

Fjerritslev—Frederikshavn Jernbanes
Reorganisierungsudvalgs

FORSLAG

til

Ændringer i Banens Drift.

Februar 1933.



Under 16. November 1932 tilskrev Direktionen for Aalborg Privatbaner paa Fjerritslev—Nørresundby—Frederikshavn Jernbanes Vegne Driftsbestyrer Th. Jensen, Haderslev, Stationsforstander Sørensen, Vodskov, Stationsforstander Friis, Fjerritslev, og Overassistent Bornæs, Nørresundby H., saaledes:

„Direktionen har med Tilslutning af Repræsentantskabet vedtaget at nedsætte et Udvalg til kritisk Gennemgang af Banens Udgiftsbilag og til at stille Forslag om Nedsættelser og Revision af Driftsformerne.

Det er en Forudsætning, at Udvalget tilendebringer sit Arbejde inden Udgangen af indeværende Kalenderaar.

Idet man herved opfordrer Dem til at indtræde i Udvalget meddeles, at lignende Opfordring er tilstillet (her anføres Navnene paa Udvalgsmedlemmerne).

P. D. V.:
WILLUMSEN.
(sign.)“

Efter at de tre Udvalgsmedlemmer, der er Tjenestemænd ved Jernbanen, under 17. s. M. havde tilskrevet Direktionen og givet Tilsagn om at indtræde i Udvalget, modtoges fra Direktionen saalydende Skrivelse af 25. November 1932:

„I Anledning af Skrivelse af 17. d. M. meddeles, at De angaaende den nødvendige Tjenestefrihed maa henvende Dem til Driftsbestyreren.

Samtlige Herrer har nu givet Tilsagn om Indtræden i Udvalget, idet dog Direktør Hegelund indtræder i Stedet for Driftsbestyrer Th. Jensen. Man imødeser Meddelelse om, hvem Udvalget vælger til Formand.

P. D. V.:
VILLUMSEN.
(sign.)“

Udvalget afholdt Møde i Aalborg den 26. November 1932. Man valgte Direktør Hegelund til Formand og Overassistent Bornæs til Sekretær, hvilket samme Dag meddeltes Direktionen. Arbejdet paabegyndtes den 28. November.

Det første Spørgsmaal, som meldte sig, var, under hvilken Synsvinkel

man burde tilrettelægge Arbejdet for en Reorganisering af de Omraader, som Udvalget skulde beskæftige sig med.

Efter vor Mening gives kun to Muligheder, enten Tilrettelæggelse af Driften med en Likvidation af F.-F. Banen for Øje eller en Reorganisering, ved hvilken man søger at imødekomme de Krav og Ønsker, som ikke alene F.-F. Banens, men ogsaa de to andre Baners Opland stiller for at benytte Banerne og derigennem opretholde Driften.

Naar man i det følgende nævner de søndenfjordske Baner, hænger det nøje sammen med det intime økonomiske og driftsmæssige Samarbejde, der findes Banerne imellem udover Fællesskabet i Aalborg, idet man ikke alene anvender en Del af Banernes Personale, men ogsaa deres Materiel i Flæng paa alle Baner, eftersom Hensigtsmæssighed og Nødvendighed byder.

Det er umuligt at se bort fra disse Kendsgerninger og holde F.-F. Banen ganske ude fra de to andre, hvilket efter Udvalgets Formening heller ikke er klogt, naar det bedst mulige økonomiske Resultat skal naas.

De øjeblikkelige Tilstande ved F.-F. Banen, som i det hele taget ved samtlige Aalborgbaner, danner et ganske uegnet Grundlag for Opstilling af en sammenlignende Vurdering af Udgifterne før og efter tilendebragt Reorganisering. Direktionens Besparelsesforslag er delvis bragt til Udførelse.

Det omfatter ikke samtlige Forhold, og mange Stillinger staar vakante efter foretagen Personalereduktion.

Reorganiseringen videreføres og udformes nærmere i efterfølgende Forslag, hvis Enkeltheder er bygget paa et forsvarligt Forhold mellem Trafikberedskab og Trafikbehov.

Til Anskuelligørelse af, hvilke Forskydninger der — sandsynlighedsberegnet — bliver en Følge af Reorganiseringen, har man derfor anvendt Driftsregnskabet for 1931—32, efter hvilket F.-F. Banens Indtægt har været ca. 1½ Million Kr., Nibebanens ca. ½ Million Kr. og Hadsundbanens ca. 400,000 Kr. Skønt Banerne sidder i alvorlige økonomiske Vanskeligheder, taler saadanne Indtægtsmuligheder, som endda ikke hidtil er effektivt udnyttede, ikke for den førstnævnte Udvej, Tilrettelæggelse af en Likvidation af Driften. Tværtimod er man helt igennem enige om, at disse Indtægter — omend betydeligt mindre i indeværende Driftsaar — ved en hensigtsmæssig Toggang, en i høj Grad tiltrængt Modernisering af Personmateriellet og en i alle Detailler stærkt gennemført Økonomi indebærer Mulighed i sig for Banernes fortsatte Bestaaen.

Med dette som Udgangspunkt har man opbygget den Reorganiseringsplan, som det efterfølgende omhandler.

Køreplanerne og Taksterne

er de bestemmende Rammer for Banernes Drift og den Struktur, omkring hvilken alle andre Forhold maa opbygges. Igennem disse afgøres Forholdet til Oplandets Befolkning.

Køreplanerne.

I det udarbejdede **Forslag til Køreplan** har man i videste Omfang søgt at imødekomme paa den ene Side Trafikbehovet og de Krav, Publikum stiller — herunder Hensynet til Bekvemmelighed ved Forslaget om Anskaffelse af Materiel og Modernisering af tilstedeværende Materiel —, paa den anden Side er Planerne lagt saaledes, at Personale og Materiel udnyttes bedst muligt. Som foran anført har man bygget videre paa den mellem Banerne tilvejebragte fælles Udnyttelse af Materiellet, hvilket absolut frembyder væsentlige Fordele saavel for F.-F. Banen som for Banerne i sin Helhed.

Bilag
A.

Bilag
B.

Man er opmærksom paa, at Banerne herved faar et Mellemsregningsforhold; men dette skal Trafik- og Maskinafdelingen ordne ved Ydelser af tilsvarende Art Banerne imellem saaledes, at kontant Afregning ikke bør finde Sted.

Det har vist sig umuligt fuldstændigt at udskille Persontrafikken fra Godstrafikken, hvilken sidste i Henseende til Befordringsmuligheder for letfordærlige Varer (Kød, Flæsk, Fisk o. s. v.) stiller bestemte Krav. Transporten af de nævnte Varer er en ret vigtig Indtægtskilde. Men selv om man foruden de udprægede Godstog har indsat blandede Tog i Forslaget, er Køretiden for disse lagt saa stramt som muligt indenfor Politireglementets Bestemmelser. I stærkt trafikerede Tider maa det tilraades at anvende Godssærtog efter Behov, og fremfor alt maa det undgaaes at belaste de hurtige Tog saaledes, at Planen ikke kan overholdes.

Tidspunktet for et Fremstød mod Konkurrencen fra Bilerne maa anses for ret gunstigt, naar man straks gaar i Gang. Betingelserne er dog først og fremmest, hvilket man vil opnaa efter Køreplansforslaget, mest muligt hurtige, hyppige og gode Forbindelser saavel Privatbanerne imellem som mellem disse og Statsbanerne. — 2. Vognklasse bør afskaffes, og Træbænkene paa 3. Klasse erstattes med behagelige, polstrede Stole. De gamle 2. Klasses Kupéer benyttes som 3. Klasse, indtil alt Personmateriellet er moderniseret.

Man har ligeledes drøftet Spørgsmaalet om det betimelige i straks at skaane Publikum for Omstigning fra Fjerritslevbanens Tog til Thistedbanens og omvendt, saavel som at undgaa Omladning af Gods og Omrangering af Vogne, der kræver et ikke ubetydeligt Arbejde. Baade Damp- og Motortog skulde herefter gaa helt igennem mellem Aalborg og Thisted. Der bør indsættes gennemgaaende Personvogne Aalborg—Løkken—Hjørring og omvendt i de af Togene, hvor det er mest paakrævet, i hvert Fald i Sommertiden.

Ved en Samtale med Driftsbestyreren i Thisted har man faaet Forstaaelsen af, at Planens Realisation sikkert ikke vil møde praktiske Vanskeligheder med Hensyn til gennemgaaende Toggang Aalborg—Thisted.

F.-F. Banens Køreplan er ikke absolut afhængig af, at Forslaget til Køreplan for de søndenfjordske Baner indføres, hvorimod det vil frembyde Fordele, hvad angaar Udnyttelse af Materiel og Personale.

Der vil efter Forslaget være umiddelbar Forbindelse paa Hverdage

mellem Fjerritslev- og Sæbybanen flere Gange dagligt i hver Retning imod nu een Gang, ligesom Togene i Aalborg har Forbindelse med saa godt som alle Statsbanernes personførende Tog saavel nord- som sydpaa.

Omtrent tilsvarende Forbedringer fremkommer efter Forslaget for de to søndenfjordske Baners Vedkommende. Hvad angaar Nibebanens Køreplan har man i Aars Forbindelse med saa godt som alle Statsbanernes Tog. Tog 49 b fra Farsø Søndag Aften kan faa Forbindelse med Toget fra Nykøbing Mors over Hvalpsund, naar Statsbanetoget kan gaa fra Glyngøre ca. 15 Minutter før end efter den nugældende Køreplan, og saafremt Nibebanen kan faa Tilladelse til, at Roslevbilen kører fra Hvalpsund til Farsø med de rejsende til Tog 49 b.

Man er gaaet ud fra, at der ved Forhandling med Hjørringbanerne og Skagensbanen uden Vanskelighed vil kunne opnaas lignende gode Forbindelser med disse Baners Tog.

Taksterne.

Personbefordringen.

Sammenlignet med andre Baners og Bilernes Billettakster kan Aalborgbanernes ikke siges at være for høje. Derimod er Afslaget i Prisen paa Dobbeltbilletter — 10 pCt. — for ringe, naar det skal have nogen praktisk Betydning. Dobbeltbilletten maa ikke koste mere end $1\frac{1}{2}$ Gange Enkeltillettens Pris. Tilbagereisen skal kunne finde Sted, naar den rejsende ønsker det. Med andre Ord skal Tidsbegrænsningen for Billettens Gyldighed ophæves fuldstændigt.

Den økonomiske Virkning for F.-F. Banen af denne Reform lader sig ikke fastslaa. Indtægten af Dobbeltbilletter i Juni, Juli og August 1932 var henholdsvis 5,173 Kr., 5,881 Kr. og 4,313 Kr. eller 15,367 Kr. af en samlet Billetindtægt paa 124,638 Kr. Saafremt Prisen havde ligget 25 i Stedet for 10 pCt. under Enkeltillettens, vilde det have betydet en Indtægtsnedgang paa ca. 850 Kr. maanedlig, men Følgen af nedsat Pris for Dobbeltbilletter bliver uden Tvivl et forhøjet Salg.

Det stillede Forslag til ny Køreplan giver bedre og hyppigere Rejsemuligheder og større Bekvemmelighed under Befordringen til en lavere Pris og vil med det Kendskab, man har til Publikums Indstilling overfor Banerne, betyde Tilgang af rejsende, hvorfor man ikke alene anser Nedsættelsen for forsvarlig, men tillige for paakrævet, hvis det skål være muligt at bevare Indtægten af Personbefordringen.

Endvidere er Udvalget af den Opfattelse, at det vil være af stor Betydning, at de i sin Tid inddragne Abonnementsbilletter genindføres, dog saaledes at Afslaget i Prisen bliver ikke 16 pCt., men 25 pCt. Billetterne skal være indrettet anderledes end de gamle Abonnementsbilletter, nemlig fremtræde som disses Forside uden Kuponer til Afrivning, og de skal ikke lyde paa Navn. I hver Længdeside indrettes fem Felter, ialt ti, hvoraf Togpersonalet klipper eet Felt for hver Rejse.

Navnlig Abonnementsbilletter, men iøvrigt ogsaa almindelige Billetter bør ved Paatryk paa Bagsiden benyttes til Reklame for Jernbanen.

Taksten for Overvægt paa Rejsegods og for uegentlig Rejsegods er for høj og bør halveres. For Jernbanen har den ingen økonomisk Betydning, men den er et Irritationsmoment overfor Publikum.

Om **Frimærkepakketaksterne** er intet at bemærke udover et enkelt Forhold, der har givet Anledning til adskillig Kritik fra Publikum. Det drejer sig om den lokale Takst for de mindste Pakker, hvor Grænsen er sat til 1 kg i Stedet for som i Forbindelse med tilstødende Privatbaner til $2\frac{1}{2}$ kg. Deraf følger, at en Pakke paa 2 kg fra Aalborg til Vadum koster 40 Øre. Til Thisted og Løkken koster den derimod kun 25 Øre. Det rigtigste vil være, at Banen forhøjer sin Takstgrænse fra 1 til $2\frac{1}{2}$ kg.

Hvis Jernbanen, jfr. Bemærkningen under Aalborg G St., opretter et Par Indleveringssteder for Frimærkepakker i Aalborg, vil man dermed imødekomme et udtalt Ønske fra Byens Forretningsdrivende og tilføre Jernbanen en Merindtægt, da Stationen i Forhold til Forretningskvartererne ligger ret afsides.

Godsbefordringen.

Da Bilkonkurrencen for Alvor satte ind overfor Banerne og da navnlig overfor Lokalbanerne, viste det sig, at de gældende Fragtberegningsregler og Takster udgjorde et saa kompliceret Hele, at Bilernes Takster pr. Sæk, pr. Styk eller pr. 100 kg med ringe Hensyntagen til Varens Art og Krav til Befordringsmidlets Indretning og uden Hensyn til, hvor Varen skulde hentes i Byerne, bød paa iøjnefaldende Fordele, set fra Forsendernes Side. Banerne har søgt at imødegaa Konkurrencen ved Indførelse af Fragtmoderationer, ved Nedsættelse af Mindstevægten for Vognladningsgods (fra 5,000 til 3,000 kg), ved Godsudkørsel i et vist Omfang, ved Nedsættelse af Kreaturfragten til og fra Aalborg Kvægtorv, hvortil er knyttet Begunstigelser som Trækkergodtgørelse og Fribefordring af Kvægledsagere med relativt smaa Sendinger, ved særlige Overenskomster med Slagterier i Banens Opland o. s. v.

Hvad angaar Udstedelse af Fripas til Kvægledsagere i det Omfang, hvori det nu praktiseres, finder man, at Jernbanen er gaaet for vidt. Derimod vil det være baade rimeligt og hensigtsmæssigt at tilstaa Fripas for Led-sagere af enhver vognladningsvis Forsendelse af levende Dyr.

Trods alle de nævnte Foranstaltninger har man stadig holdt fast ved Statsbanernes indviklede Fragtberegningsregler samtidig med, at Konkurrenceforanstaltningerne har haft en udpræget defensiv Karakter, medens der efter Udvalgets Opfattelse skulde have været udført et virkeligt Oplysnings- og Agitationsarbejde i Banernes Opland.

Overgang til en mere simpel Ordning kræver omfattende Beregninger vedrørende de økonomiske Virkninger af en saadan, idet Fragtberegning i Forbindelse med fremmede Baner hviler paa de lokale Takster. Man maa dog mene, at de særlige Forhold, som Bilkonkurrencen skaber, er tilstrækkeligt Grundlag for en Ændring af gensidige Aftaler, naar disse skønnes at være en væsentlig Hindring for paakrævede Foranstaltninger.

Bilag
C og D

I medfølgende **Forslag til nye Godstakster** (Bilag C og D) samt efterfølgende Forslag til Forenkling af Beregningsreglerne er der taget fornødent Hensyn saavel til givne Indrømmelser overfor Forsenderne som til Mulighederne for ved yderligere Aftaler at konkurrere mere effektivt i Fremtiden ved Hjælp af Transportagerne.

Da de af Udvalget foreslaaede Godstakster er baserede paa Fragtberegning af virkelig Vægt ogsaa for Vognladningsgods, er det rimeligt at tage dette i Betragtning ved Fastsættelsen af Andelene i Forbindelsestarifferne med fremmede Baner. Den nu anvendte Udregningsmaade for disse Andele bør efter Udvalgets Opfattelse ændres til, at Andelene bestaar af Lokaltaksten til Overgangsstationen til den fremmede Bane ÷ Halvdelen af det indregnede Ekspeditionsgebyr, for Vognladningstaksternes Vedkommende forhøjede med f. Eks. 10 pCt.

Det forudsættes, at bestaaende Aftaler, der byder Forsenderne Fordele, som de nye Takster ikke vil give ved umiddelbar Anvendelse, bibeholdes, selv om Udvalget ikke har set sig i Stand til at beregne denne Eventualitet i alle Enkeltheder. Fragt for Grus fra Skovsgaard, Smør fra Mejerierne til Aalborg, Slagterisvin og levende Dyr til Aalborg Kvægtorv er dog beregnet efter de nugældende Aftaler.

Ændringen i de lokale Takster skal gaa ud paa følgende:

De bestaaende to Takstklasser for **Fragtstykgods** i Forsendelser paa under 500 kg og over 500 kg erstattes af een Takst, der anvendes for alle **Fragtstykgodssendinger** (Takst 2) og er betydeligt lavere end den laveste af de nuværende Takstklasser. **Ilgodstaksten** (Takst 1) bibeholdes, men bringes ligeledes betydeligt ned.

Den procentvis største Nedgang i Godsbefordringen falder paa Stykgodset, som Bilerne særlig har kunnet kaste sig over. Efter at Kolonial i Vognladning er blevet henført til samme Takst som f. Eks. Foderstoffer, befordres vel en Del Stykgods i Vogne med Varer efter denne Takst, men det udgør kun en ringe Del af den samlede Nedgang. Ved den foreslaaede Nedsættelse mener man at have aabnet Adgang for Jernbanen til at genvinde mistede Transporter.

Fragten for **vognladningsvise Forsendelser** sammensættes nu af indtil tre Dele: Fragt, Dækningsafgift ved Benyttelse af lukket Vogn eller Presenning og Havnebanefragt. Ved Forsendelser paa 10,000 kg og derover nedsættes Vægten ved Fragtberegningen med fra 8 til 12¹/₂ pCt. Statsbanernes 7 Vognladningsklasser er her sammendraget i 3, men selv med denne Forenkling er Fragtberegningsreglerne for omstændelige, og Forsendere skal være nøje kendt med Fragtberegning for selv at kunne kalkulere en Fragt.

Vognladningsgodsets Henførelse til de 3 Takstklasser foreslaas bibeholdt, men Fragtberegningen skal foretages af den virkelige Vægt, og særlig Afgift for Befordring i lukket Vogn og for Befordring over Havnebaner skal bortfalde.

For Befordring af levende Dyr haves 7 Takstklasser, een for store og een for smaa Heste samt særlig stort Kvæg, een for andet Kvæg og een for store Kalve og Søer, een for Slagterisvin, een for Faar og Smaakalve

og een for Lam og Smaagrise. Taksten for store Heste anvendes efter sin Ordlyd for alle Heste, undtagen russiske, norske og islandske, der hører til den lavere Takst. I Praksis er man tidt og ofte nødsaget til at gaa udenom Reglerne og anvende den laveste af de to Takster baade for Heste og Kvæg, hvis man vil have Forsendelserne.

Det foreslaas at afskaffe den højeste Takstklasse for Heste (a) og henføre samtlige Heste til den lavere (b), at henføre alt Kvæg til samme Takstklasse (c), at sammendrage store Kalve, Svin, Faar og Lam i en enkelt Takstklasse paa Højde med den nuværende for smaa Kalve og at slette Bestemmelsen om Mindstefragter. Levende Dyr i Vognladninger skal fragtberegnes efter nuværende Praksis.

Derved er det første og vanskelige Skridt gjort mod en Forenkling af det nuværende System, der har vist sig mindre velegnet i Konkurrencen med Bilerne.

Over de økonomiske Virkninger af disse Foranstaltninger er foretaget en Beregning ved at overføre de nye Takster paa Trafikken i tre af indeværende Driftsaars forløbne Maaneder. Resultatet er efter Udvalgets Opfattelse tilfredsstillende og byder paa et Grundlag, der vil gavne Trafikken uden at bringe Jernbanen økonomisk Risiko.

Den i 1931 for visse Stationer indførte direkte Indskrivning af Gods i Forbindelse med svenske Stationer giver ikke Banen Fordele, men kun et Merarbejde, der bør undgaas ved at ophæve Indskrivningen.

Nogle Tal til Sammenligning mellem de nugældende Fragtsatser og Forslagets tilsvarende:

Mellem Aalborg og	Fragtsats for Kolonial, Foderstoffer, Tømmer i Vognladninger			Fragtsats for Kunstgød- ning, Kul i Vognladninger (Prsleje kun for Kunst- gødning)			Fragtsats for Mursten, Skærver og Grus i Vogn- ladninger			
	efter nugældende Takster		efter Forsl. ialt pr. 100 kg Øre	efter nugældende Takster		efter Forsl. ialt pr. 100 kg Øre	efter nug. Taks- ter pr. 100 kg Øre	efter For- slaget pr. 100 kg Øre		
	pr. 100 kg Øre	pr. Vogn Prs.- leje Øre		Havne- banefr. Øre	pr. 100 kg Øre				pr. Vogn Prs.- leje Øre	Havne- banefr. Øre
Fjerritslev	71	300	150—270	58	54	300	150—270	46	43	35
Brøbst	53	280	150—270	48	42	280	150—270	37	34	27
Aabybro	36	240	150—270	33	28	240	150—270	26	24	21
Langholt	30	240	150—270	29	24	240	150—270	23	21	19
Gandrup	40	260	150—270	37	31	260	150—270	28	27	23
Dronninglund	59	280	150—270	50	46	280	150—270	39	37	29
Asaa	64	300	150—270	55	50	300	150—270	42	40	33
Dybvad	66	300	150—270	56	51	300	150—270	43	41	33
Sæby	80	320	150—270	65	61	320	150—270	51	48	41

Lageret.

Ved den foretagne Undersøgelse af Lagerregnskabet viser det sig, at de maanedlige Afskrivninger paa Kullagrene ikke kan svare nøjagtig til det virkelige Forbrug, da de udleveres i Rummaal, og Kullenes Vægt varierer noget. Vægten af en Spand Kul er derfor sat til 700 kg, hvilket er lidt mere end den virkelige Vægt. Man sikrer sig derved, at mindst den Mængde, der er anført i Lagerregnskabet, altid vil være til Stede i Kulgaarden.

Udligningen har hidtil efter Driftsbestyrerens Ordre i hvert enkelt Tilfælde været udført paa den Maade, at man i Aarets sidste Maaneder har afskrevet noget mindre end ovennævnt fastsatte Vægtmængde, f. Eks. 50 % mindre i Aarets sidste tre—fire Maaneder. Denne Fremgangsmaade mener man er upaalidelig, hvilket fremgaar af, at der i Juli—August 1931 afskrevet 25 % mere end ovennævnte Vægt, efter at man i tre Maaneder (April, Maj og Juni) havde nedarbejdet Underskudsmængden i Kulgaarden en Del.

Til Afløsning af den nuværende Ordning foreslaas, at den fremkomne Difference mellem Lagerregnskabet Udvisende og Kulbeholdningen udlignes ved Driftsaarets Udgang efter foretagen Opmaaling af Kulgaardens Indhold. Den konstaterede Forskel fordeles jævnt paa samtlige Aarets Maaneder.

Bemærkninger til Personaleopstillingen.

Bilag
E og F

For at opnaa en virkningsfuld Nedgang i Lønningsudgifterne er det nødvendigt at tage Hensyn til det øjeblikkelige Personalebehov. Ved at afskedige de Tjenestemænd, der har opnaaet 60 Aars Alderen, og som det ikke er nødvendigt at erstatte med nyt Personale, bliver man i nogen Grad i Stand til at foretage de nødvendige Nedsættelser af forskellige Stillinger til den Lønklasse, hvor de med den nuværende Trafik naturligt maa henføres. Denne Foranstaltning vil efter Udvalgets Opfattelse være den mest hensigtsmæssige for Jernbanen og den mest hensynsfulde overfor Personalet. Man bevarer derved det yngre Personale, som med dets specielle Jernbaneuddannelse i de nuværende overordentlig vanskelige Tider vil have stort Besvær med at skabe sig en ny Levevej. De ældre, der kommer paa Pension, kan derimod ikke siges at være uden Eksistensmuligheder. Det faste Personale er i indeværende Driftsaar dels ved naturlig Afgang dels som Følge af Indskrænkninger reduceret med 39 Mand, hvortil efter Udvalgets Forslag kommer yderlig 18 Mand.

Bilag
G

Man er fuldt ud klar over, at Pensionsfonden derved yderligere anspændes, men dog kun for en kortere Arrække. De paagældende vilde ved naturlig Afgang være fratraadt i Løbet af faa Aar. Til Modsvær af de forøgede Pensionsudgifter anser man det for nødvendigt at fremskaffe en Ordning, hvorefter saavel Baner som Personale indbetaler et forhøjet Bidrag i et kortere Aaremaal. Pensionsfonden bærer forøvrigt efter Udvalgets Opfattelse Udgifter, som rettelig burde afholdes af Driften. Saaledes tilskrives Aalborg—Hvalpsund Jernbane den Pension, som Stationsmesteren i Halkjær

oppebar som afskediget Portør, medens han nu er ansat som Stationsmester i 12. Lønklasse. Ligeledes er Pension til fhv. Driftsbestyrer Ru m p — omend med Ministeriets Sanktion — i indøværende Aar overført til Pensionsfonden fra Driften, som hidtil har afholdt Udgiften.

Stationsmesteren i Biersted foreslaas forflyttet til Birkelse, der ned-sættes fra 9. til 11. Lønklasse, medens Biersted nedrykkes fra 11. til 12. og besættes med Stationsmesteren i Arentsminde, som er i 12. Lønklasse. Arentsminde og Rørholt skal bestyres af stationsmesterprøvede Portører.

Ved Omklassificering af Halvrimmen, Vester Hassing og Præstbro bliver Stationsforstanderne paa disse tre Stationer til Disposition sammen med Overassistenten i Nørresnndby, hvis Stilling er nedlagt, og kan anvendes ved Besættelsen af de allerede ledige Stationer i Gandrup, Ulsted, Dronninglund og Frederikshavn, som alle nedrykkes i en lavere Lønklasse end den, hvor de hidtil har været anbragt, samt Sæby, hvor Stationsforstanderen er over 60 Aar.

Halvrimmen, Vester Hassing og Præstbro Stationer besættes med Assistenten, hvorved man undgaar, at disse kan opnaa Slutløn som Assistent, medens Besættelse med Personale fra lavere Lønklasser vil bevirke Lønforhøjelse for de paagældende. Denne Foranstaltning maa betragtes for at være saa meget desto mere hensigtsmæssig, som man da opnaar at faa Stationerne bestyrede af de Mennesker, hvis Uddannelse er lagt til Rette med Stationsbestyrelse for Øje, saaledes som man har ordnet sig ved andre Baner. Bonderup og Langholt besættes med overkomplet Togpersonale (se under Togtjenesten).

Da Spørgsmaalet om Asaabanens Drift i Fremtiden endnu ikke er endelig afgjort, mener man kun at kunne stille Forslag om Opsigelse af Ekstramanden og Selvafløsning for Personalet.

Ved Tildeling af Medhjælpspersonale er der taget Hensyn ikke alene til Kommunernes hidtidige Uvillie mod Stationernes Lukning i Togtid, men ogsaa til den Besparelse, der opnaas ved, at Selvafløsning paa Fridage, i Ferier og i kortere Sygdomsperioder indføres saa godt som overalt.

Tilsyneladende kan der ligge en Besparelse i Anvendelsen af løst antaget Mandskab paa mindre Stationer i Stedet for Portører, men naar alle Forhold tages i Betragtning — herunder Pensionering af derved fremkommet overtalligt Personale — holder denne Beregning ikke Stik. I Stedet for Løn til en Portør vil man faa Honorar til den løse Mand, Løn og Afløsningsdiæter til Stationsbestyrerens Stedfortræder paa Fridage m. v. og en ringere Betjening og Vejledning af Publikum.

Time-, Dag- og Natpenge er ved Revision i 1932 nedsat ved øvrige Privatbaner. Man vil finde det rimeligt, at en tilsvarende Regulering finder Sted ved Aalborg Privatbaner, hvilket vil medføre en Nedgang i Udgifterne, selv om den store Nedgang i disse hovedsagelig fremkommer ved Indførelse af Selvafløsning.

For at kunne drage fuld Nytte af Personalet foreslaas det at anskaffe Transportcykler paa Mellestationerne og paalægge disse Udbringning og

Afhentning af mindre Forsendelser, der kan transporteres paa en saadan Cykle, i Stationernes nærmeste Opland, for saa vidt det ikke paa visse Stationer bliver mere hensigtsmæssigt at indføre en mere omfattende Udbringning og Afhentning af Gods.

Efterhaanden som Portørerne ved naturlig Afgang rykkes bort fra de mindre Stationer, maa de i videst muligt Omfang erstattes af løst Mandskab.

Stationsbestyrere, der er kgl. Vejere og Maalere, maa ikke paatage sig Funktioner udenfor Jernbanen, hvorved denne berøves en Del af deres Arbejdskraft uden Erstatning. — I det hele taget skal Bestemmelsen om, at Personalet ikke uden Driftsbestyrerens Tilladelse maa paatage sig Arbejde for fremmede, haandhæves paa en saadan Maade, at Personalet ikke paafører den øvrige Befolkning Konkurrence ved at drive Erhvervsvirksomhed.

Jernbanen ejer mange Steder ikke ubetydelige Arealer, der foreslaas gjort indtægtsgivende ved Udlejning eller Salg til omkringboende.

Efter Forslaget nedsættes Portørernes Antal fra 47 til 45, bl. a. ved den tænkte Ordning med gennemkørende Tog Aalborg—Thisted, hvorved Pudsertjenesten i Fjerritslev bortfalder. Lader Ordningen sig ikke gennemføre, maa Fjerritslev Station normeres med 4 Portører.

I Driftsaaret 1931—32 udgjorde Lønninger m. m. til Stationstjenesten 363,214 Kr. Efter Udvalgets Forslag vil den beløbe sig til ca. 272,000 Kr., hvorefter der fremkommer en Udgiftsnedgang paa ca. 91,000 Kr.

Saa vel i Driftsregnskabet som i Udvalgets Opstilling over Lønudgifter til Stationstjenesten er Lejen af Tjenesteboliger (noget over 10,000 Kr.) fradraget, medens den retteligt burde opføres som Indtægt, og Lønudgifterne optræde i deres fulde Omfang.

Reorganiseringen medfører en Udgift een Gang for alle til Dækning af Forflyttelsesgodtgørelse, som dog ved en praktisk Tilrettelægning af Forflyttelserne vil reduceres til et forholdsvis lille Beløb.

Bilag
H

Til Udførelse af Togtjenesten

	haves			kræves		
	F. F. J.	A. H. B.	A. H. J.	F. F. J.	A. H. B.	A. H. J.
Togførere	11	4 + 1*	4	8	2 + 1*	2
Togbetjente	11	2	3	9	4	3

*) Forbundets Formand; forretter ikke Tjeneste.

De Motortog, der er foreslaet tomandsbetjent, føres af en Motorvognsfører med en Togbetjent som Medhjælper. Under Hensyn til, at Togpersonalet anvendes i Fællesskab af de 3 Baner, maa Reduktion af overtalligt

Personale først og fremmest foretages ved Pensionering af de 3 Togførere, der er over 60 Aar, uanset at de ikke er ansat ved F. F. J. Af det derefter overtallige Togpersonale — 4 Mand for samtlige Baner — anvendes 1 Mand som Motorvognsfører, af hvilke der efter Forslaget vil være Anvendelse for 5 Mand udover dem, der allerede forefindes. De øvrige 3 Mand bliver der Brug for som Stationsmestre. Hvalpsund Station er ledig og kan f. Eks. besættes med Stationsforstanderen i Vægger, for at denne Station — som af Direktionen forlangt — kan anbringes i 9. Lønklasse imod nu i 6. Lønklasse. Herefter kan Vægger, Bonderup og Langholt besættes med stationsmesterprøvede Togbetjente.

Lønningsudgiften til Togtjenesten var ifl. Driftsberetningen 1931—32 74,386 Kr. Dette Beløb fremkommer ved, at man fra de virkelige Lønudgifter, 97,450 Kr., har trukket 11,064 Kr., som Fællesskabet i Aalborg og de andre Baner har betalt for Afbenyttelse af F.-F. Banens Togpersonale. Endvidere er fradraget 12,000 Kr., der hidrører fra de foregaaende Aar, i hvilke F.-F. Banen ikke har faaet Godtgørelse for afgivet Personale. Efter Forslaget bliver denne Udgift nedsat til ca. 59,400 Kr. eller med ca. 27,000 Kr.

Det gælder her som ved Stationstjenesten og som angivet i det følgende for Lokomotivtjenesten, at en direkte Sammenligning med de øjeblikkelige Lønudgifter ikke lader sig opstille, da F.-F. Banens Tog- og Lokomotivpersonale i 1931—32 i udstrakt Grad har været anvendt paa de øvrige Baner, medens der i 1932—33 har fundet en Forskydning Sted i personalemæssig Henseende, hvorved dette Billede ændres betydeligt. Trods dette viser det sig ved en foretagen Undersøgelse af Togpersonalets Tur- lister, at Tjenestetiden for F.-F. Banens Togpersonale dog ligger betydeligt under, hvad Overenskomsten hjemler.

I 1931—32 er til Togpersonalet udbetalt 19,695 Kr. i Time- og Natpenge. Det tilsvarende vil efter Forslaget blive nedbragt til ca. 14,700 Kr. med de nuværende Satser. Samtidig med, at disse Satser i indeværende Driftsaar ved øvrige Privatbaner er betydeligt nedsatte, har man ved Aalborgbanerne ikke alene bibeholdt dem, men der er yderligere foretaget en Ændring i Beregningsmaaden, som faktisk betyder en Forhøjelse. Ved at indføre de ved øvrige Privatbaner nugældende Satser i Lighed med, hvad der foran er anført for Stationspersonalets Vedkommende, vil Udgiften til Køre- og Natpenge ikke blive som ovenfor nævnt 14,700 Kr., men ca. 11,000 Kr., samlet Nedgang i Udgifterne altsaa ca. 8,700 Kr.

I 1931—32 var Udgiften til Uniformer 4,110 Kr. Efter Forslaget vil denne Udgift blive ca. 2,600 Kr. eller ca. 1,500 Kr. lavere; men da Uniformsudgiften som Følge af den periodiske Levering kan svinge en Del vil Beløbet ikke kunne være nøjagtigt.

Til Udførelse af Lokomotivtjenesten

	haves				kræves			
	F.F.J.	A.H.B.	A.H.J.	A.P.B.	F.F.J.	A.H.B.	A.H.J.	A.P.B.
Motorvognsførere.....	2	—	—	—	7	2	3	—
Lokomotivførere.....	12+1*	2	4	—	8*	3	3	—
Lokomotivfyrbødere.....	15	5	5	—	10	4	3	—
Rangerførere.....	2	—	—	2	2	—	—	3
Løst Personale.....	4							
	Ialt 54 Mand				Ialt 48 Mand			

*) Lokomotivforbundets Formand; forretter ikke Tjeneste.

Efter den nuværende Køreplan haves pr. Uge
 paa F.-F. Banen 1055 Lokomotivtimer og 106 Motorvognstimer,
 - Nibebanen 406 —
 - Hadsundbanen 369 — - 70 —

De tilsvarende Tal efter Forslaget til ny Køreplan bliver
 paa F.-F. Banen 685 Lokomotivtimer og 279 Motorvognstimer,
 - Nibebanen 255 — - 94 —
 - Hadsundbanen 236 — - 146 —

Den opstillede Køreplan for en Normaluge fordrer ca. 43 Mand. Til Bestridelse af Kørselen under Ferietrafik, Permission og Sygdom paaregnes i Gennemsnit 5 Mand, hvorved Antallet af Lokomotiv- og Motorvognspersonale bringes op paa 48 Mand, medens der under de nuværende Forhold bruges 54 Mand. Af disse er 4 ikke ansatte og kan permitteres, 3 er over 60 Aar og foreslaas pensionerede. Tilbage bliver 47 Mand. Den derefter manglende Mand tages af det overkomplette Togpersonale som Motorvognsfører.

Pudserpersonalet udgør for F.-F. Banen 5 Mand, Nibebanen 1 Mand, Hadsundbanen 4 Mand (deraf 1 Depotarbejder), Fællesskabet 3 Mand samt 4 løse Arbejdere.

Af ansatte Pudserer er 3 over 60 Aar og skal pensioneres. Til Udførelse af Arbejdet kræves 14 Mand eller de 10 tilbageblivende og 4 af de overkomplette Portører fra Fællesskabet.

Man mener, at F.-F. Banens Andel i Pudsertjenesten passende kan ansættes til 5 Mand, 3 til hver af de søndenfjordske Baner og 3 til Fællesskabet i Aalborg. Man anser det iøvrigt for mest hensigtsmæssigt, at samtlige Pudserer lønnes af Fællesskabet, og Udgiften derefter fordeles i Forhold til den Anvendelse, Særbanerne og Fællesskabet har gjort af de paagældende i det sidst forløbne Aar.

Ifl. Driftsberetningen for 1931—32 har Lønningsudgiften til Lokomotivtjenesten paa F.-F. Banen andraget 170,556 Kr., hvilket Tal fremkommer

ved, at der fra Personalets Lønninger, 186,768 Kr., er trukket 16,212 Kr., der svarer til den Tjeneste, Personalet har forrettet udenfor F.-F. Banen.

Efter Forslaget bliver Udgiften ca. 114,500 Kr. eller ca. 56,000 Kr. lavere.

Køre- og Natpenge andrager for 1931—32 22,495 Kr. Efter Forslaget nedsættes de til ca. 16,000 Kr. med de nuværende Satser. I Lighed med, hvad der foran er anført for Stationspersonalet og Togpersonalet, vil en Indførelse af de Satser, der anvendes ved andre Privatbaner, give en yderligere Nedgang paa ca. 4,000 Kr. eller ialt en samlet Nedgang paa ca. 10,000 Kr.

En Sammenligning mellem den nuværende Køreplan og Forslagets med Hensyn til Brændselsforbrug giver følgende Resultat for F.-F. Banen:

Kulforbrug:

Der køres nu ca. 462,000 Lokomotivkilometer aarligt.

Efter Forslaget

skal køres	ca. 278,000	—	—
Nedgang	ca. 184,000	—	—
			<u>à 20 Øre = 36,800 Kr.</u>

Benzinforbrug:

Der køres nu ca. 125,000 Motorvognskilometer aarligt.

Efter Forslaget

skal køres	ca. 227,000	—	—
Forøgelse	ca. 102,000	—	—
Til Diesellokomotivet ca. 58,000 Kilometer			à 7,5 Øre = 4,350 Kr.
			<u>Samlet Forhøjelse ca. 14,958 Kr.</u>

Det endelige Resultat bliver da en samlet Nedgang i Brændselsudgifterne paa ca. 21,842 Kr.

Ifl. Driftsberetningen for 1931—32 androg Udgifterne til Lokomotivernes og Motorvognenes Brændsel for det nævnte Aar..... 118,864 Kr.

Efter Forslaget bruges:

278,000 Lokomotivkilometer	à 20 Øre = 55,600 Kr.
227,000 Motorvognskilometer	à 10,4 - = 23,600 -
58,000 Diesel	— à 7,5 - = 4,350 -
Til Rangerlokomotivet paa Nørresundby. H. Station	ca. 6,000 -	
Til Særtogskørsel.....	ca. 5,000 -	
		<u>94,550 Kr.</u>
	<u>Nedgang i Brændselsforbrug</u>	<u>24,314 Kr.</u>

Baneafdelingen.

Lønninger m. v. til Personalet udgjorde ifl. Driftsberetningen for 1931—32 98,902 Kr. Efter at der i Aarets Løb er pensioneret 1 Banemester og 3 Baneformænd, vil denne Udgift blive nedbragt til ca. 82,000 Kr. I Stedet for de allerede pensionerede Baneformænd er antaget 2 Ekstraarbejdere i en Del af Aaret. Det samme vil rimeligvis blive Tilfældet, saafremt en Baneformand, som nu er over 60 Aar, pensioneres, hvorfor det ikke kan tilraades at frigøre sig for denne Mand.

Udgiftsnedgangen bliver ca. 17,000 Kr.

En Ekstraarbejder i Smedien paa Nørresundby H. Station er afskediget for nogle Maaneder siden, saaledes at der regnes med, at samlet Løn til Ekstrafolk ikke vil overstige Udgiften for 1931—32.

Kontoen for Vedligeholdelse af Bygninger er gennem en Aarrække nedbragt fra ca. 52,000 Kr. til ca. 14,400 Kr. og kan ikke forventes yderligere nedbragt, saafremt Bygningerne skal vedligeholdes nødtørftigt.

Alt Malerarbejde paa Broer, Signalmaster, Led, Bomme, Sporskifter m. v. udføres nu af Baneafdelingens egne Folk i Stedet for som tidligere af en bestemt Malermester, hvorved Jernbanen er lettet for en Del Udgifter.

Forskellige Udgifter.

Af disse Udgifter udgør Tilskud til Pensionsfonden 40,763 Kr. — Med det foreslaaede Personale nedbringes denne Regnskabspost til ca. 33,250 Kr. eller 7,500 Kr. mindre.

Fællesskabet i Aalborg. Centraladministrationen.

Til Bestridelse af Arbejdet i Centraladministrationen foreslaas følgende Personale:

Hovedkontoret: 1 Driftsbestyrer.
1 Fuldmægtig i 4. Lønklasse.
1 Assistent.
1 Kontorist.

Regnskabsafdelingen: 1 Regnskabsfører i 4. Lønklasse.
3 Assistenten.
1 Kontorist.
1 Portør.

1 Trafikinspektør i 2. Lønklasse.
2 Assistenten.

I de senere Aar har man for Personalet paa Hovedkontoret og i Regnskabsafdelingen indført den Begunstigelse, at der — oprindelig i Sommerhalvaaret, men nu hele Aaret — udenfor den officielle Tjenesteordning gives fri Lørdag allerede fra Kl. 12 med Undtagelse af 1 Mand paa Hovedkontoret og 1 Mand i Regnskabsafdelingen. Med det nuværende Personale betyder dette 1 Mands Arbejde tabt for hele Ugen og dermed for hele Aaret. Om en saadan Ordning kan forsvares i en Virksomhed, der gaar, som den skal, vil man ganske henstille, men at opretholde den ved Aalborg Privatbaner i en Tid, hvor disse kæmper en haard Kamp for deres Bestaaen, maa man fastslaa som uholdbart. Ved Tildeling af Personale til Hovedkontor og Regnskabsafdeling har Udvalget forudsat denne Week-ends Bortfald.

Foruden Reduktion af Personalet byder Forslaget paa den Ændring, at man tænker sig anvendt 1 Trafikinspektør og 2 Assistenten (Transportagenter) til Bestridelse af de Funktioner, der tidligere var henlagt under Kontorchefen. Denne har haft en Trafikinspektørs Funktioner, men efter Udvalgets Formening har Stillingen været tillagt alt for lille Myndighed til at træffe Afgørelse indenfor dette Omraade.

Man anser det for aldeles paakrævet af Hensyn til Konkurrencen med andre Befordringsmidler at iværksætte et omfattende Arbejde for Erhvervelse af Mertransporter paa samtlige 3 Baner. Dette opnaas kun ved at henlægge Arbejdet til bestemte Tjenestemænd, hvorved der tilvejebringes Plan og Ensartethed i Banernes Forhold til Kunderne. Transportagenterne underlægges ganske naturligt Trafikinspektøren, hvis fornemste Opgave — foruden et effektivt Tilsyn med Stationer og Togpersonale og, hvad der er mindst lige saa vigtigt, en mere effektiv Ledelse af Toggangen paa Dage med stærk Trafik, f. Eks. Jul, Paaske og Pinse, idet man ved disse Lejligheder i alt for ringe Grad har betjent Publikum ved Særtog — maa være at tilvejebringe den for Banerne bedst mulige Økonomi i Driftsafdelingen.

Lønudgifterne til Centraladministrationen var i Driftsaaret 1931—32 83,248 Kr. Efter Forslaget bliver det tilsvarende Beløb ca. 62,000 Kr. eller ca. 21,000 Kr. mindre.

Banernes Tilskud til Pensionsfonden androg i 1931—32 4,583 Kr. Efter Forslaget bliver det nedsat med ca. 700 Kr.

„Forskellige Udgifter“ i 1931—32 omfatter endvidere Forrentning af Driftskapital med ca. 28.000 Kr. og Renter af Statsbanernes Tilgodehavende ca. 6,500 Kr., ialt ca. 34,500 Kr. Dette Beløb virker stærkt tyngende. Man maa anse det for muligt fremtidig at nedbringe det ved hurtigt at søge indbetalt samtlige Tilgodehavender hos Kommunerne i Stedet for at overføre fremkommet Underskud fra Aar til Aar. Alene derved vilde det opførte Forrentningsbeløb være blevet væsentlig nedsat, selv om det ikke helt kunde forsvinde.

Under Kontorhold optræder en Del rene Særbaneudgifter, der rettelig burde belastes paagældende Bane direkte.

Tilbud paa Levering af Tryksager er — saavidt vides — hidtil slet

ikke eller i hvert Fald kun undtagelsesvis indhentet hos forskellige Bogtrykkere. Ved Gennemgang af Regnskabsbilagene er man naaet til det Resultat, at Kontoen for Tryksager maa kunne nedbringes.

En Del statistiske Oplysninger — bl. a. de store Skemaer for Særbanerne — er ikke paakrævede i Driftsberetningerne, saaledes at disse vil kunne afkortes betydeligt uden at tabe i Værdi for de interesserede Parter, idet eventuelle særlige Oplysninger kan indhentes i Centraladministrationen.

I samme Forbindelse paapeges, at den nuværende Ordning med Rekvisition af Tryksager een Gang maanedlig medfører et Arbejde, der ikke forekommer Udvalget nødvendigt. Naar Stationerne i Lighed med f. Eks. Hjørringbanernes een Gang aarligt tilstilles det nødvendige Antal almindelig forekommende Blanketter, er det fuldtud nok, samtidig med, at Reformen betyder bedre Kontrol med Anvendelsen af Tryksager og derigennem en bedre Økonomi.

Udvalget er af den Opfattelse, at der ved Regnskabsaflæggelsen kan undværes en Del Bilag saasom Fripasfortegnelse, Fortegnelse over henliggende uindløste Fragtbreve, Fortegnelse over uberigtiget Efterkray, Fortegnelse over indgaaede, fremmede Vogne og „Intet-Rapporter“. Ligeledes kan Vognrapporten simplificeres ved, at hele venstre Halvdel bortskæres.

Aalborg Godsstation

har indtil nu været delt i Aalborg G Station og Aalborg G Godsekspedition, hver med sin Chef. Personalet bestod af:

- 1 Stationsforstander i 3. Lønklasse,
- 1 Overassistent i 5. Lønklasse,
- 5 Assistenten,
- 1 Rangermester i 9. a Lønklasse,
- 1 Rangerformand i 11. Lønklasse,
- 1 Overportør i 12. Lønklasse,
- 21 Portører,
- 2 Depotarbejdere og
- 3 Kvinder til Rengøring af Personvogne

under Stationen og

- 1 Godsekspeditor i 4. Lønklasse,
- 3 Assistenten,
- 1 Pakhusmester i 9. a Lønklasse,
- 1 Pakhusformand i 11. Lønklasse,
- 1 Portør og
- 8 Depotarbejdere

under Godsekspeditionen.

Efter en Undersøgelse af Forholdene foreslaar man, nu da Stationen og Godsekspeditionen er slaet sammen under eet, at følgende Personale tillægges Aalborg G.:

- 1 Stationsforstander i 3. Lønklasse,
- 1 Overassistent i 5. Lønklasse,
- 3 Assistenten

ved Stationstjenesten og

- 1 Overassistent i 6. Lønklasse og
- 2 Assistenten

ved Godsekspeditionen samt 1 Assistent til Afløsning af forannævnte, idet dog Godsekspeditionens Arbejde besørgeres af Stationen paa Søn- og Helligdage. Endvidere

- 1 Rangermester i 9. a Lønklasse,
- 1 Rangerformand i 11. Lønklasse,
- 1 Pakhusmester i 9. a Lønklasse,
- 1 Pakhusformand i 11. Lønklasse.
- 10 Portører til Pladstjeneste,
- 8 Depotarbejdere eller Portører til Pakhustjeneste,
- 4 Depotarbejdere eller Portører til Lampisttjeneste samt
- 2 Kvinder til det daglige Rengøringsarbejde i Personvognene.

Pakhusmesteren og Pakhusformanden afløser Rangermesteren og Rangerformanden paa Fridage. Til Afløsning for Plads-, Pakhus- og Lampistpersonalet paa Fridage, under Ferier og under Sygdom samt til Bilkørsel anvendes 5 Portører.

Den foreslaede Forandring i Toggangen, hvorefter en Del af Motortogene ikke føres til Aalborg G Station, kræver Anskaffelse af en Lastbil til Transport af Gods og Pakker mellem disse Tog og Aalborg G. Bilen medvirker i videst muligt Omfang ved Godsudkørsel. Der entres med to eller tre Forretningsdrivende om Modtagelse af Frimærkepakker, som paa visse forud bekendtgjorte Tider afhentes af Bilen.

I 1931—32 udgjorde Lønninger m. v. til Aalborg G Station og Godsekspedition ifl. Driftsberetningen 155,983 Kr., men dette Tal er fremkommet ved, at der fra de virkelige Lønningsudgifter, 179,861 Kr., er fradraget et Beløb paa 23,878 Kr., der benævnes „Arealleje m. m.“, hvilket Beløb formentlig ikke har noget som helst med Lønningsudgifter at gøre. Endvidere er en Lønudgift til Lampisteriet paa 12,960 Kr. ikke medtaget, men holdt ude og fordelt paa Særbanerne, for F.-F. Banens Vedkommende under Konto VI, B, 5, Materiellets Opvarmning, Belysning og Rengøring.

Efter Udvalgets Forslag reduceres Lønningsudgifter m. v. for Aalborg G Station til ca. 136,000 Kr., hvorved der fremkommer en Udgiftsnedgang paa ca. 57,000 Kr. foruden ca. 700 Kr. i Banernes Tilskud til Pensionsfonden. Naar Nedgangen i Tilskudet til Pensionsfonden er saa ringe, skyldes det, at Særbanerne hidtil har haft 6 Portører stationeret i Aalborg.

Man har ved den foretagne Undersøgelse bemærket, at det ved en Forhandling den 20. Juni 1921 mellem Driftsbestyreren og Personalets Tillidsmænd bl. a. er fastslaaet, at Tjenesten i Lampisteriet i Tiden fra 1. April til 30. September skal henføres til Sats B (234 Timer maanedlig).

Denne Bestemmelse har, efter hvad man har kunnet faa oplyst, aldrig været praktiseret. For Banerne betyder det formentlig 624 aarligt tabte Arbejdstimer i $11\frac{1}{2}$ Aar eller ca. 10,000 Kr. foruden Renter.

Bagved det egentlige Jernbaneterræn ejer Banerne et stort Areal, som disse næppe nogen Sinde vil faa Brug for, og som formentlig vil kunne gøres frugtbringende enten ved Salg eller Udleje til Kommunen eller paa anden Maade.

Maskinafdelingen.

Af Personale er til Maskinafdelingen henført:

- 1 Lokomotivmester i 5. Lønklasse,
- 3 Lokomotivførere,
- 3 Pudserne,

hvilket maa anses for tilstrækkeligt til Udførelse af Tjenesten. De to af Pudserne gør Tjeneste ved Vognopsyn paa Aalborg G Station, men det personlige Tillæg paa 120 Kr. til hver foreslaas inddraget. Vedrørende Pudserpersonalet i sin Helhed se under F.-F. Banens Lokomotivtjeneste. Lønningsudgiften til dette Personale andrager ca. 31,000 Kr., medens Regnskabet for 1931—32 viser en Udgift paa 42,294 Kr. eller ca. 11,000 Kr. mere.

Paa Kontoen „Opvarmning, Belysning, Rengøring m. m.“, der for 1931—32 andrager 12,936 Kr., er de ca. 6,000 Kr. Arbejdsløn for Lokomotivernes Forsyning med Kul. I Budgettet for 1932—33 anslaas den tilsvarende Udgift til 7,300 Kr. Det viser sig, at der i Maskinafdelingen er tilvejebragt en Ordning, hvorved Udgiften allerede er bortfaldet.

Banernes Tilskud til Pensionsfonden, der er henført under „Forskellige Udgifter“, bliver herefter ca. 100 Kr. mindre. Aarsagen til den ringe Nedgang er, at Fællesskabet hidtil har anvendt 1 Rangerfører og 1 Pudser, der er ansat ved Særbanerne.

Værkstederne.

Efter foretagen Undersøgelse maa man anse det for tilstrækkeligt med følgende Personale:

- 1 Maskininspektør i 1. Lønklasse,
- 1 Værkmester i 5. Lønklasse,
- 1 Konstruktør, maanedslønnet, men uden fast Ansættelse,
- 1 Assistent,
- 1 Kontorist og
- 1 Magasinformand i 12. Lønklasse.

Forholdet er det, at Kontoret indtil for kort Tid siden var tillagt 1 Assistent med teknisk Uddannelse, som bl. a. udførte Tegnarbejdet. Som Følge af Motorvognsdriften, der kræver speciel Indsigt, har Værkstederne i adskillige Aar beskæftiget en løst antaget Konstruktør, hvis væsentligste Arbejde nu ligger paa Kontoret. Denne foreslaas bibeholdt, dog som maa-

nedslønnet, men uden Pensionsret, af Hensyn til Arbejdet paa Tegnestuen, Tilsynet med den forøgede Motorvognspark og Afløsning af det overordnede Personale. Denne Ordning betyder ikke forøget Udgift, men kun en Ompostering af Konstruktørens Løn.

Lønningsudgifter til tilsvarende Personale i 1931—32 udgjorde 36,332 Kr. + Konstruktørens Løn. Efter Forslaget bliver det ca. 23,000 Kr. + Konstruktørens Løn eller ca. 13.000 Kr. lavere.

Samme Regnskabspost omfatter 635 Kr. til Arbejdstøj for Værkstedsarbejderne. Denne Udgift bør formentlig bortfalde.

I Værkstederne beskæftiges for Tiden 28 ansatte og 4 løse Haandværkere (samt Konstruktøren) endvidere 8 ansatte og 2 løse Arbejdere foruden Lærlinge.

Antallet af ansatte Haandværkere kan reduceres med 3 (forudsat at 1 Haandværker forfremmes til Værkmester), af løse Haandværkere med 1 og af løse Arbejdere med 1. Den foreslaaede Reduktion af Værkstedspersonalet er dog betinget af, at Planen om Materiellets Modernisering og Anvendelse tiltrædes i sin Helhed.

Der vil da være 25 ansatte og 3 løse Haandværkere tilbage. De suppleres med 2 Portører, der er uddannede henholdsvis som Maler og Snedker.

Ved den foreslaaede Reduktion nedbringes Lønudgifterne i Værkstederne med ca. 18,000 Kr. og Banernes Tilskud til Pensionsfonden med ca. 500 Kr.

Da man er vidende om, at Lønoverenskomsterne med Værkstedsarbejderne er opsagt fra 1. April 1933, tør man formentlig gaa ud fra, at dette er sket for at tilvejebringe et mere rimeligt Forhold mellem disse Lønninger og tilsvarende ved andre Privatbaner. Saavidt man har bragt i Erfaring, ligger Værkstedsarbejdernes Aarslønninger ved andre Privatbaner fra 800 til 1,000 Kr. lavere end vore, hvilket Forhold forøvrigt allerede er omtalt i Driftsbestyrelsesbetænkning, der er udarbejdet i 1925, ved en Sammenligning med Sydfynske Jernbaners Værkstedslønninger.

Med Hensyn til Modernisering af Personmateriellet foreslaas det at udbyde Arbejdet i fri Konkurrence, hvori Banernes Værksteder skal kunne deltage paa lige Fod med andre tilbudgivende. Skulde Arbejdet blive tildelt vore Værksteder, vil man anse det for hensigtsmæssigt midlertidigt at udskyde Istandsættelsen af Godsvogne.

Aalborg Privatbaner.

Efter Forslaget fremkommer følgende Udgiftsnedgang for Fællesskabets Vedkommende:

Centraladministrationen:

Lønkonto.....	ca. 21,000 Kr.	
Forskellige Udgifter.....	- 700 -	
		21,700 Kr.
		Overf. 21,700 Kr.

	Overf.	21,700 Kr.
Godsstationen:		
Lønkonto.....	ca. 57,000 Kr.	
Forskellige Udgifter.....	- 700 -	
		57,700 Kr.
Maskinafdelingen:		
Lønkonto.....	ca. 11,000 Kr.	
Opvarmning m. v.....	- 6,000 -	
Forskellige Udgifter.....	- 100 -	
		17,100 Kr.
Værkstederne:		
Lønninger	ca. 13,000 Kr.	
Arbejds løn	- 18,000 -	
Forskellige Udgifter.....	- 500 -	
		31,500 Kr.
	Ialt...	128,000 Kr.

(foruden eventuel Udgifts nedgang ved Revision af Arbejdsoverenskomsterne).

Fjerritslev—Frederikshavn Jernbane.

Udgifter ifl. Driftsberetningen for 1931—32	1,604,270 Kr.
Hertil maa for Sammenligningens Skyld lægges.....	12,000 -
der i Aaret 1931—32 er godtgjort F.-F. Banen af de øvrige Baner for afgivet Togpersonale i tidlige Aar.	
Samlede Driftsudgifter 1931—32	1,616,270 Kr.
Efter Forslaget nedbringes Udgifterne saaledes:	
Andel i Fællesudgifter.....	ca. 78,000 Kr.
Driftsafdelingen:	
Stationstjenesten:	
Lønninger m. v.....	ca. 91,000 -
Togtjenesten:	
Lønninger m. v.....	- 27,000 -
Køre- og Natpenge	- 8,700 -
Uniformer	- 1,500 -
Maskinafdelingen:	
Lønninger m. v.....	- 56,000 -
Køre- og Natpenge	- 10,000 -
Brændselsforbrug	- 24,300 -
Baneafdelingen	- 17,000 -
Forskellige Udgifter	- 7,500 -
Herefter samlet Nedgang i Driftsudgifterne	321,000 Kr.
	<u>Restsum... 1,295,270 Kr.</u>

Sluttelig skal bemærkes, at Udvalget er rede til mundtlig at give Direktion og Repræsentantskab enhver ønsket Oplysning om Forslagets Detailler, som ikke alle har kunnet medtages i Redegørelsen.

Aalborg, den 4. Februar 1933.

Ærbødigst

HEGELUND.
(sign.)

H. J. BORNÆS.
(sign.)

N. SØRENSEN.
(sign.)

E. FRIIS.
(sign.)

Til

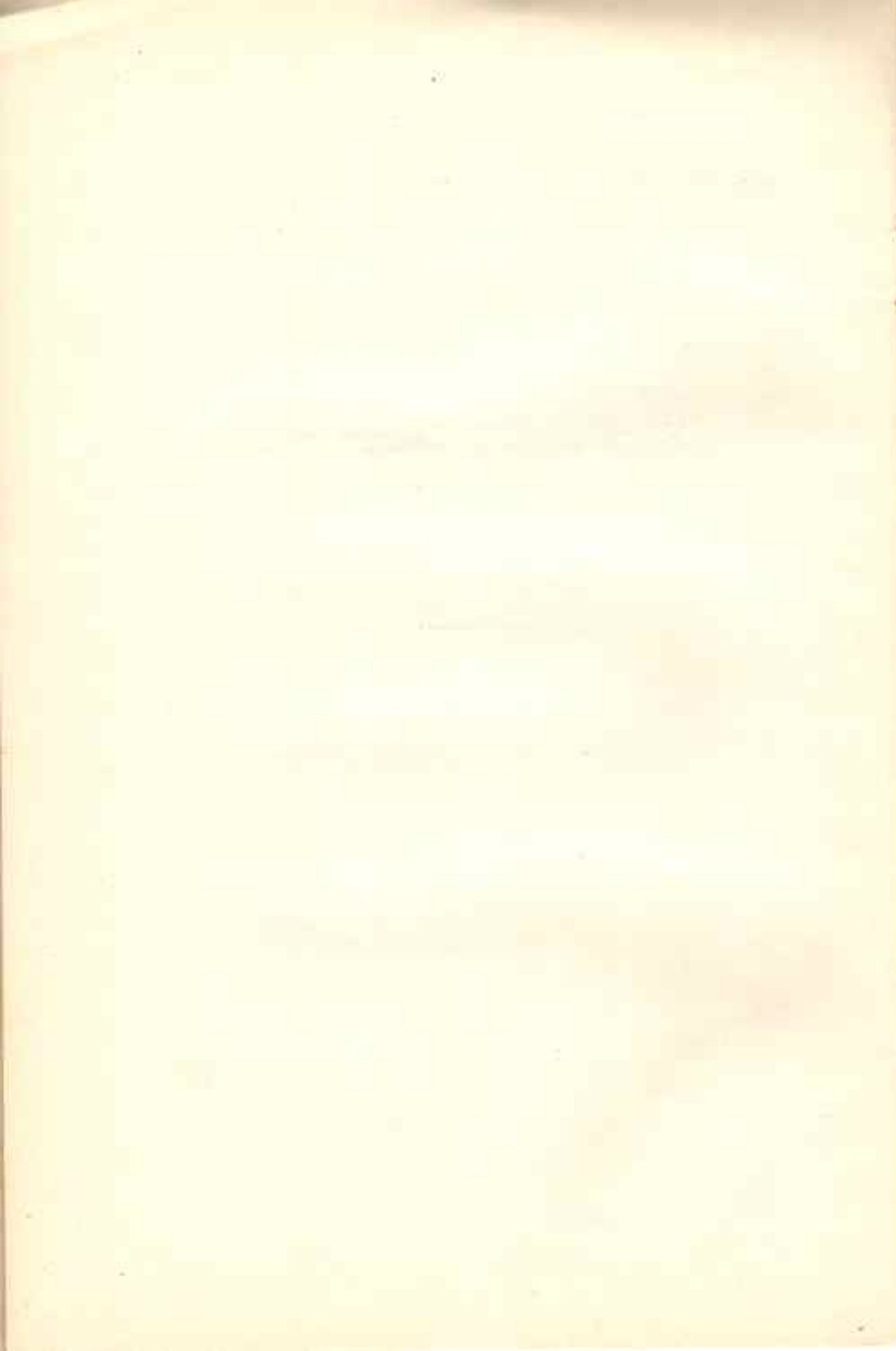
Direktionen for Aalborg Privatbaner,

Aalborg.



Forslag til Køreplan.

Udeladt ved Nyoptryk Oktober 1933.



Motor- og Personmateriellet.

Til Gennemførelse af Planen kræves følgende Nyanskaffelse og Ombygning af Materiel, dels til Motortogene, som skal anvendes i Flæng paa Banerne for at faa Trækraften effektivt udnyttet, dels til F.-F. Banens Damptog, idet bemærkes, at Resten af Personmateriellet moderniseres efterhaanden:

1 dieselelektrisk Lokomotiv	ca. 160,000 Kr.
1 Rangertraktor til fælles Brug for Frederikshavn G. og Sæby Stationer	- 20,000 -
3 Benzinmotorvogne, som kan tilvejebringes ved Ombygning af 3 af Banernes egnede C-Vogne og Installering af Motorer	- 80,000 -
5 lette Personvogne moderniseres til Brug i Motor- togene, anslaaes til	- 30,000 -
2 C-, 3 Cv- og 3 D-Vogne moderniseres til Brug i F.-F. Banens Damptog	- 40,000 -
Hvis gennemgaaende Kørsel Aalborg—Thisted ikke etableres, da endvidere 1 Cv- og 1 D-Vogn	- 10,000 -
5 lette Post- og Bagagevogne til Benzinmotortog, tilvejebringes ved Ombygning af forhaanden- værende Vogne, anslaaes til	- 25,000 -

Af disse Udgifter falder paa F.-F. Banen:

1 dieselelektrisk Lokomotiv	ca. 160,000 Kr.
1 Rangertraktor	- 20,000 -
2 Benzinmotorvogne	- 54,000 -
3 Paahængsvogne	- 18,000 -
Ombygning af 8 Personvogne	- 40,000 -
3 Post- og Bagagevogne	- 15,000 -

Ialt ca. 307,000 Kr.

Eventuelt endvidere Ombygning af 2 Personvogne ca. 10,000 Kr.

For fuldtud at kunne udnytte Diesellokomotivet skal det anvendes af F.-F. Banen og Nibebanen i Fællesskab som Trækraft i Togene 42—47, 27—30, idet Tog 40 — selv med den for Tiden svage Trafik — af og til kræver Forspandsmaskine. Dette kan undgaas, naar Tog 42 er i Stand til at aflaste Tog 40.

Hvis den foran nævnte Fællesbenyttelse af Diesellokomotivet ikke gennemføres, kan F.-F. Banen alene udnytte det i Togene 23—26, 27—30.

Ved Anskaffelsen af Benzinmotorvogne er der regnet med, at den ene kan udlejes til Nibebanen, hvor eet Togpar køres af Benzinmotorvogn.

Hvis denne Ordning ikke gennemføres, skal der kun anskaffes een Benzinmotorvogn til F.-F. Banen.

Om Lokomotivmateriellet skal bemærkes, at Nibebanens 4 gamle, tokoblede Maskiner i nær Fremtid skal have nye Kedler, medens den ældste af F.-F. Banens trekoblede Maskiner (Nr. 10) er forsynet med en stor Lap paa den ene Vange og store Lapper paa to af Akselgaflerne som Følge af Brud.

Hvis disse Maskiner vedblivende skal gaa i fast Tur, maa der paa-regnes store Omkostninger ved deres Istandsættelse.

Godstaksternes Sammensætning.

	For en Afstand af km	Fragtsats pr. 100 kg i Øre				
		Styktakster		Vognladningstakster		
		Takst 1	Takst 2	Takst 3	Takst 4	Takst 5
Ekspeditionsgebyr (Konstant)	1—5	30	10	8	6	6
	6—10	30	10	8	6	6
	11—15	30	10	8	6	6
	16—20	30	10	10	6	6
	21—25	40	14	12	7	6
	26—30	40	14	13	8	6
	31—40	55	18	18	10	6
	41—50	60	25	20	11	8
	51—60	60	25	22	12	10
60 og derover	60	25	24	13	10	
Førselsafgift pr. km	1—5	6	5	2,4	2,4	1,3
	6—10	2,7	1,4	1,2	0,5	0,9
	11—15	2	1	0,5	0,5	0,4
	16 og derover	1	0,5	0,5	0,5	0,4

For Afstande over 70 km udregnes Fragtsatserne i Bælter paa 5 km saaledes, at Fragtsatsen for Bæltets største Kilometerafstand gælder for hele Bæltet.

Godstakster.

km	Fragtsats for 100 kg i Øre					km	Fragtsats for 100 kg i Øre				
	Styktakster		Vognladnings-				Styktakster		Vognladnings-		
	Ilgods	Fragt-gods	3	4	5		Ilgods	Fragt-gods	3	4	5
1	36	15	11	9	8	42	141	76	54	42	32
2	42	20	13	11	9	43	142	76	55	42	33
3	48	25	16	14	10	44	143	77	55	43	33
4	54	30	18	16	12	45	144	77	56	43	33
5	60	35	20	18	13	46	145	78	56	44	34
6	63	37	22	19	14	47	146	78	57	44	34
7	66	38	23	19	15	48	147	79	57	45	35
8	69	40	24	20	16	49	148	79	58	45	35
9	71	41	25	20	17	50	149	80	58	46	35
10	74	42	26	21	17	51	150	80	61	47	38
11	76	43	27	21	18	52	151	81	61	48	38
12	78	44	27	22	18	53	152	81	62	48	39
13	80	45	28	22	19	54	153	82	62	49	39
14	82	46	28	23	19	55	154	82	63	49	39
15	84	47	29	23	19	56	155	83	63	50	40
16	85	48	31	24	20	57	156	83	64	50	40
17	86	48	32	24	20	58	157	84	64	51	41
18	87	49	32	25	21	59	158	84	65	51	41
19	88	49	33	25	21	60	159	85	65	52	41
20	89	50	33	26	21	61	160	85	68	53	42
21	100	54	36	27	22	62	161	86	68	54	42
22	101	55	36	28	22	63	162	86	69	54	43
23	102	55	37	28	23	64	163	87	69	55	43
24	103	56	37	29	23	65	164	87	70	55	43
25	104	56	38	29	23	66	165	88	70	56	44
26	105	57	39	31	24	67	166	88	71	56	44
27	106	57	40	31	24	68	167	89	71	57	45
28	107	58	40	32	25	69	168	89	72	57	45
29	108	58	41	32	25	70	169	90	72	58	45
30	109	59	41	33	25	71—75	174	92	75	60	47
31	125	63	47	35	26	76—80	179	95	77	63	49
32	126	64	47	36	26	81—85	184	97	80	65	51
33	127	64	48	36	27	86—90	189	100	82	68	53
34	128	65	48	37	27	91—95	194	102	85	70	55
35	129	65	49	37	27	96—100	199	105	87	73	57
36	130	66	49	38	28	101—105	204	107	90	75	59
37	131	66	50	38	28	106—110	209	110	92	78	61
38	132	67	50	39	29	111—115	214	112	95	80	63
39	133	67	51	39	29	116—120	219	115	97	83	65
40	134	68	51	40	30	121—125	224	117	100	85	67
41	140	75	54	41	32	126—130	229	120	102	88	69

Stationspersonalet.

Fjerritslev	1 Stationsforstander i 4. Lønklasse. 1 Assistent. 1 Afløsningsassistent. 3 Portører. Om Søndagen Ekstraassistance til Pudsertjeneste. Selvafløsning.
Bonderup	1 Stationsmester i 9. Lønklasse. 1 Portør. Selvafløsning.
Skovsgaard	1 Stationsmester i 9. Lønklasse. 1 Portør. Selvafløsning.
Brovst	1 Stationsforstander i 5. Lønklasse. 1 Portør. Selvafløsning paa Søn- og Helligdage.
Halvrimmen	1 Stationsmester i 9. Lønklasse. 1 Portør. Selvafløsning.
Arentsminde:	1 stationsmesterprøvet Portør.
Birkelse:	1 Stationsmester i 11. Lønklasse. 1 Portør. Selvafløsning og Afløsning i Arentsminde og Ryaa.
Aabybro	1 Stationsforstander i 4. Lønklasse. 1 Assistent. 3 Portører. Selvafløsning.
Biersted	1 Stationsmester i 12. Lønklasse.
Vadum:	1 Stationsmester i 9. Lønklasse. 1 Portør. Selvafløsning og Afløsning i Biersted. Ved Vakance nedsættes Stationen til 11. Lønklasse.
Nørresundby H.:	1 Stationsforstander i 3. Lønklasse. 2 Assistenten. 1 Rangerformand i 11. Lønklasse. 8 Portører, deraf 2 til Strækingsafløsning. Selvafløsning paa Fridage. — Kontorpersonalet udfører Arbejdet vedrørende Kilometerstatistik, hvortil der nu haves honorarlønnet Medhjælp. — Ilgods- og Pakhus-tjenesten sammenlægges. (Der opføres et Træskur til Pakhus i den tilbageværende Del af Haven).
Vodskov	1 Stationsforstander i 5. Lønklasse. 1 Assistent.

- 2 Portører.
Selvafløsning. — Ved Vakance nedsættes Stationen til 6. Lønklasse.
- Langholt: 1 Stationsmester i 11. Lønklasse.
1 Portør.
Selvafløsning.
- Vester Hassing: 1 Stationsmester i 9. Lønklasse.
1 Portør.
Selvafløsning.
- Gandrup: 1 Stationsforstander i 6. Lønklasse.
1 Portør.
Selvafløsning paa Søn- og Helligdage.
- Ulsted: 1 Stationsforstander i 6. Lønklasse.
1 Portør.
Selvafløsning paa Søn- og Helligdage.
- Rørholt: 1 stationsmesterprøvet Portør.
- Dronninglund: 1 Stationsforstander i 6. Lønklasse.
1 Afløsningsassistent.
1 Portør.
Selvafløsning.
- Ørsø: 1 Stationsmester i 9. Lønklasse.
1 Portør.
Selvafløsning.
- Agersted: 1 Stationsforstander i 6. Lønklasse.
1 Portør.
Selvafløsning.
- Præstbro: 1 Stationsmester i 9. Lønklasse.
1 Portør.
Selvafløsning.
- Dybvad: 1 Stationsforstander i 5. Lønklasse.
1 Assistent.
2 Portører.
Selvafløsning.
- Hørby: 1 Stationsforstander i 5. Lønklasse.
1 Assistent.
2 Portører.
Selvafløsning paa Søn- og Helligdage.
- Volstrup: 1 honorarlønnet Stationsbestyrer.
- Sæby: 1 Stationsforstander i 4. Lønklasse.
1 Assistent.
3 Portører, som ogsaa udfører Pudsertjeneste.
- Understed: 1 Ekspeditrice.
- Bangsbo: 1 Ekspeditrice.
- Frederikshavn G.: 1 Stationsforstander i 5. Lønklasse.
1 Afløsningsassistent.

1 Overportør.

3 Portører.

Pladspersonalet besørger Kørselen med Traktor paa Frederikshavn G., ved Bangsbo Sidespor og paa Sæby Station. Selvafløsning finder Sted for hele Personalet.

Asaa:

1 stationsmesterprøvet Overportør i 12. Lønklasse.

2 Portører.

Traktorkørselen besørges af Personalet. Selvafløsning.

Personale ved F.—F. Banens Stationer.

	Nuværende Personale							Personale efter Forslaget						
	Stations- forstandere	Over- assisterer	Stations- mestre	Assisterer	Rangerform. og Overport.	Portører	Ekspeditr. og Ekstraarb.	Stations- forstandere	Over- assisterer	Stations- mestre	Assisterer	Rangerform. og Overport.	Portører	Ekspeditr. og Ekstraarb.
Fjerritslev.....	1			2		4		1			2		3	
Bonderup.....						1			1				1	
Skovsgaard.....			1			1			1				1	
Brovst.....	1			1		1		1					1	
Halvrimmen.....	1					1			1				1	
Arentsminde.....			1										1	
Birkelse.....			1			1			1				1	
Aabybro.....	1			2		4		1		1			3	
Biersted.....			1						1					
Vadum.....			1			1			1				1	
Nørresundby H.....	1	1		3	1	9		1			2	1	8	
Vodskov.....	1			1		2		1			1		2	
Langholt.....			1				1			1			1	
V. Hassing.....	1					1			1				1	
Gandrup.....				1		1		1					1	
Ulsted.....				1				1					1	
Rørholt.....			1										1	
Dronninglund.....				1		2		1			1		1	
Ørsø.....			1			1			1				1	
Asaa.....					1	2	1					1	2	
Agersted.....	1					1		1					1	
Præstbro.....	1					1			1				1	
Dybvad.....	1			1		2		1			1		2	
Hørby.....	1			1		3		1			1		2	
Volstrup.....							1							1
Sæby.....	1			2		3		1			1		3	
Understed.....							1							1
Bangsbo.....							1							1
Frederikshavn G.....				1	1	3		1			1	1	3	
Aalborg.....						2								
Ialt....	12	1	8	17	3	47	5	13	—	10	11	3	44	3

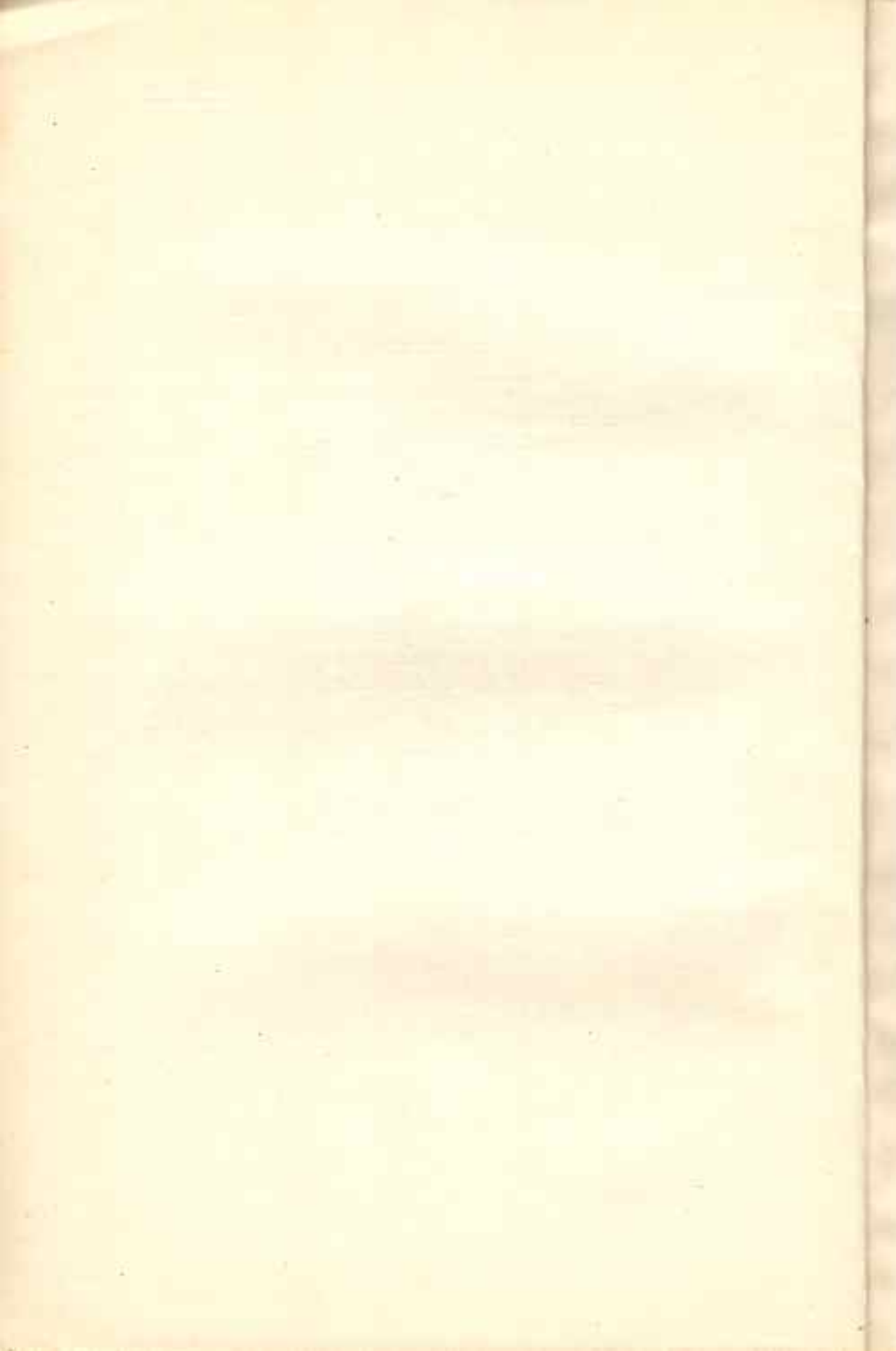
I Afsnittet „Nuværende Personale“ mangler 1 Stationsmester i Bonderup og Stationsforstandere i Gandrup, Ulsted, Dronninglund og Frederikshavn G. Disse Stillinger er Øjeblikket vakante.

Fortegnelse

over

det i Forslaget omhandlede Personale, for hvilket
der ikke skal Erstatning.

Stationsforstander N. P. Nielsen, Sæby.
Stationsmester C. Christiansen, Birkelse.
— F. E. C. V. Jøns, Langholt.
Assistent F. C. C. Klitgaard, Aalborg.
— N. Ryager, Aalborg.
Værkmester P. C. Christensen, Aalborg.
Togfører R. Dam, Aalborg.
— N. J. Harne, Aalborg.
— C. M. Hansen, Aalborg.
Lokomotivfører L. C. Christensen, Aalborg.
— J. S. Hjulgaard, Aalborg.
— N. C. Nielsen, Aalborg.
Pudser J. Justesen, Aalborg.
— A. Jensen, Aalborg.
— L. C. Larsen, Aalborg.
Haandværker M. V. Olesen, Aalborg.
— T. C. Lynnerup, Aalborg.
Depotarbejder A. K. Nielsen, Aalborg.



Togenes Bemanding

(ikke Lokomotivtjenesten).

Fjerritslevbanen.

Søndag				Mandag				Tirsdag				Onsdag				Torsdag			
Tog Nr.	Motorvognsf.	Togf.	Togbetj.	Tog Nr.	Motorvognsf.	Togf.	Togbetj.	Tog Nr.	Motorvognsf.	Togf.	Togbetj.	Tog Nr.	Motorvognsf.	Togf.	Togbetj.	Tog Nr.	Motorvognsf.	Togf.	Togbetj.
1 b		1	1	1		1	1	1		1	1	1		1	1	1		1	1
3 b		1	1	3	1			3	1			3	1			3	1		
5 b		1	1	5	1		2	5	1		1	5	1		1	5	1		1
9 b		1	2	7		1	1	7		1	1	7		1	1	7		1	1
11 b		1	1	9	1		1	9	1		1	9	1		1	9	1		1
				11		1	1	11	1		1	11	1		1	11	1		1
2 b	1		1																
4 b		1	1	2		1	1	502		1	1	2	1		1	2	1		1
6 b		1	1	4	1		1	4	1		1	4	1		1	4	1		1
8 b		1	1	6	1		1	6	1		1	6	1		1	6	1		1
10 b		1	1	508		1	1	8		1	1	8		1	1	8		1	1
				8		1	1	10	1		1	10	1		1	10	1		1
				10	1		1	12		1	1	12		1	1	12		1	1
				12		1	1												

Sæbybanen.

21 b		1	1	21		1	1	21		1	1	21		1	1	21		1	1
25 b		1	1	23	1			23	1			23	1			23	1		
27 b		1	1	25	1			25	1			25	1			523		1	
29 b		1	1	27	1	1		27	1	1		27	1	1		25	1		1
31 b	1	1		29		1	1	29		1	1	29		1	1	27	1		1
33 b		1	1	31	1		1	31	1		1	31	1		1	29	1		1
																31	1		1
22 b	1		1	22		1	1	521/20		1	1	22		1	1	22		1	1
24 b		1	1	24	1		1	22		1	1	24	1		1	22		1	1
26 b		1	1	522		1	1	24	1		1	26	{ Fg-Dr 1 Dr-Ag 2			24	1		1
28 b		1	1	26	{ Fg-Dr 1 Dr-Ag 2			26	{ Fg-Dr 1 Dr-Ag 2			28		1	1	524		1	
30 b		1	1	28		1	1	28		1	1	30	1	1		26	{ Fg-Dr 1 Dr-Ag 2		
32 b		1	1	30	1		1	30	1		1	32		1	1	28		1	1
				32		1	1	32		1	1					30	1		1
																32		1	1

Nibe banen.

40 b		1	1	40		1	1	40		1	1	40		1	1	40		1	1
42 b	2		1	42	1		1	42	1		1	42	1		1	42	1		1
44 b		1	1	44		1	1	44		1	1	44		1	1	44		1	1
46 b	1		1	46	1		1	46	1		1	46	1		1	46	1		1
41 b	1		1	43	1		1	41		1	1	43	1		1	43	1		1
43 b		1	1	45		1	1	45	1		1	45		1	1	45		1	1
45 b		1	1	47	1		1	47	1		1	47	1		1	47	1		1
47 b	2		1	49		1	1	49		1	1	49		1	1	49		1	1
49 b	1		1																

Hadsundbanen.

62 b		1	1	62		1	1	62		1	1	62		1	1	62		1	1
64 b	2		1	64	1		1	64	1		1	64	1		1	64	1		1
66 b		1	1	66		1	1	66		1	1	66		1	1	66		1	1
68 b	2		1	68	1		1	68	1		1	68		1	1	68		1	1
70 b		1	1	70		1	1	70		1	1	70		1	1	70		1	1
61 b	1		1	61	1		1	561		1	1	61		1	1	61		1	1
63 b		1	1	63		1	1	63		1	1	63		1	1	63		1	1
65 b	2		1	563/525/526		1	1	65	1		1	65		1	1	65		1	1
67 b	1		1	65	1		1	67		1	1	67		1	1	67		1	1
69 b		1	1	67		1	1	69	1		1	69	1		1	69	1		1
				69	1		1					69	1		1				

Togenes Bemanding

(ikke Lokomotivtjenesten).

Bilag H.

Tirsdag				Onsdag				Torsdag				Fredag				Lørdag			
Tog Nr.	Motorvognsf.	Togf.	Togbetj.	Tog Nr.	Motorvognsf.	Togf.	Togbetj.	Tog Nr.	Motorvognsf.	Togf.	Togbetj.	Tog Nr.	Motorvognsf.	Togf.	Togbetj.	Tog Nr.	Motorvognsf.	Togf.	Togbetj.
1		1	1	1		1	1	1		1	1	1		1	1	1		1	1
3	1			3	1			3	1			3	1			3	1		
5	1		1	5	1		1	5	1		1	5	1		1	5	1		1
7		1	1	7		1	1	7		1	1	7		1	1	7		1	1
9	1		1	9	1		1	9	1		1	9	1		1	9	1		1
11	1		1	11	1		1	11	1		1	11	1		1	11	1		1
502		1	1	2	1			2	1			2	1			502		1	1
4	1		1	4	1		1	4	1		1	4	1		1	4	1		1
6	1		1	6	1		1	6	1		1	506	1		1	6	1		1
8		1	1	8		1	1	8		1	1	6	1		1	8		1	1
10	1		1	10	1		1	10	1		1	8	1		1	10	1		1
12		1	1	12		1	1	12		1	1	10	1		1	12		1	1
												12	1		1				
21		1	1	21		1	1	21		1	1	21		1	1	21		1	1
23	1			23	1			23	1			23	1			23	1		
25	1			25	1			523		1		25	1			25	1		
27	1	1		27	1	1		25	1			27	1	1		27	1	1	
29		1	1	29		1	1	27	1	1		29		1	1	29		1	1
31	1		1	31	1		1	29	1	1	1	31	1		1	31	1		1
521/20								31	1		1								
22		1	1	22		1	1	22		1	1	22		1	1	22		1	1
24	1		1	24	1		1	24	1		1	24	1		1	24	1		1
26	{Fg-Dr 1 Dr-Ag 2			26	{Fg-Dr 1 Dr-Ag 2			24	1		1	26	{Fg-Dr 1 Dr-Ag 2			26	{Fg-Dr 1 Dr-Ag 2		
28				28				524		1		28		1	1	28		1	1
28		1	1	30	1	1		26	{Fg-Dr 1 Dr-Ag 2			30	1	1		30	1	1	
30	1	1		32	1	1		28	1	1	1	32	1	1	1	34	1		1
32		1	1					30	1	1	1								
								32		1	1								
40		1	1	40		1	1	40		1	1	40		1	1	40		1	1
42	1		1	42	1		1	42	1		1	42	1		1	42	1		1
44		1	1	44		1	1	44		1	1	44		1	1	44		1	1
46	1		1	46	1		1	46	1		1	46	1		1	46	1		1
41		1	1	43		1	1	43		1	1	43		1	1	43		1	1
45	1		1	45	1		1	45	1		1	45	1		1	45	1		1
47	1	1		47	1	1		47	1	1		47	1	1		47	1	1	
49		1	1	49		1	1	49		1	1	49		1	1	49		1	1
62		1	1	62		1	1	62		1	1	62		1	1	62		1	1
64	1			64	1			64	1			64	1			64	1		
66		1	1	564		1	1	66		1	1	66		1	1	66		1	1
68	1			66	1		1	68	1			68	1			68	1		
70	1		1	68	1			70	1		1	70	1		1	70	1		1
				70	1		1												
561		1	1	61		1	1	61		1	1	61		1	1	61		1	1
63		1	1	63	1		1	63	1		1	63	1		1	63	1		1
65	1			65	1			65	1			65	1			65	1		
67		1	1	565		1	1	67		1	1	67		1	1	67		1	1
69	1			65	1			69	1			69	1			69	1		
				67		1	1												
				69	1														

Bilag I.

Personalets Anvendelse.

Nuværende Personale til fortsat Anvendelse:

	Trafik- Insp.	Fuld- mægtig	Regn- skabs- fører	Stations- forst.	Stations- mestre	Over- ass.	Assi- stenter	Tog- førere	Tog- betjente	Pakhus- og Ranger- Form.	Over- portører	Portører	Lokomo- tivførere	Motor- vogns- førere	Lokomo- tivfy- rødere	Pudsere	Depot- arbejdere	Inge- niører	B for- n fo
F. F. J.				11	5	1	17	11	11	1	2	45	14	2	15	5		1	
Aalborg G. St.				1		1	6			2	1	21					1		
— - Godsexp.							3			2		1					8		
Hovedkontor		1					1					1							
Regnskabsafdelingen						1	3												
Baneafdelingen																			
Maskinafdelingen													2						
		1		12	5	3	30	11	11	5	3	68	16	2	15	5	9	1	

Der skal bruges:

F. F. J.				13	10		11	8	9	1	2	44	10	7	9	5		1	
Aalborg G.				1		2	6			4		18					9		
Hovedkontor		1					1					1							
Regnskabsafdelingen			1				3												
Trafikinsp.	1						2												
Baneafdelingen																			
Maskinafdelingen							1						3			3			
	1	1	1	14	10	2	24	8	9	5	2	63	13	7	9	8	9	1	

Banernes Togpersonale udgør ialt 36 Mand. 3 skal pensioneres, 3 anvendes som Stationsmestre (Bonderup, Langholt og Vægger) og 1 som Motorvognsfører. Planen forudsætter de resterende 29 Mand anvendt i Togtjenesten.

Af Portører og Overportører haves ved F.—F. Banen og Fællesskabet ialt 71. Efter Planen anvendes 65 ved Stationstjenesten, 4 som Pudsere og 2 som Haandværkere.

Af Lokomotivpersonale har Banerne ialt 50 Mand ansatte. Deraf pensioneres 3. Tilbage bliver 47, der — som ovenfor anført — suppleres med 1 Mand fra Trafikafdelingen.

Personalets Anvendelse.

Tog-førere	Tog-betjente	Pakhus- og Ranger-Form.	Over-portører	Portører	Lokomotivførere	Motorvognsførere	Lokomotivfyrbødere	Pudsere	Depotarbejdere	Ingeniører	Baneform. og -næstform.	Banearbejdere	Maskininsp.	Værk- og Lokomotivmestre	Haandværkere	Arbejdere	Expeditioner og uansatte Stationsbestyrere	Kontorister	Extrafolk	Magasinførmand
11	11	1 2 2	2 1	45 21 1 1	14	2	15	5	1 8	1	22	5					3		2	
					2						2	3	1	1	26	8		1 1	2 1	1
11	11	5	3	68	16	2	15	5	9	1	24	8	1	1	26	8	3	3	5	1
8	9	1 4	2	44 18 1	10	7	9	5	9	1	22	5					3			
					3			3			2	3	1	2	27	8		1	1*)	1
8	9	5	2	63	13	7	9	8	9	1	24	8	1	2	27	8	3	3	1	1

*) Konstruktøren.

Banernes Togpersonale udgør ialt 36 Mand. 3 skal pensioneres, 3 anvendes som Stationsmestre (Bonderup, Langholt og Vægger) og 1 som Motorvognsfører. Planen forudsætter de resterende 29 Mand anvendt i Togtjenesten.

Af Portører og Overportører haves ved F.—F. Banen og Fællesskabet ialt 71. Efter Planen anvendes 65 ved Stationstjenesten, 4 som Pudsere og 2 som Haandværkere.

Af Lokomotivpersonale har Banerne ialt 50 Mand ansatte. Deraf pensioneres 3. Tilbage bliver 47, der — som ovenfor anført — suppleres med 1 Mand fra Trafikafdelingen.

