en bedre betjening af banernes forretningsforbindelser — hvilket sidste er af betydning for såvel bevarelsen som erhvervelsen af trafik — samt en ønskelig aflastning i toggangen på stærkt belemede strækninger er man fra og med sommerkøreplanen 1949 på en del strækninger (bl. a. på fynske hovedbane og strækningen Fredericia—Aalborg) gået over til at lade de store godstog standse alene på by- og knudestationerne, idet stykgodsforsendelserne til og fra mellemstationerne befordres på lastbiler, der udgår fra bestemte bystationer efter forud tilrettelagt plan.

Udgifter til benzin m. v. til disse lastbiler afholdes af heromtalt konto, medens udgiften til lønning af lastbilchaufførerne afholdes af medhjælpskontoen under stationstjenesten. De meget betydelige besparelser, der indtjenes ved nyordningen, fordeles sig på de forskellige lønnings- og brændselskonti.

CARL PETERSEN.

L. Larsen.

Til folketingets finansudvalg.

Ved samråd er forhandlet om underskuddet, der under rationalisering af driften og den nye tjenestetidsordning.