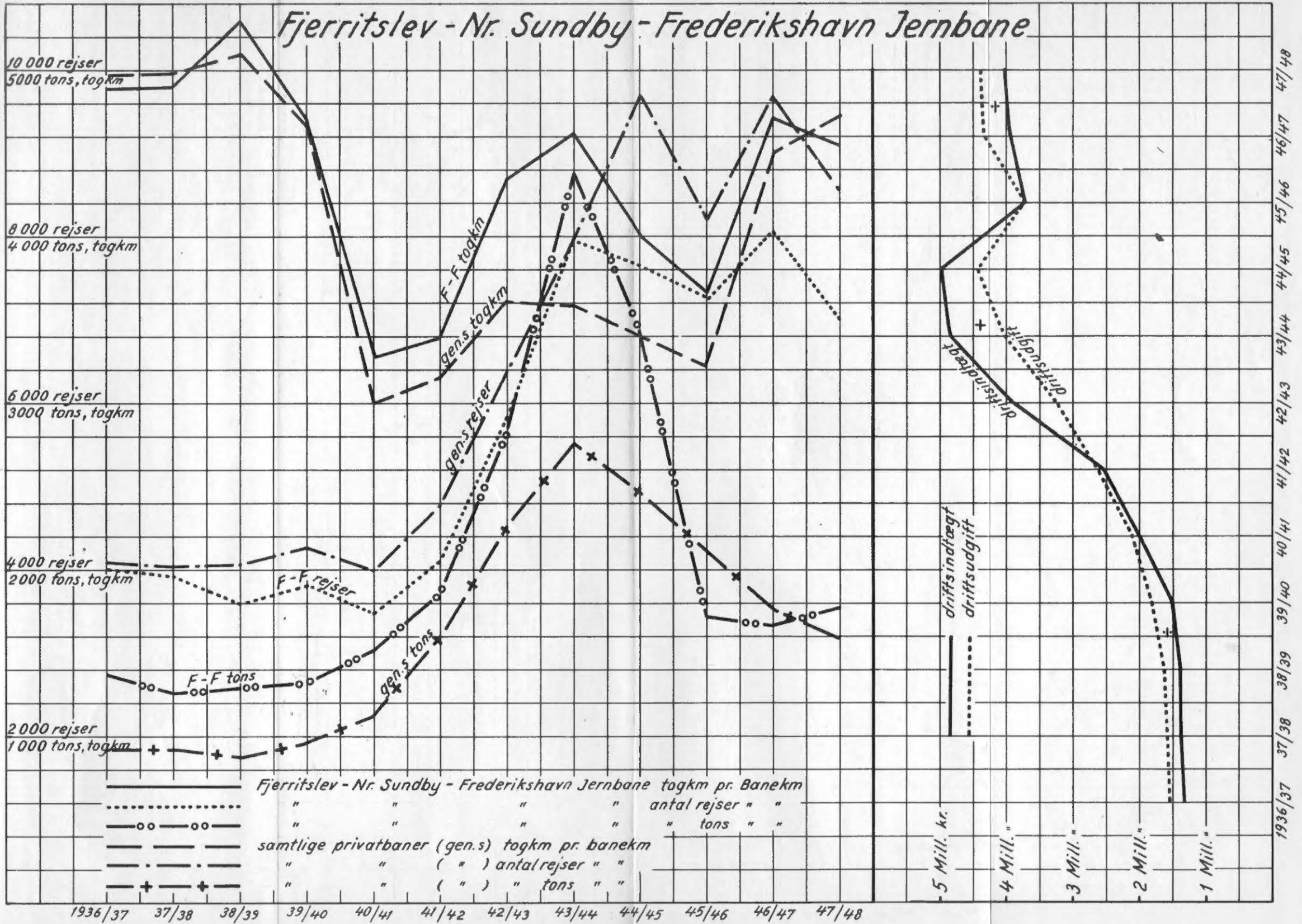
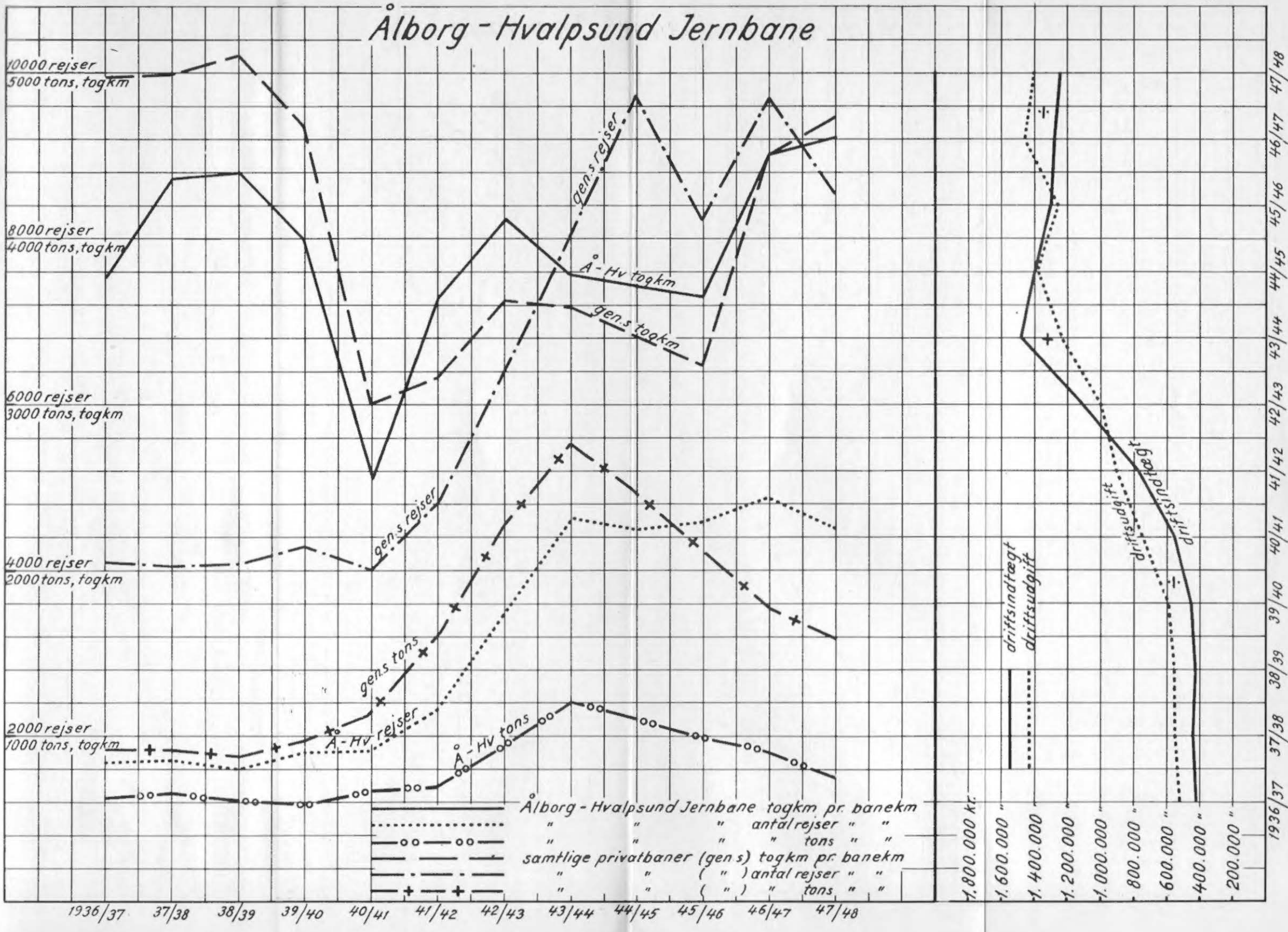


BILAG.

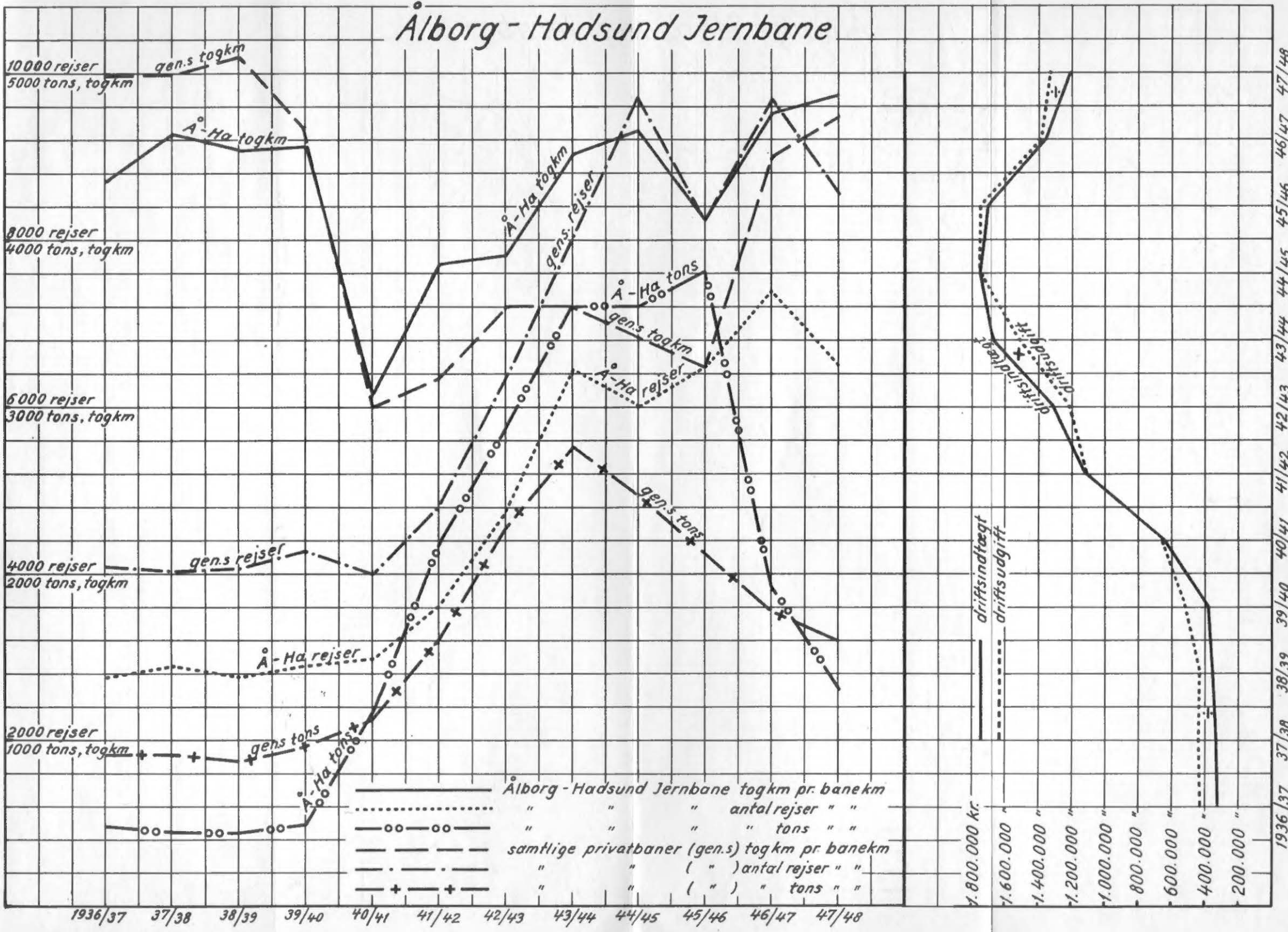
Fjerritslev - Nr. Sundby - Frederikshavn Jernbane



Ålborg - Hvalpsund Jernbane



Ålborg - Hadsund Jernbane



1936/37 37/38 38/39 39/40 40/41 41/42 42/43 43/44 44/45 45/46 46/47 47/48

Sæbybanen

Køreplan af 3. oktober 1948

HVERDAGE																	
—	7,44	9,06	11,55	14,00	16,17	17,12	19,33	23,12	Ank. fra Hjørring	Afg. til —	9,28	12,45	14,25	—	17,41	22,15	—
Expr.		Expr.		L:	Expr.	Expr.					Expr.	Expr.			(17,15L	Expr.	
6,20	7,46	10,40	11,57	14,18	17,06	19,19	22,56	"	Randers	" 7,53	9,25	12,30	14,15	—	(17,23	21,05	23,17
—	7,48	10,40	—	13,45	16,40	19,45	22,35	"	Fjerritslev	" 8,10	11,10	—	15,00	—	17,18	—	23,21
—	7,59	10,50	12,05	13,20	16,54	—	22,45	"	Hvalpsund	" 8,05	—	12,37	14,35	—	17,35	—	23,25
—	7,40	10,40	—	13,30	16,55	19,20	22,25	"	Hadsund	" 8,05	11,05	—	14,30	—	17,15	—	23,15
til Asaa								fra Asaa									
6,30	8,15	10,55	12,15	14,30	17,24	19,48	23,17	Afg. Aalborg	Ank. 7,39	9,15	12,20	13,40	15,50	16,59	20,38	22,30	
8,37	9,57	—	14,11	16,41	19,04	21,45	0,55	Ank. Sæby	Afg. 6,00	7,17	9,55	11,59	—	15,03	18,10	20,49	
9,00	10,13	—	14,25	17,05	19,20	22,00	BIL —	" Frederikshavn	" —	BIL 7,00	9,30	11,45	—	14,50	17,40	20,35	
9,44	11,54	—	16,03	17,22	19,00	—	—	Afg. Frederikshavn DSB	Ank. —	—	8,49	—	—	12,34	16,52	19,51	

SØN- OG HELLIGDAGE																
—	7,44	9,06	11,55	14,00	17,12	20,42	22,32	Ank. fra Hjørring	Afg. til —	9,28	12,45	14,25	18,12	19,35	21,25	23,10
Expr.		Expr.		L:	Expr.					Expr.	Expr.			Expr.		
6,20	7,46	—	11,57	(14,04	14,18L	17,49	20,55	22,56	" Randers	" 7,53	9,25	12,30	14,15	(17,15L	19,50	23,30
—	7,34	—	10,40	13,45	17,00	19,45	22,50	" Fjerritslev	" 8,05	9,33	—	14,30	17,18	20,05	—	23,21
—	7,25	—	10,55	13,53	16,54	19,28	23,05	" Hvalpsund	" 8,05	9,35	12,37	14,50	18,35	20,25	—	23,15
—	7,40	—	10,40	13,40	17,05	20,30	23,00	" Hadsund	" 8,00	9,40	12,10	14,25	18,10	—	21,00	23,20
6,40	8,00	9,40	12,30	14,40	18,00	21,10	23,17	Afg. Aalborg	Ank. 7,39	9,15	12,05	14,04	16,45	19,10	20,48	22,45
8,23	9,40	11,51	14,12	16,45	19,44	23,21	0,55	Ank. Sæby	Afg. 6,00	7,17	10,24	11,50	15,04	17,05	18,18	20,59
8,40	9,56	12,15	14,30	—	20,00	23,44	—	" Frederikshavn	" —	BIL 7,00	10,10	11,30	14,50	—	18,00	20,45
9,42	11,54	14,00	16,03	—	20,15	—	—	Afg. Frederikshavn DSB	Ank. —	—	9,22	—	12,34	—	16,52	20,38

Fjerritslevbanen

Køreplan af 3. oktober 1948

														HVERDAGE			
—	7,44	—	11,55	14,00	(16,17 L.: 17,12	19,33	23,12	Ank. fra Hjørring	Afg. til	9,28	Expr. 11,00	(14,20L 14,25	17,41	Expr. 19,35	—	**)	22,15
6,20	7,46	Expr. 10,40	11,57	14,18	(16,32 L.: 17,06	Expr. 19,19	22,56	„ Randers	„	7,53	11,15	14,15	(17,15L 17,23	19,50	Expr. 21,05	23,17	
—	7,39	9,15	12,20	13,40	16,59	—	22,30	„ Sæby	„	8,15	10,55	14,30	17,24	19,48	—	23,17	
—	7,59	10,50	12,05	13,20	16,54	—	22,45	„ Hvalpsund	„	8,05	12,37	14,35	17,35	20,03	—	23,25	
—	7,40	10,40	—	13,30	16,55	19,20	22,25	„ Hadsund	„	8,05	11,05	14,30	17,15	19,40	—	23,15	
*) 6,40	●) 8,10	●) 11,10	12,40	15,00	●) 17,18	●) 20,05	23,21	Afg. Aalborg	Ank.	7,48	●) 10,40	●) 13,45	16,40	●) 19,45	20,50	●) 22,35	
*) 8,52	9,23	12,23	14,25	17,00	18,31	21,18	0,35	Ank. Fjerritslev	Afg.	6,30	9,27	12,27	15,00	18,32	18,42	21,22	
—	9,26	12,27	15,10	—	18,35	21,25	—	Afg. Fjerritslev	Ank.	—	9,20	12,20	14,35	18,27	—	21,20	
—	10,40	13,40	16,55	—	19,45	22,40	—	Ank. Thisted	Afg.	—	8,05	11,05	12,55	17,17	—	20,10	

*) personførende posttog. ■) Ekspres.

														SØN- OG HELLIGDAGE			
7,44	Expr. 9,06	11,55	14,00	(16,17 L.: 17,12	19,33	22,32		Ank. fra Hjørring	Afg. til	9,28	Expr. 11,00	(14,20L 14,25	18,12	Expr. 19,35	21,25	**)	23,10
7,46	—	11,57	(14,04 L.: 14,18	Expr. 17,06	Expr. 19,19	22,56		„ Randers	„	7,53	11,15	14,15	(17,15L 17,23	19,50	21,05	23,30	
7,39	9,15	12,05	14,04	16,45	19,10	22,45		„ Sæby	„	8,00	12,30	14,40	18,00	—	21,10	23,17	
7,25	—	10,55	13,53	16,54	19,28	23,05		„ Hvalpsund	„	8,05	12,37	14,50	18,35	20,25	—	23,15	
7,40	—	10,40	13,40	17,05	—	23,00		„ Hadsund	„	8,00	12,10	14,25	18,10	—	21,00	23,20	
8,05	9,33	11,10	14,30	17,18	20,05	23,21		Afg. Aalborg	Ank.	7,34	10,40	13,45	17,00	19,45	20,54	22,50	
9,18	11,20	12,23	15,43	18,31	21,18	0,35		Ank. Fjerritslev	Afg.	6,15	9,22	12,29	15,55	18,32	19,00	21,35	
9,25	—	12,27	15,48	—	21,31	—		Afg. Fjerritslev	Ank.	—	9,20	12,20	15,15	18,27	—	21,30	
10,40	—	13,40	17,03	—	22,48	—		Ank. Thisted	Afg.	—	8,05	11,05	14,00	17,17	—	19,50	

***) Nr. Sundby.

De med ●) mærkede tog gennemføres mellem Aalborg og Thisted og omvendt.

Hvalpsundbanen

Køreplan af 3. oktober 1948

							HVERDAGE									
6,20	7,46	11,57	Expr. 14,18	16,32	Expr. 19,19	22,56	Ank. fra	Randers	Afg. til	7,53	Expr. 9,25	Expr. 12,30	14,15	(17,23 L.: 17,15	Expr. 21,05	23,17
—	7,44	11,55	14,00	16,17	19,33	23,12	"	Hjørring	"	—	9,28	12,45	(14,20L 14,25	17,41	22,15	0,40(bil)
—	7,39	12,20	13,40	16,59	—	22,30	"	Sæby	"	8,15	10,55	12,15	14,30	17,24	—	23,17
—	7,48	10,40	13,45	16,40	19,45	22,35	"	Fjerritslev	"	8,10	11,10	—	15,00	17,18	—	23,21
—	7,40	10,40	13,30	16,55	19,20	22,25	"	Hadsund	"	8,05	11,05	—	14,30	17,15	—	23,15
6,52	8,05	12,37	14,35	17,35	20,03	23,25	Afg.	Aalborg	Ank.	7,59	10,50	12,05	13,20	16,54	20,18	22,45
8,16	9,06	13,51	16,09	18,55	21,22	0,42	Ank.	Aars	Afg.	6,20	9,28	10,50	11,47	15,30	18,56	21,23
9,05	9,43	14,30	16,55	19,42	22,08	1,24	Ank.	Hvalpsund	Afg.	5,30	8,45	10,10	11,00	14,45	18,08	20,35
—	13,03	15,58	21,14	—	—	—	Ank.	Skive	Afg.	—	7,20	—	—	11,49	16,25	—
—	11,42	17,49	20,28	—	—	—	Ank.	Nykøbing M.	Afg.	—	7,00	—	—	10,53	14,32	—

							SØN- OG HELLIGDAGE									
7,46	—	11,57	(14,04 L.: 14,18	17,49	Expr. 19,19	22,56	Ank. fra	Randers	Afg. til	7,53	Expr. 12,30	Expr. 14,15	(17,15L 17,23	19,50	—	23,30
7,44	Expr. 9,06	11,55	14,00	L.: 17,12	19,33	22,32	"	Hjørring	"	7,30	12,45	(14,20L 14,25	18,12	Expr. 19,35	—	23,10
7,39	9,15	12,00	14,04	16,45	19,10	22,45	"	Sæby	"	8,00	12,30	14,40	18,00	21,10	—	23,17
7,34	—	10,40	13,45	17,00	19,45	22,50	"	Fjerritslev	"	8,05	11,10	14,30	17,18	20,05	—	23,21
7,40	—	10,40	13,40	17,05	20,30	23,00	"	Hadsund	"	8,00	12,10	14,25	18,10	21,00	—	23,20
8,05	9,35	12,37	14,50	18,35	20,25	23,15	Afg.	Aalborg	Ank.	7,25	10,55	13,53	16,54	19,28	21,20	23,05
9,14	11,07	13,58	16,16	19,48	21,46	0,35	Ank.	Aars	Afg.	5,59	9,34	12,27	15,36	17,59	19,54	21,47
9,53	12,01	14,45	17,00	20,36	22,35	1,20	Ank.	Hvalpsund	Afg.	5,15	8,50	11,40	14,55	17,12	19,00	21,00
13,03	15,58	—	—	23,38	—	—	Ank.	Skive	Afg.	—	7,20	10,10	—	—	—	19,10
11,42	15,21	—	—	22,59	—	—	Ank.	Nykøbing M.	Afg.	—	7,00	8,03	—	—	—	17,00

Hadsundbanen

Køreplan af 3. oktober 1948

								HVERDAGE							
—	7,44	Expr. 9,06	14,00	16,17	19,33	23,12	Ank. fra Hjørring	Afg. til	9,28	Expr. 11,00	—	(14,20L 14,25)	17,41	Expr. 19,35	—
Expr. 6,20	7,46	Expr. 10,40	L.: 14,18	17,06	19,19	22,56	„ Randers	„	7,53	11,15	—	14,15	(17,15L 17,23)	19,50	23,17
—	7,48	10,40	13,45	16,40	—	22,35	„ Fjerritslev	„	8,10	11,10	—	15,00	17,18	—	23,21
—	7,39	9,15	13,40	16,59	—	22,30	„ Sæby	„	8,15	10,55	—	14,30	17,24	19,48	23,17
—	7,59	10,50	13,20	16,54	—	22,45	„ Hvalpsund	„	8,05	12,37	—	14,35	17,35	20,03	23,25
6,30	8,05	11,05	14,30	17,15	19,40	23,15	Afg. Aalborg	Ank.	7,40	10,40	13,00	13,30	16,55	19,20	22,25
8,10	9,19	12,25	16,20	18,23	20,59	0,35	Ank. Hadsund	Afg.	6,15	9,20	10,50	12,05	15,15	18,05	21,00
—	9,20	12,30	—	18,24	21,00	—	Afg. Hadsund	Ank.	—	9,15	—	12,00	14,55	17,55	20,45
—	10,20	13,30	—	19,24	22,00	—	Ank. Randers privb.	Afg.	—	8,15	—	10,55	13,50	16,50	19,40

								SØN- OG HELLIGDAGE							
7,44	Expr. 9,06	11,55	14,00	(16,17 L.: 17,12)	Expr. 20,42	22,32	Ank. fra Hjørring	Afg. til	9,28	Expr. 11,00	(14,20L 14,25)	18,12	21,25	—	23,10
7,46	—	11,57	(14,04 14,18L)	17,49	20,55	22,56	„ Randers	„	7,53	11,15	14,15	(17,15L 17,23)	21,05	—	23,30
7,34	—	10,40	13,45	17,00	19,45	22,50	„ Fjerritslev	„	8,05	11,10	14,30	17,18	—	—	23,20
7,39	9,15	12,05	14,04	16,45	20,48	22,45	„ Sæby	„	8,00	12,30	14,40	18,00	21,10	—	23,15
7,25	—	10,55	13,53	16,54	19,28	23,05	„ Hvalpsund	„	8,05	12,37	14,50	18,35	—	—	23,15
8,00	9,40	12,10	14,25	18,10	21,00	23,20	Afg. Aalborg	Ank.	7,40	10,40	13,40	17,05	20,30	22,00	23,00
9,19	11,40	13,24	15,45	19,30	22,13	0,40	Ank. Hadsund	Afg.	6,15	9,20	12,15	15,55	19,15	20,00	21,55
9,20	—	13,25	16,30	19,31	22,15	—	Afg. Hadsund	Ank.	—	9,15	12,00	14,50	19,14	—	21,54
10,20	—	14,25	17,50	20,36	23,15	—	Ank. Randers privb.	Afg.	—	8,15	10,55	13,30	18,15	—	20,55

De med ●) mærkede tog gennemføres over strækningen Aalborg-Hadsund-Randers og omvendt.

Sæbybanen

Sommerkøreplanen 1948

					HVERDAGE							
7,44	11,01	14,00	(16,17 L.: 17,12	20,42	Ank. fra Hjørring	Afg. til	9,28	11,00	14,20	16,25	19,35	22,15
7,46	10,40	14,18	L.: 16,47	21,06	" Randers	"	7,53	11,15	14,15	L.: 17,15	19,48	21,05
7,32	10,52	14,02	17,30	20,31	" Hvalpsund	"	8,05	12,10	15,05	—	18,12	22,10
7,43	10,47	13,48	16,53	20,21	" Hadsund	"	9,15	12,40	14,35	—	18,00	22,20
7,28	10,45	13,46	16,47	22,00	" Fjerritslev	"	8,00	12,40	15,15	17,18	19,40	22,10
7,51	11,35	15,00	18,10	22,30	Afg. Aalborg	Ank.	7,48	10,24	13,42	Fra Asaa 16,08	17,39	20,46
9,55	13,43	17,07	20,36	0,35	Ank. Sæby	Afg.	5,12	8,05	11,23	—	15,30	18,22
10,19	14,08	17,30	21,04	0,56	" Frederikshavn	"	4,45	7,45	10,55	—	15,10	18,00
10,25	L.: 16,03	19,00	21,32	—	Afg. Frederikshavn DSB	Ank.	—	8,12	8,49	—	15,02	17,35

					SØN- OG HELLDAGE							
7,44	9,06	14,00	L.: 17,12	20,42	Ank. fra Hjørring	Afg. til	9,28	11,00	L.: 14,20	21,25	—	
7,46	—	14,08	17,49	20,54	" Randers	"	9,25	11,15	14,15	21,05	—	
—	8,11	13,41	—	20,35	" Hvalpsund	"	9,33	—	14,40	22,35	—	
7,45	—	13,40	—	21,46	" Hadsund	"	9,15	—	14,30	23,05	—	
—	8,17	13,47	—	20,07	" Fjerritslev	"	9,20	—	14,37	22,35	—	
8,05	9,40	14,30	18,05	22,20	Afg. Aalborg	Ank.	8,30	10,28	13,40	20,48	0,16	
10,23	12,24	16,40	20,25	0,55	Ank. Sæby	Afg.	6,11	8,01	11,26	18,05	21,53	
10,45	12,50	17,07	20,50	1,20	Ank. Frederikshavn	Afg.	5,50	7,40	11,05	17,40	21,28	
11,27	14,00	17,14	21,45	—	Afg. Frederikshavn DSB	Ank.	—	—	9,31	17,35	20,38	

Fjerritslevbanen

Sommerkøreplanen 1948

HVERDAGE

7,44	12,29	13,57	17,12	19,33	20,42	Ank. fra Hjørring	Afg. til	9,28	11,00	14,20	17,02	—	22,15	
7,46	11,57	14,18	16,59	19,19	21,06	"	Randers	7,53	11,15	14,15	17,15	21,05	23,17	
7,32	10,52	14,02	— *)	17,30	20,31	"	Hvalpsund	8,05	12,10	15,05	18,12	—	22,10	
7,48	10,24	13,42	16,08	17,39	20,46	"	Sæby	7,51	11,35	15,00	18,10	—	22,30	
7,43	10,47	13,48	16,53	—	20,21	"	Hadsund	9,15	12,40	14,35	18,00	—	22,20	
*) fra Ørsø														
8,00	12,40	15,15	17,18	19,40	22,10	Afg.	Aalborg	Ank.	7,28	10,45	13,46	16,47	20,21	22,00
9,56	14,29	17,15	18,45	21,30	0,10	Ank.	Fjerritslev	Afg.	5,40	8,45	11,55	15,00	18,15	20,15
11,55	17,00	—	20,40	—	—	Ank.	Thisted	Afg.	—	7,00	10,00	12,50	16,15	18,25

SØN- OG HELLIGDAGE

7,44	9,06	13,57	17,12	22,32	Ank. fra Hjørring	Afg. til	9,28	11,00	14,20	21,25	23,10	
7,46	—	14,18	17,49	20,54	"	Randers	9,25	11,15	14,15	21,05	23,30	
—	8,11	13,41	—	20,35	"	Hvalpsund	9,33	—	14,40	22,35	—	
—	8,30	13,40	—	20,48	"	Sæby	9,40	—	14,30	—	22,20	
7,45	—	10,30	13,40	21,46	"	Hadsund	9,15	—	14,30	—	23,05	
8,00	9,20	14,37	18,30	22,35	Afg.	Aalborg	Ank.	8,17	10,45	13,47	20,07	22,46
9,20	11,15	16,20	20,26	0,35	Ank.	Fjerritslev	Afg.	6,30	8,50	12,00	18,10	20,45
11,10	13,25	18,15	21,45	—	Ank.	Thisted	Afg.	—	7,15	10,05	16,20	18,35

Hvalpsundbanen

Sommerkøreplanen 1948

HVERDAGE

6,30	7,44	11,01	13,57	17,12	20,42	Ank. fra Hjørring	Afg. til	9,28	—	11,00	14,20	17,35	22,15
6,20	7,46	11,57	14,18	16,59	21,06	" Randers	"	7,53	—	11,15	14,15	19,48	21,05
—	7,43	10,47	13,48	16,53	20,21	" Hadsund	"	9,15	—	12,40	14,35	18,00	22,20
—	7,48	10,24	13,42	17,39	20,46	" Sæby	"	7,51	—	11,35	15,00	18,10	22,30
—	7,28	10,45	13,46	16,47	22,00	" Fjerritslev	"	8,00	—	12,40	15,15	19,40	22,10
6,52	8,05	12,10	15,05	18,12	22,10	Afg. Aalborg	Ank.	7,32	10,05	10,52	14,02	17,30	20,31
8,00	9,45	13,46	16,42	19,47	23,35	Ank. Aars	Afg.	5,45	8,26	9,46	12,22	15,55	18,53
8,39	10,42	14,33	17,38	20,42	0,20	Ank. Hvalpsund	Afg.	4,45	7,30	9,07	11,30	15,10	18,00
—	12,19	16,59	20,45	—	—	Ank. Skive	Afg.	—	—	7,52	—	12,19	16,59
—	12,18	15,30	19,39	—	—	" Nykøbing M.	"	—	—	7,53	—	12,18	15,30

SØN- OG HELLDAGE

6,30	9,06	13,57	17,12	22,32	Ank. fra Hjørring	Afg. til	9,28	11,00	14,20	21,25	0,40
6,20	7,46	14,18	17,49	20,54	" Randers	"	9,25	11,15	14,15	21,05	23,30
—	7,45	13,40	—	21,46	" Hadsund	"	9,15	—	14,30	23,05	—
—	8,30	13,40	—	20,48	" Sæby	"	9,40	—	14,30	22,20	—
—	8,17	13,47	—	20,07	" Fjerritslev	"	9,20	—	14,37	22,35	—
6,52	9,33	14,40	18,42	22,35	Afg. Aalborg	Ank.	8,11	10,51	13,41	20,35	23,19
8,00	11,07	16,22	20,14	0,05	Ank. Aars	Afg.	6,31	9,42	12,02	18,55	21,32
8,39	11,59	17,12	21,00	0,52	Ank. Hvalpsund	Afg.	5,40	9,05	11,03	18,00	20,40
12,18	15,30	—	23,10	—	Ank. Skive	Afg.	—	7,52	—	—	19,39
10,42	14,32	—	22,10	—	" Nykøbing M.	"	—	7,53	8,51	—	18,08

Hadsundbanen

Sommerkøreplanen 1948

HVERDAGE

6,30	9,06	12,29	13,57	17,12	20,42	Ank. fra Hjørring	Afg. til	9,28	—	11,00	14,20	17,02	22,15
6,20	7,46	11,57	14,18	16,59	21,06	„ Randers	„	7,53	—	11,15	14,15	17,15	21,05
—	7,32	10,52	14,02	17,30	20,31	„ Hvalpsund	„	8,05	—	12,10	15,05	18,12	22,10
—	7,48	10,24	13,42	17,39	20,46	„ Sæby	„	7,51	—	11,35	15,00	18,10	22,30
—	7,28	10,45	13,45	16,47	22,00	„ Fjerritslev	„	8,00	—	12,40	15,15	17,18	22,10
7,00	9,15	12,40	14,35	18,00	22,20	Afg. Aalborg	Ank.	7,43	10,00	10,47	13,48	16,53	20,21
8,44	11,18	14,30	16,42	20,02	0,12	Ank. Hadsund	Afg.	5,40	8,05	9,25	11,50	15,00	18,10
8,50	12,15	15,15	17,50	20,30	—	Afg. til Randers privb.	Ank. fra	—	7,05	8,40	11,35	14,55	17,35

SØN- OG HELLIGDAGE

9,06	13,57	19,33	22,32	Ank. fra Hjørring	Afg. til	9,28	11,00	14,20	23,10	0,40
7,46	14,18	19,19	22,56	„ Randers	„	7,53	11,15	14,15	23,30	5,34
8,11	13,41	—	20,35	„ Hvalpsund	„	9,33	—	14,40	22,35	—
8,30	13,40	—	20,48	„ Sæby	„	8,05	—	14,30	22,20	—
8,17	13,47	—	22,46	„ Fjerritslev	„	8,00	—	14,37	22,35	—
9,15	14,30	19,45	23,05	Afg. Aalborg	Ank.	7,45	10,30	13,40	21,46	0,38
11,18	16,20	21,47	1,15	Ank. Hadsund	Afg.	5,50	8,30	11,40	19,30	22,40
11,50	16,30	22,45	—	Afg. til Randers privb.	Ank. fra	—	8,25	11,35	19,20	22,30

Instruks for trafikinspektøren.

§ 1.

Trafikinspektørens foresatte er direktøren. Selv er han foresat for hele det ved trafikafdelingen beskæftigede personale, såvel stations- som tog- og rutebilpersonale.

§ 2.

Trafikinspektøren har ansvaret for en økonomisk og forsvarlig drift af trafikafdelingen, og det påhviler ham iøvrigt at have opmærksomheden henvendt på enhver sag, der kan være af betydning for banerne i almindelighed og for det rejsende publikums tarv, og i så henseende overfor direktøren fremsætte forslag om formålstjenlige ændringer i det bestående.

Trafikinspektøren er derhos ansvarlig for, at de for banerne gældende love, reglementer, forskrifter, etc. nøje overholdes inden for hans område.

§ 3.

Trafikinspektøren fører det umiddelbare tilsyn med trafiktjenesten på banerne, hvorved han særlig skal tage hensyn til alt, hvad der vedrører sikkerhedstjenesten.

Han har den daglige ledelse af og tilsynet med toggangen og rutebilkørslen og skal i særdeleshed have sin opmærksomhed henvendt på alle forhold, der kan fremme en præcis og sikker trafik, og stille forslag til direktøren om forbedringer til fremme af dette formål.

Trafikinspektøren har ledelsen af banernes vognfordeling og har ansvaret for en god og økonomisk udnyttelse af materiellet.

Trafikinspektøren forestår og leder udarbejdelsen af forslag til nye køreplaner for såvel baner som rutebiler, og skal i betimelig tid indsende det udarbejdede forslag til direktøren.

Trafikinspektøren sørger for anordningen af de fornødne særtog, arbejdstog, prøvetog m. m., særtog i anledning af højtiderne og sommertrafik eller anden forventet større trafik anordnes dog af direktøren.

ren efter indstilling fra trafikinspektøren. Trafikinspektøren forlanger den fornødne trækkekraft, sørger for togenes sammensætning og betjening og påser, at vognene er belyste, rengjorte, opvarmede eller afkølede og desinficerede.

Trafikinspektøren bestemmer ligeledes, i hvilket omfang persontog, under hensyntagen til de derfor fastsatte regler, kan medføre gods- og kvægvogne.

Det påhviler trafikinspektøren at sørge for, at rutebilerne udnyttes så effektivt som muligt, herunder at træffe aftale om bilernes eventuelle anvendelse til selskabs- eller anden særkørsel i et omfang, der er foreneligt med betjeningen af de koncessionerede ruter. Han sørger for bilernes renholdelse.

Det påhviler ham til enhver tid at give direktøren underretning om alle vigtigere dispositioner vedrørende toggangen og rutebilkørslen.

Trafikinspektøren skal jævnlig, såvel om dagen som om natten, be- rejse banerne og bilruterne og efterse forholdene såvel i togene som i rutebilerne og på stationerne; han fører tilsyn og kontrol med tog- og rutebiltjenesten samt instruerer og vejleder (i almindelighed mundt- ligt) tog- og rutebilpersonalet på grundlag af reglementer og andre forskrifter.

Ligeledes fører trafikinspektøren tilsyn med stationspersonalets tje- neste og arbejde samt i det hele med forholdene på stationerne. Han påtaler mundtligt — eventuelt indberetter til direktøren — enhver mangel ved stations- eller tog- og rutebiltjenesten, som han måtte be- mærke. Han overvåger, at stationerne overholder sikkerhedsbestem- melserne og påser, at stationernes drift er så økonomisk og effektiv som muligt.

§ 4.

Ved indtrædende ulykkestilfælde under toggangen på linien samt ved rutebilkørslen, hvorved rejsende eller det i toget tjenestegørende personale omkommer eller farligt såres, samt ved ulykkestilfælde på stationerne såvel som ved andre uheld, der er af mere omfattende eller alvorlig beskaffenhed, påhviler det trafikinspektøren straks at begive sig til ulykkestedet og — for så vidt ikke andet i det enkelte tilfælde bestemmes — lede de fornødne undersøgelser. Han skal herved sørge for, at vedkommende baneingeniør, maskiningeniør eller rutebildrifts- leder tilkaldes til at deltage i undersøgelsen, såfremt dette kan ske uden at sinke sagens behandling. Trafikinspektøren foretager i de nævnte tilfælde en foreløbig afhøring af personalet, hvis forklaringer optages til en rapport, hvorved alle, til hvilket tjenestoområde de hører, er pligtige at afgive forklaring. Trafikinspektørens undersøgelser skal gå så meget i detaljer, at de nærmere omstændigheder ved indtrufne

uheld nøje oplyses, bl. a. for at mangler ved anlæg, materiel, instruktioner eller andet, der derigennem måtte opklares, snarest kan blive afhjulpne. Om alle ulykkestilfælde samt større uheld afgives uopholdelig en foreløbig, i almindelighed telefonisk melding til direktøren, nærmere indberetning fremsendes, så snart tid og omstændigheder tillader det.

§ 5.

Trafikinspektøren indsender årlig til direktøren på dertil bestemte tider forslag til budget til trafik- og rutebilafdelingen. Han skal så vidt muligt sørge for, at der ingen overskridelser af budgetsummerne finder sted.

Trafikinspektøren udfærdiger stationernes, tog- og chaufførpersonalets tjenestefordelingslister.

Trafikinspektøren er bemyndiget til at antage den for driften nødvendige ekstraassistance, dog indenfor budgettets rammer; såfremt der derudover kræves personale, skal trafikinspektøren indhente direktørens samtykke til antagelse.

Trafikinspektøren afholder efter bemyndigelse af direktøren de forordnede tjenstlige prøver samt synsprøver af personale indenfor hans område.

§ 6.

Trafikinspektøren eller hans medhjælper (transportagent) fører fragtforhandlinger med banernes kunder, men kan dog ikke afslutte nogen fragtaftaler e. l. uden direktørens samtykke.

§ 7.

Trafikinspektøren deltager efter bestyrelsens bestemmelser i dennes møder.

Trafikinspektøren er, såfremt bestyrelsen ikke beslutter andet, direktørens stedfortræder under dennes fraværelse.

§ 8.

Trafikinspektøren må ikke uden særlig tilladelse eller ordre være borte fra banernes område. Han må ikke uden bestyrelsens samtykke påtage sig offentlige eller private lønnede forretninger.

Forslag til trafikinspektørordningen.

Etablering af trafikinspektørstilling og trafikkontor ved Aalborg privatbaner vil betyde en merudgift på ca. 20.000 kr.

Der haves for tiden følgende personale på Aalborg G station og Aalborg G godsekspedition:

STATIONEN:

- 1 stationsforstander 5. lkl.
- 2 overtrafikassistenter
- 3 trafikassistenter
- 2 kvindelige kontorister
- 1 telefonpasser (sygelig togbetjent)
- 1 depotarbejder (ekspedition af frimærkepakker).

GODSEKSPEDITIONEN:

- 1 godsekspeditor 6. lkl.
- 1 trafikassistent
- 1 ansat kontorist
- 2 løse kontorister.

Til det nye trafikkontor påregnes følgende personale:

- 1 trafikinspektør 3. lkl.
- 1 trafikkontrolør
- 1 overtrafikassistent
- 1 trafikassistent
- 1 kontorist.

Da arbejdet på stationskontoret, der fratages alt arbejde med togledelse, tilsyn og vognfordeling vedrørende, vil blive betydelig indskrænket, skal man foreslå — også under hensyn til pladsforholdene — at stationen og godsekspeditionen får fælles kontorer, således at der foretages en udvidelse af den nuværende godsekspedition. Der kan dermed opnås, at arbejdet med stationens og godsekspeditionens forret-

ninger for en del kan udføres i flæng af det tilstedeværende personale.

Der påregnes at skulle bruges følgende personale:

- 1 stationsforstander
- 1 godsekspeditor
- 1 overtrafikassistent
- 3 trafikassistenter
- 1 fast kontorist
- 2 løse kontorister
- 1 telefonvagt (som nu).

Det må blive muligt at spare den depotarbejder, der nu anvendes til ekspedition af frimærkepakker.

Som følge af, at det under hensyn til natrangerarbejdet på Aalborg station i forbindelse med den tidlige udsendelse af morgengodstogene er nødvendigt at opretholde døgn drift for kontorpersonalet, vil en del af godsekspeditionen arbejder kunne udføres af den assistent, der har nattjeneste, og dermed give mulighed for, at arbejdet med frimærkepakkeekspeditionen kan udføres af det personale, der har dagtjeneste. I merudgiften er dog set bort fra denne mulige besparelse.

Ved ledighed bør stillingen som regnskabsførende godsekspeditor inddrages og erstattes med en overtrafikassistentstilling, således at ledelsen af godsekspeditionen overtages af stationsforstanderen, der da formentlig bør oprykkes en lønningsklasse.

Merudgiften andrager:

1 trafikinspektør 3. lkl.	ca. 13.500 kr.
+ rejsediæter	„ 1.000 „ (idet nuværende stationsforstanders rejsediæter spares).
1 trafikkontrolør	„ 10.000 „
	<hr/>
	ca. 24.500 kr.
der spares en kontorist	„ 4.500 „
	<hr/>
Merudgift	ca. 20.000 kr.

Der er ved denne beregning ikke taget hensyn til, at der, når trafik-tjenesten etableres som særlig afdeling, vil blive mindre arbejde på hovedkontoret, hvor f. eks. alt køreplansarbejde og arbejde med tjenestetidsforhold på stationerne samt revision af tograpporter nu udføres, og der må da kunne spares noget personale på hovedkontoret.

**Detailundersøgelser
vedrørende stationerne sommeren 1948.**

Sæbybanen.

Frederikshavn G.

Nuværende personale: 1 stationsforstander, 1 overportør, 2 portører, 1 ekstraarbejder.

Den lokale godsmængde 1947/48 andrager ca. 13.000 tons, heraf dog 4000 tons særlige transporter, der ikke kommer igen. Transit 5890 tons — hovedsagelig til og fra Sæby, hvis gennemgående gods af taksthen-syn dirigeres over Frederikshavn, uagtet ruten over Aalborg er betyd-elig kortere.

Personbefordring nedadgående.

Godsbefordring består for stykgods vedkommende hovedsagelig af fisketransporter. Vognladningsgodt består væsentligst af transiterende vognladningsgodt samt lidt lokale forsendelser til og fra havnebanen.

Stationen har rengøring af personvognsmateriel.

Stationen betjener 1 bom og signalerer til 5 bomme med ledvogter.

Godspladsen bruges hovedsagelig kun til togstammer, da vognlad-ningsgodtset på- og aflæsses ved havnen.

Stationen har stort besvær med at få togene igennem til og fra Fre-derikshavn D. S. B., da der på denne station er meget indskrænkede sporforhold — kun 2 hovedspor.

Den nye køreplan af 3. oktober har medført meget store lettelser for stationen både arbejdsmæssigt og for tjenestens længde, og under hen-syn hertil må der kunne spares 1 portør og 1 ekstraarbejder.

Stationens hele betydning er kun meget ringe og burde, såfremt pladsforholdene på Frederikshavn statsbanestation tillod det, ned-lægges.

Understed.

(ekspeditricestation)

Sæby.

Personale: 1 stationsforstander, 1 overtrafikassistent, 1 medhjæl-per, 1 elev, 3 portører, 2 ekstraarbejdere.

Billetsalg stærkt nedadgående, da rutebiltrafiken efterhånden tager al personbefordring mellem Sæby-Aalborg og Sæby-Frederikshavn. Nedgangen i antal billetter fra Sæby til de to købstæder er mere end halveret i det sidste år.

Godstrafiken, der er hårdt trængt af lastbilkonkurrence, er ligeledes nedadgående. Godsmængden andrager 17190 tons.

Godsudkørsel, der tidligere omfattede hele oplandet, finder nu kun sted med hestekøretøj i selve byen. Der bør etableres godsudkørsel påny i oplandet.

Havnerangering har tidligere været udført af traktor. I de senere måneder har denne rangering fundet sted med godsslæbernes lokomotiver. Denne foranstaltning, der er meget dyr, er nu ophørt, efter at traktoren påny efter kommissionens henstilling er stationeret i Sæby.

Der kan antagelig spares en ekstraarbejder.

Volstrup.

(ekspeditricestation)

Hørby.

Personale: 1 stationsforstander, 1 trafikassistent, 2 portører, 1 ekstraarbejder 5 timer hverdage.

Trafiken på stationen er stærkt nedadgående grundet på såvel rutebil- som lastbilkonkurrence, bl. a. har de af Hjørringbanerne etablerede bilruter skadet stationen meget.

Godstrafiken 1947/48 andrager lokalt 1640 tons og transit 4300 tons. Stationen har så godt som ikke vognladningsgods.

Der er ikke godsudkørsel fra stationen, hvilket bør etableres om muligt af den i Dybvad stationerede lastbil eller eventuelt fra Sæby.

Til tjenestens bestridelse udkræves 1 stationsforstander, 1 trafikassistent, 2 portører. Der kan spares 1 ekstraarbejder 5 timer hverdage.

Dybvad.

Personale: 1 stationsforstander, 1 trafikassistent, 1 stationsbetjent, 1 kontorist, 1 ekstraarbejder 4 timer hverdage.

Persontrafiken er stærkt i tilbagegang.

Endvidere er vognladningstrafiken nedadgående, medens stykgodset er konstant. Godstrafiken 1947/48 andrager 10340 tons. Nedgangen skyldes for en stor del svigtende kartoffeltransport.

Som følge af, at Dybvad er den eneste af strækningens stationer, der har telegrafstation, påfører det stationen et ret stort arbejde.

Der finder udkørsel af gods sted til Dybvad by og til Flauenskjold, tillige postkørsel til den sidstnævnte by.

Der køres med banens egen bil og en løst antaget chauffør, men det økonomiske resultat er ikke godt og giver underskud. Det skyldes for en del, at lastvognen er alt for stor og bør ombyttes med en mindre vogn.

Udover det fra og til stationen kørte gods finder der ingen kontrol sted med den øvrige kørsel, der også omfatter almindelig vognmandskørsel. En sådan kontrol bør etableres. Endvidere bør der etableres ud-kørsel i et større opland, eventuelt også fra Hørby og Præstbro stationer.

Dybvad station bør aflastes ved, at der træffes en ordning med post- og telegrafvæsenet om at etablere telegrafekspedition på samtlige stationer.

Der kan spares 1 ekstraarbejder 4 timer daglig.

Præstbro.

Personale: 1 stationsmester, 1 portør.

Godstrafiken nedadgående, medens persontrafiken holder. I 1947/48 androg godstrafiken 1991 tons gods.

Der finder ingen godsudkørsel sted, skønt der er et godt opland til stationen; kan formentlig etableres ved hjælp af den i Dybvad stationerede lastbil.

Arbejdet på stationen er af så ringe omfang, at den snarest bør omdannes til ekspeditricestation. Indtil sådant sker, kan tjenesten udføres af stationsmesteren, således at portøren kan spares.

Agersted.

Personale: 1 stationsforstander, 1 portør.

Godstrafiken er nedadgående og andrager i 1947/48 3190 tons gods.

Persontrafiken holder i alt væsentligt.

Vorsaa — beliggende 3—4 km øst for Agersted — er gået tabt for jernbanetrafik.

Der finder ikke godsudkørsel sted. En sådan bør etableres, eventuelt i forbindelse med Dybvadbilen.

Ørsø.

Personale: 1 stationsmester.

Kun meget ringe trafik: 750 tons gods.

Hjørringbanens bilrute har skadet personbefordringen.

Såfremt Asaa Banens trafik omlægges til bil, jfr. tidligere afsnit, bør stationen bestyres af en ekspeditrice.

Asaa.

Personale: 1 stationsmester, 1 portør, 1 ekstraarbejder.

Personbefordringen er faldende, dels grundet på bilkonkurrence,

dels fordi strækningen i de senere år har været usikkert trafikeret. Trækkraften har dels bestået af traktor, der brugte meget lang tid, dels af benzinmotorvogn, men der har været altfor mange aflysninger og afbrydelser, så rejsende fra Asaa i stigende grad er gået over til rutebiltrafik. En ny rute Asaa-Hylholt-Try-Hjallerup-Aalborg har skadet meget.

Godsbefordringen, der i 1947/48 androg 5600 tons gods har holdt ret godt. Transporterne består af ret væsentlige fisketransporter, støbegods og købmandsgods. Fisken opløses i havnen, der ligger 1 km øst for Asaa. Der er intet havnespor, så fisken må transporteres med lastbil til jernbanen.

Under hensyn til den ringe trafik er driften af strækningen Ørsø-Asaa forholdsvis dyr.

Indtil videre bør der finde den besparelse sted, at ekspeditionen på Asaa overgives i entreprisordning, da trafikken er så lille, og toggangen ved rutebildrifts indførelse fra 3/10 1948 stærkt indskrænket, således at der ikke kræves fast ansat personale på Asaa station. Der kan ved en sådan ordning påregnes sparet et ret væsentligt beløb, ca. 10.000 kr.

Dronninglund.

Personale: 1 stationsforstander, 2 portører.

Persontrafikken er i tilbagegang grundet på stærk rutebilkonkurrence. Hjørringbanernes rutebiler skader ikke så lidt.

Godstrafikken er nedadgående, særligt angående vognladningsgods. Godsmængde i 1947/48: 4540 tons gods.

Der finder godsudkørsel sted med hestekøretøj i selve byen. Der bør søges etableret godsudkørsel til oplandet.

Rørholt.

Personale: 1 trafikekspedient.

Personbefordring i tilbagegang.

Meget ringe godsbefordring. I 1947/48: 1780 tons gods.

Bør snarest omdannes til ekspeditricestation.

Ulsted.

Personale: 1 stationsforstander, 1 portør, 1 ekstraarbejder.

Persontrafik holder godt.

Godstrafik trængt af megen lastbilkonkurrence. Godsmængden i 1947/48: 4380 tons gods.

En væsentlig del af fiskeforsendelserne fra Hov fiskerleje forsendes med lastbiler. Der finder kun godsudkørsel sted i stationsbyen ved et hestekøretøj. Godskørsel til og fra oplandet, der fandt sted før kri-

gen, bør snarest genoptages — kan formentlig bestrides af Gandrup stations lastbiler.

Personalet bør være: 1 stationsforstander, 1 portør; 1 ekstraarbejder kan spares.

Gandrup.

Personale: 1 stationsforstander, 2 portører, 1 ekstraarbejder 4 timer daglig.

Personbefordring holder nogenlunde.

Godstrafiken er for vognladningsgodsets vedkommende noget vigen-
de, hvorimod stykgodset holder godt. Godsmængden andrager 5840 tons.

Banen har selv rutebilkørsel Gandrup-Hals.

Godsudkørsel til Hals og omegnen udføres af 2 banen tilhørende lastbiler, der med ret stort held har bibeholdt så godt som alt stykgods for banerne, og i året 1947/48 har indkørt 52.335 kroner. Udgifterne, incl. 2000 kroner afskrivning, har andraget 37.000 kroner, således at der fremkommer et overskud på 15.335 kroner.

Det er påkrævet, at der anbringes endnu en lastbil på Gandrup station, idet der i stor udstrækning af konkurrencehensyn må køres direkte fisketransporter Hals-Aalborg, ligesom godskørslen i Ulsted og V. Hassing stationers opland må kunne udføres af Gandrup stations lastbiler. Rutebilen Gandrup-Hals har i 1947/48 indkørt 21.032 kroner + beløb for postbefordring + andel i direkte billetter Aalborg-Hals.

V. Hassing.

Personale: 1 stationsmester, 1 portør.

Både person- og godstrafik er nedadgående som følge af stærk bilkonkurrence. Godstrafiken 1947/48 andrager kun 1150 tons.

Der finder ikke godsudkørsel sted; bør etableres ved Gandrup stations lastbiler.

Stationen bør snarest omdannes til ekspeditricestation. Indtil dette kan ske, kan stationens arbejde bestrides alene af stationsmesteren.

Langholt.

Personale: 1 stationsmester, 1 portør.

Såvel person- som godstrafik stærkt nedadgående. Kun meget lidt stykgods. Godstrafiken andrager 1390 tons årlig.

Bør snarest omdannes til ekspeditricestation. Indtil dette kan ske, kan stationsmesteren alene bestride tjenesten.

Vodskov.

Personale: 1 stationsforstander, 1 trafikassistent, 2 portører.

Personbefordringen ikke stor, men ret konstant.

Godstrafiken i stadig tilbagegang; andrager årlig 1650 tons.

Ingen godsudkørsel.

På grund af Øster Vraa banens tilslutning kan personalet — uagtet den ringe trafik — ikke formindskes.

Nr. Sundby H.

Personale: 1 stationsforstander, 2 trafikassistenter, 1 rangerformand, 2 portører, 7 ekstraarbejdere.

Personbefordringen er faldet stærkt.

Godstrafiken består hovedsageligt af vognladningsvise forsendelser til og fra de store virksomheder, der ligger ved Nr. Sundby station. Stykgodsbefordringen stærkt nedadgående. Godsudkørsel af ilgods og frimærkepakker ved eget personale. Iøvrigt ingen udkørsel.

Til rangering kræves en rangermaskine hele døgnet, 3 rangerførere og 6 mand rangerpersonale. — Det vil være økonomisk at anskaffe en stor rangertraktor i stedet for rangermaskine. Der vil foruden at traktor er langt billigere end rangermaskine — kunne spares personale.

Det bør overvejes, om der ikke kan træffes den foranstaltning, at fragtstykgods — i betragtning af den ringe mængde — ud- og indleveres på selve stationen. Derved spares 1 mand til tjenesten i det nuværende varehus.

Fjerritslevbanen.

Vadum.

Personale: 1 trafikekspedient + ekstrahjælp.

Personbefordring nedadgående.

Godsbefordring holder nogenlunde. Der kan ved påtænkte anlæg af fabrikker ved flyvepladsen forventes en del vognladningstrafik.

Der finder ikke udkørsel af gods sted; en sådan bør etableres, eventuelt ved en Aalborg-Aabybro lastbil.

Godsmængden andrager 7050 tons, heraf meget vognladningsgods til flyveplads.

Biersted.

Personale: 1 trafikekspedient.

Personbefordring har hidtil holdt ret godt.

Godsbefordring nedadgående. Godsmængden: 960 tons årlig.

Ingen godsudkørsel; bør etableres, eventuelt ved en lastbil Aalborg-Aabybro.

Stationen er meget lille i trafik og bør snarest omdannes til ekspeditricestation.

Aabybro.

Personale: 1 stationsforstander, 1 overtrafikassistent, 5 portører.

Personbefordringen stærkt faldende grundet på egne og konkurrerende bilruter.

Godsbefordringen holder nogenlunde — lokalt årlig 4050 tons. Der finder kun godsudkørsel sted til selve stationsbyen ved et hestekøretøj.

Som andet sted nævnt bør det overvejes, om der er mulighed for etablering af lastbilkørsel Aalborg-Aabybro, betjenende Vadum, Biersted, Aabybro og disse stationers opland.

Der kan formentlig under hensyn til forenkling af toggang og nedgang i godstrafik spares en portør.

Ryaa.

Personale: 1 trafik ekspedient.

Birkelse.

Personale: 1 stationsmester, 1 ekstraportør.

Personbefordring holder nogenlunde.

Kun meget ringe godsbefordring, næsten intet stykgods; godsmængde 1947/48: 1140 tons.

Ingen godsudkørsel.

Stationen bør snarest omdannes til ekspeditricestation. Indtil dette kan ske, kan — under hensyn til at stationen er lukket til aftentog — stationsmesteren alene bestride arbejdet.

Arentsminde.

Personale: 1 trafik ekspedient.

Personbefordring nedadgående.

Godsbefordring meget lille; årlig godsmængde: 770 tons.

Ingen godsudkørsel.

På grund af stationens lidenhed bør den snarest omdannes til ekspeditricestation.

Halvrømmen.

Personale: 1 stationsforstander, 1 portør, 1 ekstraarbejder.

Personbefordring faldende.

Kun ringe godsbefordring. Godsmængden 1680 tons.

Der finder ingen godsudkørsel sted; bør etableres i forbindelse med Brovst station.

Selve jernbanearbejdet er ikke større, end at en ekspeditrice kunne klare det, men under hensyn til ret stor postmængde på stationen, skal man ikke foreslå det. Der kan dog spares en ekstraarbejder.

Brovst.

Personale: 1 stationsforstander, 2 portører, 1 ekstraarbejder.

Personbefordring nedadgående grundet på bilkonkurrence.

Godsbefordring holder. Godsmængden: 6900 tons.

Kun godsudkørsel i selve stationsbyen.

Der bør stationeres en lastbil i Brovst betjenende Halvrimmen, Brovst og Skovsgaard stationer og deres opland.

Brovst er telegrafstation, og som følge af, at andre stationer på strækningen ikke er telegrafstationer, giver det et stort arbejde.

Der bør på Aalborgbanerne, som tidligere nævnt, etableres telegrafstation på alle landstationer.

Skovsgaard.

Personale: 1 stationsforstander, 1 portør.

Personbefordringen holder nogenlunde.

Hvad godsbefordringen angår, holder stykgodstrafikken godt, medens der er stor nedgang i vognladningstrafikken. Dette skyldes svigtende teglværksgods, der er overgået til lastbiler, samt bortfald af raltrafik, hvoraf stationen tidligere havde store transporter, der nu afsendes fra Klim station på Thisted-Fjerritslev banen.

Godsmængden andrager 2390 tons.

Der er godsudkørsel til stationsbyen ved en trehjulet cykle. Iøvrigt ingen udkørsel.

Der bør etableres godsudkørsel til byen og oplandet i forbindelse med udkørsel fra Brovst station.

Bonderup.

Personale: 1 stationsmester, 1 ekstraarbejder 5 timer daglig.

Personbefordringen holder.

Godsbefordringen nedadgående. Godsmængden andrager 2340 tons.

Stationen bør snarest omdannes til ekspeditricestation. Indtil dette sker, vil — under hensyn til at stationen kan lukkes til de senere aften tog — stationsmesteren kunne bestride stationens arbejde alene, således at ekstraarbejderen kan spares.

Fjerritslev.

Personale: 1 stationsforstander, 1 overtrafikassistent, 1 elev, 1 stationsbetjent, 4 portører, 1 ekstraarbejder.

Personbefordringen nedadgående.

Godsbefordringen ligeledes nedadgående; bl. a. er store ralforsendelser gået tabt. Godsmængden andrager lokalt 14930 tons.

Godsudkørsel til stationsbyen. Ingen udkørsel i oplandet. Der bør etableres godsudkørsel til det store opland.

På grund af den mindre trafik må der kunne spares en ekstraarbejder.

Aalborg — Hvalpsund.

Godthaab.

Personale: 1 stationsmester, 1 portør.

Godsmængden andrager 3210 tons.

Såvel person- som godstrafik holder godt; særligt meget stykgods. Der finder ikke godsudkørsel sted.

Sønderholm.

Personale: 1 trafikekspedient.

Såvel person- som godsbefordringen nedadgående. Godsmængden udgør 1330 tons, for en stor del eksport af kartofler.

På grund af sin lidenhed bør stationen snarest omdannes til ekspeditricestation.

Nibe.

Personale: 1 stationsforstander, 1 stationsmesterprøvet portør, 1 portør, 2 ekstraarbejdere.

Personbefordringen nedadgående.

Godsbefordringen holder. Godsmængden 1947/48 andrager 23650 tons. Der finder godsudkørsel sted til selve købstaden. Der bør etableres godsudkørsel herudover til oplandet. Lastbilen kan formentlig også betjene Sebbersund og Halkær stationsbyer og opland.

Sebbersund.

Personale: 1 stationsmester.

Såvel person- som godsbefordring nedadgående. Godsmængden andrager 950 tons (for en del kartofler til eksport).

Ingen godsudkørsel; bør etableres ved hjælp af lastbil fra Nibe station.

Stationen bør snarest omdannes til ekspeditricestation.

Halkær.

Personale: 1 stationsmester.

Meget lille person- og godstrafik. Godset andrager 1330 tons (for en væsentlig del kartofler til eksport).

Ingen godsudkørsel; bør måske etableres ved hjælp af lastbil fra Nibe station.

Stationen bør snarest omdannes til ekspeditricestation.

Vægger.

Personale: 1 stationsforstander, 1 portør.

Personbefordring god og konstant.

Godsbefordring stærkt nedadgående grundet på stor lastbilkonkurrence. Godsmængden andrager 2580 tons. Der finder ikke godsudkørsel sted; bør snarest etableres.

Blære.

(ekspeditricestation)

Godsmængde: 1800 tons.

Haubro.

Personale: 1 stationsmester, 1 portøraspirant.

Personbefordring nedadgående.

Der finder ikke godsudkørsel sted; bør bestrides af lastbil fra Farsø station.

Godsmængde: 2950 tons, for en stor del kartofler til eksport.

Stationen bør snarest omdannes til ekspeditricestation. Indtil dette sker, vil — under hensyn til at stationen kan lukkes til de senere aftentog — stationsmesteren kunne bestride arbejdet alene, således at der kan spares en portøraspirant.

Farsø.

Personale: 1 stationsforstander, 1 trafikassistent, 1 elev, 1 ekstraarbejder.

Stor postekspedition.

Personbefordring — særligt den gennemgående — nedadgående.

Godsbefordring holder — bortset fra at brændselstransporter så godt som er bortfaldet —. Godsmængden andrager 9210 tons. Godsudkørsel til stationsbyen. Der bør etableres godsudkørsel for Haubro—Farsø—Fandrup og Ullits stationsbyer og opland med lastbil fra Farsø station.

Fandrup.

(ekspeditricestation)

Ullits.

Personale: 1 stationsbestyrer, 1 ekstraarbejder.

Personbefordring nogenlunde og lidt nedadgående.

Udover en del kartofler til eksport er godsmængden, der ialt andrager 1430 tons, meget lille.

Ingen godsudkørsel; bør besørges af Farsø lastbil.

Stationen bør snarest omdannes til ekspeditricestation. Indtil dette kan ske, vil stationsbestyreren — under hensyn til at stationen kan lukkes til de senere aftentog — kunne bestride stationens arbejde alene.

Hvalpsund.

Personale: 1 stationsforstander, 1 medhjælper, 3 portører.

Personbefordring lidt nedadgående. — Godsmængden, der andrager 2650 tons, nedadgående; transporterne fra et teglværk, der har sidespor til stationen, har svigtet noget.

Aalborg — Hadsund.

Gug.

(ekspeditricestation)

Gistrup.

Personale: 1 trafikekspedient.

Personbefordring nedadgående.

Godsbefordring, der andrager 930 tons, kun ubetydelig.

Ingen godsudkørsel.

Stationen bør snarest omdannes til ekspeditricestation.

Klarup.

Personale: 1 trafikekspedient.

Personbefordring nedadgående.

Godsbefordring kun lille: 1870 tons; nedadgående.

Ingen godsudkørsel.

Stationen bør snarest omdannes til ekspeditricestation.

Storvorde.

Personale: 1 trafikekspedient.

Personbefordring nedadgående.

Godsbefordring lille; meget lidt stykgods. Godsmængde: 2080 tons.

Ingen godsudkørsel.

Det bør undersøges, om der ikke kan etableres udkørsel af gods til stationsbyen og oplandet, der er ret betydeligt.

Arbejdsomt kan stationen være ekspeditricestation, men af driftshensyn er det foreløbig nødvendigt med trafikekspedient.

Sejflod.

Personale: 1 trafikekspedient.

Personbefordring nedadgående.

Godsbefordringen meget lille; kun lidt vognladningsgods. Godsmængden andrager 820 tons.

Ingen godsudkørsel.

Stationen bør snarest omdannes til ekspeditricestation.

Gudumholm.

Personale: 1 trafik ekspedient, 2 portører.

Personbefordring holder nogenlunde.

Af godsbeholdningen holder vognladningsgods nogenlunde, medens stykgods er noget nedadgående. Godsmængden andrager 13900 tons.

Ingen godsudkørsel. En sådan fandt sted før krigen med godt resultat. Der bør snarest etableres godsudkørsel til stationsbyen og oplandet. Eventuelt bør understreges muligheden for godskørsel Aalborg-Gudumholm med betjening af mellemliggende stationer.

Vaarst.

Personale: 1 stationsmester, 1 elev, 1 portør.

Personbefordringen nedadgående.

Godsbeholdningen holder godt, og der menes at kunne påregnes stigning; dog har foderstoftransporter svigtet — gået til lastbiler — uagtet foderstofpakhuset ligger på banens grund. Godsmængden andrager 6000 tons.

Ingen godsudkørsel; en sådan bør snarest etableres.

Komdrup.

(ekspeditricestation)

Kongerslev.

Personale: 1 stationsforstander, 1 medhjælper, 2 portører.

Personbefordringen holder. Godsbeholdningen holder nogenlunde. Godsmængden andrager 8550 tons.

Der haves ingen godsudkørsel; en sådan bør etableres såvel til stationsbyen som til det store opland.

Bælum.

Personale: 1 stationsforstander, 1 portør, 1 kontorist.

Personbefordringen noget nedadgående.

Godsbeholdningen nedadgående, særligt vognladningsgods. Godsmængden andrager 4430 tons.

Ingen godsudkørsel. En sådan, der fandt sted før krigen, bør snarest etableres, idet en lastbil stationeret i Bælum også må kunne besørge udkørsel fra Solbjerg og Veddum stationer, eventuelt med Bælum som samlestation.

Solbjerg.

Personale: 1 stationsmester.

Personbefordringen, der er lille, er stadig nedadgående. De rejsende benytter i stadig større udstrækning holdestedet Solbjerg by.

Godsbefordringen kun ringe — noget vognladningsgods, lidt stykgods. Godsmængden andrager 1760 tons.

Ingen godsudkørsel; bør etableres fra Bælum station.

Stationen bør snarest omdannes til ekspeditricestation.

Veddum.

Personale: 1 stationsmester.

Personbefordring holder nogenlunde.

Godsbefordringen kun lille, men holder. Godsmængden andrager 2210 tons. Godsudkørsel til selve byen; udkørsel til såvel stationsby som til opland bør etableres ved lastbil fra Bælum eller Skelund.

Stationen bør snarest omdannes til ekspeditricestation.

Skelund.

Personale: 1 stationsforstander, 1 elev, 1 portør.

Personbefordring nedadgående.

Godsbefordringen, der andrager 3690 tons, består for en stor del af stykgods — i første række fiskeforsendelser fra Hurup og Als.

Godsudkørsel til stationsbyen. Det bør overvejes, om der ikke er mulighed for — enten ved privat vognmand eller jernbane lastbil — at etablere godsudkørsel til det ret store opland.

Visborg.

(ekspeditricestation)

Hadsund N.

Personale: 1 stationsforstander, 2 trafikassistenter, 1 kontorist, 5 portører, 2 ekstraarbejdere.

Personbefordringen lidt nedadgående.

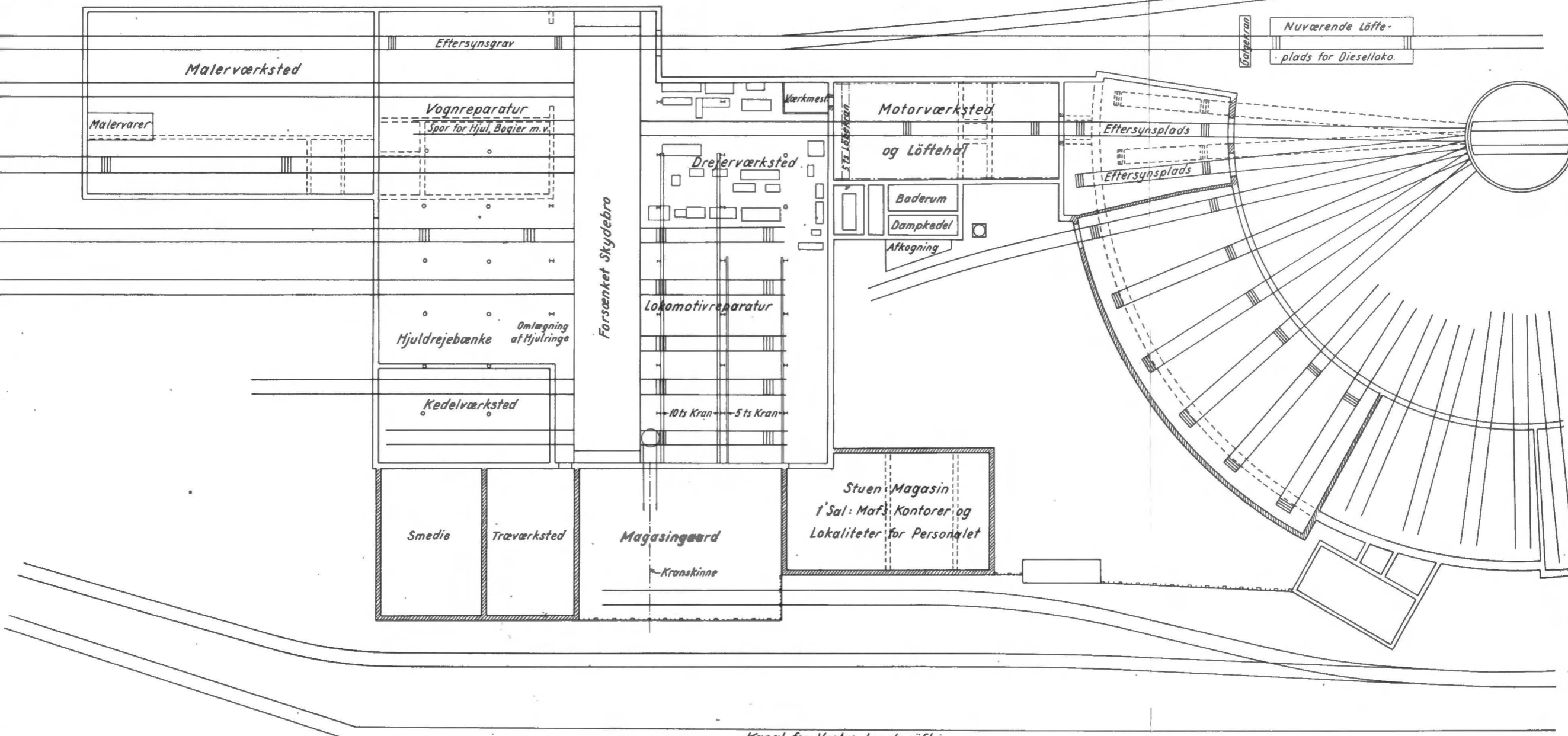
Godsbefordringen holder nogenlunde. Den lokale godsmængde andrager 8780 tons.

Der bør etableres gennemgående pakvogne Aalborg-Hadsund-Randers for at spare omladning i Hadsund.

For at undgå at bruge togmaskiner og motorvogne til rangering på stationen og havnen bør anskaffes en traktor.

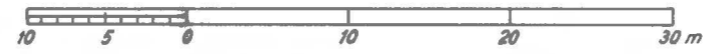
Den lettelse i arbejdet, den nye køreplan har medført, må kunne foranledige besparelse af 2 mand udvendigt personale.

N.



Kanal for Vestre Landgrøft

Kjærs Møllevej



Forslag til Ændring af Privatbanernes
 Maskinværksteder i Aalborg
 Aarhus i September 1948

KOMMISSIONEN VEDRØRENDE
AALBORG PRIVATBANER.

Formanden.

Bilag 9a.

Grønningen 15, København K.

Telf. c. 7080

d. 9. november 1948.

Bestyrelsen for Aalborg privatbaner,
hr. overretssagfører G. Rendbeck,
AALBORG.

Under henvisning til forhandlingerne i mødet d. 3. d. m. mellem banernes bestyrelse og kommissionen tillader jeg mig hoslagt at fremsende forslag til banernes modernisering samt forslag til trafikinspektørordningen og forslag til instruks for trafikinspektøren.

Til det udarbejdede moderniseringsforslag skal jeg knytte følgende bemærkninger:

Forinden kommissionsforslaget blev udarbejdet, anmodede jeg direktør Kjær om forslag til banernes modernisering, og jeg modtog derefter under 8. oktober d. a. et forslag, hvoraf genpart vedlægges.

Efter direktør Kjærs forslag andrager udgifterne følgende beløb:

Fjerritslev-Nr. Sundby-Frederikshavn jernbane	3.812.000 kr.
Aalborg-Hvalpsund jernbane	2.445.500 „
Aalborg-Hadsund jernbane	918.500 „

ialt: 7.176.000 kr.

Det ministerielle udvalg, der har udarbejdet forslag til loven om privatbanernes modernisering, har til de her omhandlede baner på grundlag af et af banernes direktør i sin tid indsendt forslag anslået udgifterne til moderniseringen som følger:

		Banens eget bidrag
Fjerritslev-Nr. Sundby-Frederikshavn jernbane	2.774.000 kr.	840.000 kr.
Aalborg-Hvalpsund jernbane	1.789.000 „	70.000 „
Aalborg-Hadsund jernbane	1.203.000 „	35.000 „

ialt ... 5.766.000 kr. 945.000 kr.

Direktør Kjærs forslag er for maskinafdelingens vedkommende i det væsentlige i overensstemmelse med det hosfølgende af værkstedschef Pedersen udarbejdede forslag til modernisering af værksted og materiel, hvilket forslag er udarbejdet i forståelse med direktøren og maskininspektøren. Derimod har der ikke forud været forhandlet med direktøren om moderniseringen under baneafdelingen.

Direktør Kjær's forslag overstiger det ministerielle udvalgs forslag med 1.410.000 kr., og da det må antages, at der ikke vil kunne stilles væsentlig større beløb til rådighed, end hvad der svarer til udvalgets forslag, bliver det nødvendigt at foretage en nedskæring af direktørens forslag.

Moderniseringerne under maskinafdelingen må anses for særdeles ønskelige og i økonomisk henseende hensigtsmæssige. For sporets vedkommende var kommissionsudvalget af den opfattelse, der støtter sig på stedfundne besigtigelser, at de foreslåede sporudvekslinger måtte kunne begrænses en del. Der blev derefter af kommissionens udvalg udarbejdet det moderniseringsforslag, der blev forelagt og drøftet i det ovennævnte møde. Forslaget var forud behandlet og vedtaget i kommissionens møde samme dag om formiddagen, dog således at udgifterne til trykluftinstallationer på damplokomotiver og på godsvogne, hvilke udgifter for banerne taget under eet andrager ialt 360.000 kr., burde udgå, idet der da i stedet kunne anskaffes en dieseltraktor til rangering på Nørre Sundby havnestation samt eventuelt anvendes et lidt større beløb under baneafdelingerne.

Direktør Kjær udtalte på forespørgsel under mødet, at han mente at kunne tiltræde kommissionens forslag til modernisering af baneafdelingerne. Direktøren havde forinden mødet overfor kommissionsudvalget udtalt ønske om sammen med dette at foretage en besigtigelse af de strækninger på F. F. banen, hvor der af ham var foreslået sporudveksling. Den følgende dag besigtigede direktør Kjær, baneingeniør Bechmann, direktør Wedell-Weddellsborg og undertegnede da strækningen Nr. Sundby-Fjerritslev. Undersøgelsen af sporet foretoges særligt af strækningerne Nr. Sundby-Ryaa og Brovst-Skovsgaard, hvor sporet var foreslået udvekslet. Der blev bl. a. foretaget målinger af skinneslidet, og det viste sig, at slidet var forholdsvis ringe, men skinnestødene er noget nedkørt, og der findes mange knækkede u-plader og nogle revnede lasker. På strækningen Nr. Sundby-Vadum, der under krigen var særlig stærkt trafikeret med tunge vogne, har sporet lidt nogen overlast, og det vil som af kommissionen foreslået være meget ønskeligt at få udvekslet denne strækning og yderligere 2 à 3 km vest for Vadum, ialt 10 km, medens det ikke er påkrævet at udveksle yderligere spor på strækningen til Fjerritslev.

Direktøren og baneingeniøren var enig med udvalget i, at sporarbejderne på såvel F. F. banen som på Hvalpsundbanen kan indskrænkes i overensstemmelse med kommissionens forslag. På Hadsundbanen ønsker direktøren gerne sporudvekslingen forøget fra 3 til 4 km bl. a. under hensyn til, at banen ikke har noget lager af skinner til almin-

delig udveksling under skinnebrud, hvilket ønske udvalget mente at burde imødekomme.

Strækningen Nr. Sundby-Vodskov, hvor direktør Kjær også havde foreslået sporet udvekslet, blev ikke besigtiget, da det oplystes, at sporet ikke var ringere end det, der nu påregnes bibeholdt på Fjerritslev-strækningen.

Da der ved den foreslåede oppresning af lasker må fornyes nogle laskebolte, og da der mangler en del fjederringe, ligesom et større antal underlagsplader må udveksles, er udgifterne til disse poster forøget i det foreliggende moderniseringsforslag.

På Hvalpsundbanen er slidet på skinnerne i kurverne på strækningen Nibe-Hvalpsund ret stort, og det er derfor påregnet, at der foretages udveksling af skinnerne såvel i kurverne som i de kortere retliniede stykker mellem kurverne. Udvekslingen er påregnet at omfatte ialt 20 km spor, og det forudsættes, at udvekslingen kan ske med 22,45 kg/m skinner fra de nu nedlagte Kolding sydbaner. Da flere privatbaner ønsker at overtage en del af disse skinner, blev det ved den her omhandlede besigtigelse henstillet til direktør Kjær omgående at rette henvendelse til tilsynet med privatbanerne om, at der må blive reserveret skinner m. v. til 20 km spor til Aalborg-Hvalpsund jernbane af de nævnte baners spor.

Efter det foreliggende moderniseringsforslag andrager udgifterne inden fradrag af banernes bidrag:

Fjerritslev-Nr. Sundby-Frederikshavn jernbane	3.094.000 kr.
Aalborg-Hvalpsund jernbane	1.505.500 „
Aalborg-Hadsund jernbane	1.223.500 „
	<hr/>
ialt: ...	5.823.000 kr.

De årlige besparelser i driftsudgifterne, som moderniseringen vil medføre, er efter en foretaget kalkulatorisk beregning for de 3 baner anslået til henholdsvis 270.000 kr., 130.000 kr. og 110.000 kr. ialt 510.000 kr.

Det tilføjes, at det ville være ønskeligt, om der under moderniseringen kunne have været medtaget udgifter til modernisering af stationsbygninger (badeværelse, w.c. m. v.), men da det må antages, at sådanne udgifter næppe ville blive godkendt af moderniseringsudvalget, og da udgifterne ej heller kan rummes indenfor det beløb, der er påregnet anvendt til banernes modernisering, må udgifterne til disse foranstaltninger afholdes af banerne selv. Udgifterne er i det af banernes direktør i 1943 indsendte forslag til modernisering anslået til c. 300.000 kr. for alle 3 baner.

Ærbødigst.

H. Bendtsen.

BETÆNKNING

afgivet af den til undersøgelse af

AALBORG PRIVATBANERS

trafikale og økonomiske forhold nedsatte kommission

for så vidt angår

banernes overtagelse af rutebilkoncessioner

er angivet antallet af dobbeltture, der køres på de enkelte ruter, samt antallet af indregistrerede vogne på ruterne. Som det ses, er de fleste af ruterne meget hyppigt trafikerede.

På Thisted-Fjerritslev-Aalborg, Frederikshavn-Sæby-Aalborg, Løgstør-Sebbersund-Nibe-Aalborg, Hadsund-Terndrup-Fjellerad-Aalborg, Vaarst-Oppelstrup-Aalborg køres der 5 dobbeltture daglig; på de 2 sidstnævnte ruter køres der dog kun 4 dobbeltture på søn- og helligdage. Ruten Hals-Aalborg præsterer endog 6 dobbeltture på hverdage. Som et særligt grelt eksempel på overtrafikering kan nævnes, at der på ruterne mellem Aalborg og Nibe i alt køres 16 dobbeltture daglig.

Med de hyppige rejsemuligheder med rutebilerne er det forståeligt, at det må indvirke stærkt på antallet af rejsende på banerne, og hertil kommer, at rutebilernes takster gennemgående ligger lavere end banernes, jfr. bilag III.

Denne rutebilkonkurrence må givetvis være medvirkende til banernes dårlige driftsresultater, men disse er naturligvis også påvirket af den stærke konkurrence fra lastbilernes side og af, at banernes konkurrencemuligheder har været hemmet af mangel på tidssvarende materiel samt af banernes store udgifter til lønninger og pensioner, der er steget meget stærkt siden 1. april 1946, og de store udgifter ved maskinafdelingen.

Banernes driftsunderskud taget under eet udgjorde

i 1945/46	c.	16.000 kr.,
i 1946/47	c.	627.000 kr., og
i 1947/48 er det steget til.....	c.	1.060.000 kr.

Underskuddene må i første række påregnes dækket af de i banerne interesserede amter og kommuner, idet der ikke på forhånd kan gås ud fra, at staten vil yde en bestemt andel som tilskud til dækning af underskuddene. Det må herved tages i betragtning, at det ved fastsættelsen af statens eventuelle tilskud må forventes, at der vil blive taget hensyn til, om amter og kommuner støtter banerne i deres bestræbelser for at opnå rutebilkoncessioner.

Det fremgår af det her anførte, at banernes stilling er alvorlig, og kommissionen er af den opfattelse, at det er af stor betydning for banerne, at de får overdraget en væsentlig del af rutebilkoncessionerne, hvilket må antages at ville medføre en forbedring af driftsresultaterne.

Det vil herved tillige på nogle strækninger være muligt at betjene omlandet bedre, end det nu er tilfældet, idet trafikken på banerne og rutebilerne kunne koordineres. Som forholdet er nu, køres der i mange tilfælde på visse tider dobbelt som følge af konkurrencen mellem de 2 trafikmidler, medens der på andre tider er trafiktomme intervaller, og

dette vil helt kunne undgås, såfremt trafikken drives af eet selskab.

Endvidere vil det være muligt i visse tilfælde at erstatte tog med rutebiler, hvilket vil være af stor økonomisk betydning for banerne, og dette bør specielt nævnes, når banerne til sin tid indsender andragender om koncessioner til amterne.

Kommissionen mener herefter at kunne tilråde som økonomisk fordelagtig for Aalborg privatbaner, at de, når passende lejlighed gives, overtager rutebildriften på nedennævnte ruter, idet der i øvrigt henvises til vedlagte kort, bilag IV.

A. Nordenfjordske bilruter.

- a. Ruten Frederikshavn-Sæby-Aalborg med een tur daglig i hver retning over Flauenskjold-Dorf-Ørsø-Dronninglund-Hjallerup tilrådes overtaget af Aalborgbanerne.
Bilruten Dorf-Dronninglund-Hjallerup-Aalborg nedlægges.
- b. Ruten Hals og Hov-V. Hassing-Aalborg tilrådes overtaget af Aalborgbanerne.
- c. Ruterne Sæby-Lyngsaa-Vorsaa-Asaa-Dronninglund-Hjallerup-Aalborg og
- d. Asaa-Melholt-Hylholt-Rørholt-Try-Hjallerup-Aalborg sammenlægges til een rute: Sæby-Lyngsaa-Vorsaa-Asaa-Melholt-Hylholt-Rørholt-Try-Hjallerup-Aalborg og tilrådes overtaget af Aalborgbanerne. Strækningen Asaa-Dronninglund bliver en selvstændig rute, der kører i korrespondance med togene på Dronninglund station og drives af Aalborgbanerne.
- e. Der foretages følgende ændringer i de af Hjørring privatbaner drevne ruter:
Ruten Hjørring-Hørby-Volstrup-Vorsaa-Lyngsaa stopper op i Vorsaa, da Lyngsaa vil blive betjent gennem Sæbyruten. Ruten Asaa-Dronninglund-Dorf-Flauenskjold-Dybvad-Hjørring afkortes til kun at køre Dronninglund-Dorf-Flauenskjold-Hjørring, da der vil blive etableret forbindelse til og fra Asaa gennem den nyetablerede rute Asaa-Dronninglund, der vil blive betjent af mindst 5 ture daglig.
Ruten Hjørring-Dybvad-Flauenskjold-Præstbro-Agersted-Asaa afkortes til kun at køre strækningen Hjørring-Dybvad-Flauenskjold, da jernbanestationerne Præstbro og Agersted har forbindelse til Hjørring via Hørby station, og Asaa vil opnå forbindelse til Hjørring via Dronninglund.
- f. Ruten Aalborg-Fjerritslev-Thisted tilrådes overtaget af Aalborgbanerne og Thisted-Fjerritslev banen i forening således, at der under

hensyn til trafikken tildeles Aalborgbanerne 60 % andel og Thisted-Fjerritslev 40 % andel i ruten.

I den udstrækning, togene i Aabybro ikke opnår forbindelse til og fra Løkken, tilrettelægges turene på rute f således, at manglende togforbindelser til Thisted og Aalborg optages af rutebilerne.

B. Søndenfjordske bilruter.

- g. Aalborg-Sønderholm-Nibe-Sebbersund-Farstrup-Brøndum-Løgstør og Aalborg-Sønderholm-Nibe-Halkjær-Borup-Lundby-Brøndum-Løgstør sammensluttes til een rute med nogle ture over Farstrup og nogle over Borup-Lundby daglig og tilrådes overtaget af Aalborgbanerne. Aalborg-Nibe-Vægger-Blære-V. Hornum-Overlade-Ranum-Løgstør med Sideruten V. Hornum-Vilsted-Ranum-Løgstør indskrænkes til kun at køre over strækningen V. Hornum-Løgstør, idet strækningen Aalborg-Nibe-V. Hornum vil blive trafikeret af den nedennævnte foreslåede nye bilrute Aalborg-Nibe-V. Hornum-Hvalpsund-Skive, og den afkortede rute V. Hornum-Løgstør får forbindelsen til og fra Aalborg ved at køre i tilslutning til denne nye rute.
- h. En lokal bilrute Strandby-Farsø-Aars tilrådes overtaget af Aalborgbanerne.
- j. Aalborg-Terndrup-Hadsund og Aalborg-Terndrup-Bælum-Solbjerg-Hurup-Als med siderute Korup-Skelund-Als sammenlægges til een rute, der drives dels Aalborg-Hadsund og dels Aalborg-Hurup-Als og tilrådes overtaget af Aalborgbanerne.
- k. Aalborg-Mov-Dokkedal og
- l. Vaarst-Nøvling-Gug-Aalborg tilrådes overtaget af Aalborgbanerne.

Med hensyn til spørgsmålet om ruten Aalborg-Nibe-V. Hornum-Hvalpsund-Skive-Holstebro, som banerne påtænker oprettet, og hvorpå der er indgivet andragende om koncession, vil kommissionen mene, at koncessionen kun bør omfatte strækningen Aalborg-Skive. Strækningen Skive-Holstebro må anses at ligge noget uden for banernes egentlige interesseområde, og da ruten på denne strækning må antages at ville påføre statsbanerne nogen konkurrence, vil der utvivlsomt fra disses side blive stillet krav om andel i ruten, et krav der må påregnes at ville omfatte ruten helt til Aalborg, derimod vil der formentlig ikke blive stillet krav om andel i ruten Aalborg-Skive.

I øvrigt henstilles det, hvorvidt banerne senere, hvis det viser sig formålstjenligt, måtte finde en udvidelse af rutebilnettet for ønskelig,

idet køb af bestående ruter normalt kan finde sted til enhver tid, ligesom koncession på ny rute kan meddeles af de pågældende amtsråd, hvis trafikbehovet kræver det.

Overtagelsen bør ske efter forhandling med de nuværende rutebil ejere, og der bør gives disse en rimelig pris for materiellet m. v., eventuelt fastsat ved vurdering af uvildige mænd, idet der tillige bør ydes en good-will, der står i forhold til ruternes betydning. Banerne bør endvidere tilbyde at overtage det på ruterne beskæftigede personale, og det henstilles at søge enkelte af indehaverne af de største ruter knyttet til banerne som driftsledere af det fremtidige rutebilnet.

I lighed med, hvad der praktiseres af statsbanerne, bør der ved privatbanernes overtagelse af det her omhandlede rutebilnet indrettes et selvstændigt automobilværksted på Aalborg G stations område, og værkstedet bør ledes af en værkfører eller lignende, der har den fornødne indsigt i og kendskab til automobilreparationer m. v.

Med hensyn til størrelsen af den kapital, der vil kræves til iværksættelse af det her omhandlede program, må det rent skønmæssigt antages, at der skal anvendes et beløb af 2½ à 3 mill. kr. Beløbet vil formentlig kunne tilvejebringes af banerne ved optagelse af et lån mod pant i bilmateriellet m. v.

Det er en forudsætning for kommissionens foranstående indstilling, at den fremtidige kombinerede jernbane- og rutebiltrafik bliver ledet på virkelig forretningsmæssig, hensynsfuld og dygtig måde, således at befolkningens tillid kan genvindes og banernes økonomiske fremtid derved sikres.

Indstillingen er udarbejdet under medvirkning af kommissionens sagkyndige assistance, trafikinspektør M. Rasmussen.

September 1948.

H. Bendtsen.
Formand.

C. L. Lorentzen.

Aage Neergaard.

M. Wammen.

F. Wedell-Wedellsborg.

N. Willumsen.

**Oversigt over konkurrerende bilruter
og indregistrerede vogne på ruterne.**

Bane	Bilruten	antal vogne	Antal dobbeltture på	
			hverdage	søn- og helligdage
FJERRITSLEV-BANEN	Fjerritslev-Tranum-Aalborg	1	1%	2
	Thisted-Fjerritslev-Aalborg	6	5	5
	Løkken-Aalborg	2	3	4
	Nørhalne-Vadum-Aalborg	2	2%	4
SÆBYBANEN	Sæby-Vorsaa-Asaa-Dr.lund-Aalborg	1	2	2
	Frederikshavn-Sæby-Aalborg	5	5	5
	Hals-Aalborg	4	6	5
	Hov-Aalborg	2	2½	3
	Asaa-Melholt-Try-Aalborg	1	3	3
	Dorf-Dr.lund-Thorup-Aalborg	1	1½	3
HADSUND-BANEN	Als-Hurup-Bælum-Terndrup-Aalborg ..	1	2	2
	Als-Skelund-Terndrup-Aalborg	1	2	4
	Dokkedal-Mov-Gudumholm-Aalborg	2	2	3
	Dokkedal-Mov-Storvorde-Aalborg	2	2	5
	Hadsund-Terndrup-Fjellerad-Aalborg .	5	5	4
	Kongerslev-Aalborg	1	1½	3
	Vaarst-Oppelstrup-Aalborg	2	5	4
NIBEBANEN	Aars-Suldrup-Aalborg	3	3%	5
	Løgstør-Ranum-Nibe-Aalborg	4	3	3
	Løgstør-Ranum-Hornum-Nibe-Aalborg..	4	2	2
	Løgstør-Sebbersund-Nibe-Aalborg	5	5	5
	Løgstør-Halkjær-Nibe-Aalborg	5	3	3
	Vægger-Byrsted-Ø. Hornum-Aalborg ...	2	2%	3
	Nibe-Nørholm-Aalborg	2	2%	4
		Antal vogne	Antal dobbeltture pr. uge	
Hobro-Aars-Haubro-Løgstør	5	33		
Hobro-Hvilsum-Aalestrup-Gedsted-Hvalpsund-Ullits-Farsø	2	11		
Hobro-Aalestrup-Øster Bølle-Vester Bølle-Farsø	1	11		
Viborg-Ullits-Farsø-Vester Hornum-Løgstør	3	13		

Billettakster.

(Dobbeltbilletpris) pr. 5/6 1948.

Aalborg-	Jernbane- takst	Rutebil- takst	Aalborg-	Jernbane- takst	Rutebil- takst
	kr.	kr.		kr.	kr.
Thisted	11,40	10,50	Asaa	5,60	5,00
Fjerritslev	6,00	5,50	Aars	6,00	5,25
Skovsgaard	4,80	4,50	Vægger	5,00	5,00
Brovst	4,70	4,25	Halkjær	4,70	4,50
Halvrimmen	4,40	4,00	Sebbersund	4,40	4,00
Arentsminde	4,10	3,75	Nibe	3,60	3,35
Birkelse	3,50	3,25	Sønderholm	2,70	2,50
Aabybro	3,00	2,80	Godthaab	2,00	2,75
Vadum	1,50	1,65	Svendstrup	1,10	1,00
Løkken	7,20	7,00	—		
—			Gug	0,90	1,50
Vodskov	1,80	1,60	Gistrup	1,60	2,00
V. Hassing	2,70	2,75	Klarup	2,10	2,00
Gandrup	3,00	3,00	Storvorde	2,60	2,50
Ulsted	4,10	4,00	Gudumholm	3,30	3,00
Rørholt	4,70	4,20	Vaarst	3,50	3,60
Dronninglund	4,80	4,50	Kongerslev	4,40	4,00
Ørsø	5,00	4,50	Bælum	4,80	5,00
Dybvad	5,60	5,00	Solbjerg	5,60	5,25
Sæby	6,60	6,00	Skelund	6,00	5,50
Understed	7,40	6,75	Hadsund	6,30	6,00
Frederikshavn ...	9,90	7,50			

NORMAL-TRYKKERIET, KØBENHAVN.