

BETÆNKNING

AFGIVET AF

DEN TIL UNDERSØGELSE AF

AALBORG PRIVATBANERS

TRAFIKALE OG ØKONOMISKE

FORHOLD NEDSATTE KOMMISSION

1949

BETÆNKNING

AFGIVET AF

DEN TIL UNDERSØGELSE AF

AALBORG PRIVATBANERS

TRAFIKALE OG ØKONOMISKE

FORHOLD NEDSATTE KOMMISSION

1949

BETÆNKNING

OM
AARBEREGNINGEN
I
1888

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side		Side
Kommissionens nedsættelse og opgave m. v.	5	Pensionsfonden	55
Banernes trafikmængder og driftsresultater	7	Banernes fondsbeholdninger	58
Nødvendigheden af banernes beståen	12	Rutebilkoncessioner	58
Administrationen	13	Banestrækningen Sæby-Fredrikshavn	59
Taksterne	15	Banestrækningen Ørsø-Asaa	61
Trafikafdelingen:		Banernes optagelse på statsbanestationen i Aalborg	62
Personbefordringen	17	Banernes sammenslutning	64
Godsbefordringen	20	Resumé	65
Transportagenturet	21		
Trafikinspektørordning	22	<i>Bilag:</i>	
Togpersonalet	23	1—3: grafisk driftsstatistik.	
Togplaner	24	4: tabellariske køreplaner, 3. okt. 1948.	
Tograpporter	25	5: tabellariske køreplaner, sommeren 1948.	
Aalborg G. station	25	6: instruks for trafikinspektøren.	
Aalborg G. godsekspektion ...	26	7: forslag til trafikinspektørordningen.	
Stationerne	28	8: detailundersøgelser vedrørende stationerne sommeren 1948.	
Besparelser på stationerne	30	9: plan af ombygning af værksteder og remise.	
Baneafdelingen	34	9a: indstilling til banernes bestyrelse bl. a. vedrørende banernes modernisering.	
Maskinafdelingen:		10: betænkning vedrørende rutebilkoncessioner.	
Driftsmateriel	39		
Værksteder og remiser	42		
Lokomotiv- og depotpersonale ..	48		
Banernes modernisering:	49		
Forslag til modernisering af F.-F.-banen	51		
Forslag til modernisering af Hvalpsundbanen	53		
Forslag til modernisering af Hadsundbanen	54		

Kommissionens nedsættelse og opgave m. v.

På et af Fjerritslev-Nr. Sundby-Frederikshavn jernbanes repræsentantskab afholdt møde den 16. januar 1948 vedtog repræsentantskabet at nedsætte en kommission til at undersøge og afgive betænkning om banens trafikale og økonomiske forhold. Kommissionen kom til at bestå af følgende:

Kontorchef i tilsynet med privatbanerne, civilingeniør H. Bendtsen, udpeget af ministeriet for offentlige arbejder,

Kæmner C. Lorentzen, Farsø, formand for repræsentantskabet for Aalborg-Hvalpsund jernbane,

Købmand Aage Neergaard, Sæby, valgt af kommunerne,

Repræsentant Martinus Wammen, Vaarst, formand for repræsentantskabet for Aalborg-Hadsund jernbane,

Direktør, civilingeniør F. Wedell-Wedellsborg, Præstø, udpeget af Fjerritslev-Nr. Sundby-Frederikshavn jernbanes repræsentantskab og

Sagfører N. Willumsen, Fjerritslev, valgt af kommunerne.

Kommissionens første møde afholdtes efter indkaldelse fra repræsentantskabet den 15. marts 1948 på banens hovedkontor i Aalborg, hvor formanden for banens bestyrelse, overretssagfører G. Rendbeck, og formanden for banens repræsentantskab, købmand Johs. Jacobsen, var til stede og redegjorde for kommissionens nedsættelse, der er foranlediget af, at der på banens generalforsamling i november 1947 blev rettet en meget skarp kritik over banens ledelse i forbindelse med det store underskud på banens drift i driftsåret 1946/47.

Kritikken var bl. a. rettet mod togenes store forsinkelser, materiellets dårlige vedligeholdelse og renholdelse samt mod de store udgifter til maskinafdelingen.

På mødet oplystes det, at den undersøgelse, som kommissionen skul-

le foretage, ønskedes udvidet til også at omfatte Aalborg-Hvalpsund jernbane og Aalborg-Hadsund jernbane.

Kommissionen konstituerede sig med kontorchef H. Bendtsen som formand, og der nedsattes et udvalg bestående af formanden og direktør Wedell-Wedellsborg til at foretage nærmere undersøgelser, indhente oplysninger og bearbejde det fremkomne materiale.

Kommissionen vedtog at anmode værkstedschef P. A. Pedersen, statsbanernes centralværksted i Aarhus, om at foretage en nærmere undersøgelse af Aalborgbanernes maskinafdeling, og at anmode afdelingschef ved sydfyenske jernbaner, trafikinspektør M. Rasmussen, om at foretage en nærmere undersøgelse af togtjenesten, herunder køreplaner, samt af stationstjenesten, specielt af forholdene på Aalborg godsstation.

Begge d'hr. erklærede sig senere efter anmodning villige til at påtage sig de respektive hverv.

Udvalget har sammen med trafikinspektør Rasmussen 2 gange berejst samtlige banestrækninger dels med de ordinære tog, dels med motordræsine for at besigtige baneanlæggene og for at indhente oplysninger på stationerne, der alle er besøgt med undtagelse af et par ekspeditricestationer. Endvidere har udvalget sammen med værkstedschef Pedersen besigtiget remiser og værksteder i Aalborg, hvorhos materiellet er besigtiget i det omfang, det var muligt, og der er foretaget hastighedsprøvekørsel med en af benzinmotorvognene påhængt en personvogn.

Endelig har udvalget foretaget en ekstra besigtigelse af sporet på Fjerritslevbanen med henblik på en påtænkt sporudveksling af visse dele af strækningen.

Banernes trafikmængder og driftsresultater.

Fjerritslev-Nr. Sundby-Frederikshavn jernbane.

(F. F. banen)

I bilag 1 er for årene 1936/37—1947/48 grafisk vist antallet af præsterede togkm, antallet af rejsende på banen og antallet af den transporterede godsmængde i ton, alt beregnet pr. banekm, og kurverne for de tilsvarende gennemsnitstal for samtlige landets privatbaner er ligeledes angivet. Det fremgår af kurverne, at banen indtil krigen præsterede et antal togkm pr. banekm, der meget nær svarede til gennemsnittet ved privatbanerne, men under krigen lå antallet betydelig over gennemsnittet, særlig for så vidt angår årene 1942/43—1945/46, i 1946/47 nærmede privatbanernes gennemsnitstal sig stærkt til F. F. banens, og i 1947/48 ligger banens antal togkm pr. banekm. lavere end nævnte gennemsnit.

Antallet af rejsende pr. banekm var før krigen og indtil 1943/44 noget lavere end gennemsnit for privatbanerne, men siden da har antallet ligget væsentlig lavere. De rejsendes antal, der såvel ved banen som ved privatbanerne som helhed var stigende i 1946/47, er i 1947/48 faldet med ca. 13 %, medens antallet ved privatbanerne gennemsnitlig kun er faldet ca. 11,6 %, alt pr. banekm. Rejsernes længde ligger derimod over gennemsnittet, i 1947/48: 22,7 km mod 18,6 km.

I første halvdel af 1948/49 har der været en stærk nedgang måned for måned i personindtægten sammenlignet med det foregående år, men i oktober, hvor den udvidede køreplan trådte i kraft fra 3. oktober, har der været en stigning i den lokale personindtægt på ca. 25 % i forhold til september måned.

De på banen transporterede godsmængder lå før krigen en del over privatbanernes gennemsnit, og under krigen steg tonsmængden meget betydeligt, i 1943/44, hvor stigningen kulminerede, transporteredes der således c. 4.390 ts pr. banekm mod c. 2.760 ts for nævnte gennemsnit, altså omtrent 60 % mere end den mængde, privatbanerne gennemsnitlig transporterede. Gennemsnitstransportlængden er forholdsvis

stor, i 1947/48 således 29,5 km mod 25,0 km ved samtlige privatbaner. I 1945/46 faldt godsmængden meget stærkt og kom under gennemsnittet, i 1946/47 faldt mængden kun forholdsvis lidt, og nedgangen var en del mindre end ved de øvrige privatbaner, i 1947/48 har der været en mindre stigning, men i første halvdel af 1948/49 er der en betydelig nedgang i godsindtægten.

Banens økonomiske driftsresultater for årene 1938/39, 1944/45 og 1947/48 ses af nedenstående opgørelse:

	1938/39	1944/45	1945/46	1946/47	1947/48
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
Personindtægt	516.289	1.910.786	1.669.713	1.949.219	1.844.889
Godsindtægt	667.433	2.754.279	1.733.485	1.596.214	1.645.471
Andre indtægter	212.180	330.297	295.422	391.874	372.402
Samlet indtægt	1.395.902	4.995.362	3.698.620	3.937.307	3.862.762
„ udgift	1.655.464	4.479.413	3.720.269	4.357.987	4.412.442
Driftsresultat	÷ 259.562	+ 515.949	÷ 21.649	÷ 420.680	÷ 549.680

Det bemærkes, at der i ovennævnte indtægt for 1947/48 ikke er medregnet det beløb på 182.500 kr., der er frigivet af vedligeholdelses- og fornyelsesfonden, idet dette beløb ikke kan betragtes som en driftsindtægt, og det i opgørelsen anførte driftsresultat udviser derfor et underskud for nævnte år, der er 182.500 kr. større end angivet i driftsberetningen, hvor driftsresultatet er formindsket med dette beløb. I 1946/47, hvor der ligeledes blev frigivet et beløb på 182.500 kr., opførtes dette da ej heller under indtægterne, men beløbet opførtes til fra-drag efter det egentlige underskud.

Når driftsresultaterne for 1946/47 og 1947/48 skal sammenlignes, må det derfor, som det er gjort her, ske på ensartet grundlag.

Ved sammenligningen af driftsresultaterne må det endvidere tages i betragtning, at der i 1947/48 er en besparelse på 133.064 kr. som følge af, at forsikringsrådet har fritaget banen for at yde det ekstraordinære tilskud til pensionsfonden.

Når underskuddet i 1946/47 er steget til c. 420.000 kr. mod c. 22.000 kr. i 1945/46, skyldes det ikke svigtende indtægter, idet disse er steget c. 239.000 kr., men grunden er, at udgifterne er steget langt stærkere end indtægterne, idet udgiftsstigningen androg c. 638.000 kr.

Af udgiftsstigningen skyldes c. 358.000 kr. større udgifter til lønninger, hovedsagelig hidrørende dels fra indførelse fra 1. april 1946 af det nye lønningsreglement, dels fra den stedfundne ændring i overenskomsten om banernes driftsfællesskab. Endvidere har større ud-

gifter til pensioner m. v. bevirket en merudgift på c. 74.000 kr., hvilket i det væsentlige er en følge af de ændrede pensioneringsbestemmelser i nævnte lønningsreglement. Under baneafdelingen er der til overbygningen (sveller) anvendt c. 49.000 kr. mere end i 1945/46. De øvrige merudgifter fordeler sig med forholdsvis mindre beløb på en række konti.

Ved en ny overenskomst, der trådte i kraft den 1. april 1946, ændredes bestemmelserne angående fordelingen af banernes fællesudgifter, hvilket medførte, at F. F. banen og Aalborg-Hvalpsund jernbane kom til at bære forholdsvis større andele end tidligere, medens Aalborg-Hadsund jernbanes andel blev tilsvarende mindre.

Driftsunderskuddet for 1947/48 er i forhold til 1946/47 steget med 129.000 kr. som følge af, at der har været en nedgang i indtægterne på c. 75.000 kr. samtidig med, at udgifterne er steget med c. 54.000 kr. Når udgiftsstigningen ikke er større, skyldes det som ovennævnt, at banen er fritaget for at indbetale et ekstraordinært tilskud til pensionsfonden på c. 133.000 kr.

På bilaget er endvidere anført driftsindtægter og driftsudgifter for årene 1936/37—1947/48, og det ses deraf, at banen også før krigen havde driftsunderskud, i 1937/38 c. 219.800 kr. og i 1938/39 c. 259.600 kr. Banen har iøvrigt i en længere årrække før 1937/38 haft betydelige underskud.

Aalborg-Hvalpsund jernbane.

(Hvalpsundbanen)

Af bilag 2 ses det, at antallet af banens togkm pr. banekm før krigen lå betydelig lavere end privatbanernes gennemsnit, medens det under krigen og indtil 1946/47 lå over nævnte gennemsnit, men i 1947/48 ligger togkm igen, omend kun lidt, lavere end gennemsnittet.

Antallet af rejser pr. banekm lå før krigen under halvdelen af privatbanernes gennemsnit, og selv under krigen, hvor der kørtes flere togkm end ved øvrige privatbaner, lå rejsernes antal meget betydelig under gennemsnittet, men i 1947/48, hvor privatbanerne gennemgående har haft en del nedgang i rejseantallet, er banens antal faldet forholdsvis mindre, men antallet ligger i 1947/48 dog kun på c. 4.455 mod gennemsnittets 8.570. Gennemsnitsrejselængden er derimod forholdsvis stor, i 1947/48 således 23,7 km mod 18,6 km ved samtlige privatbaner.

Den transporterede godsmængde lå før krigen noget lavere end fornævnte gennemsnit, og under krigen steg godsmængden langt fra så

stærkt som ved privatbanerne som helhed, og godsmængden ligger fremdeles betydelig under gennemsnittet, i 1947/48 på c. halvdelen af dette. Gennemsnitstransportlængden ligger derimod forholdsvis højt, i 1947/48 således på 29,1 km mod privatbanernes 25,0 km.

Banens økonomiske driftsresultat for årene 1938/39, 1944/45—1947/48 ses af nedenstående opgørelse:

	1938/39	1944/45	1945/46	1946/47	1947/48
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
Personindtægt	171.960	659.245	643.391	663.799	707.382
Godsindtægt	202.060	631.207	555.614	503.712	416.108
Andre indtægter	61.583	114.544	101.473	122.434	113.228
Samlet indtægt	435.603	1.404.996	1.300.478	1.289.945	1.236.718
» udgift	569.952	1.398.259	1.265.473	1.467.573	1.411.040
Driftsresultat	÷ 134.349	+ 6.737	+ 35.005	÷ 177.628	÷ 174.322

Det bemærkes, at der i indtægten for 1947/48 ikke er medregnet det beløb på 12.500 kr., der er frigivet af vedligeholdelses- og fornyelsesfonden, jfr. bemærkningen under F. F. banen.

Driftsåret 1946/47 udviser et driftsunderskud på 177.628 kr. mod et overskud på 35.005 kr. i 1945/46, altså en forringelse på 212.633 kr., hidrørende fra, at indtægten er faldet med 10.535 kr., medens udgiften er steget med 202.100 kr. Af merudgifterne skyldes c. 124.400 kr. forøgede lønningsudgifter, hovedsagelig hidrørende dels fra indførelsen af det nye lønningsreglement, dels fra den ændrede fordeling af banernes fællesudgifter.

Endvidere er udgifterne til pensionsfonden steget med c. 26.600 kr. og udgifterne under baneafdelingen har for overbygningens vedkommende været c. 54.400 kr. større end i det foregående år. De øvrige merudgifter fordeler sig på en række konti med forholdsvis mindre beløb. Der har været en mindreudgift til brændsel på c. 37.000 kr.

I driftsåret 1947/48 udgør driftsunderskuddet 174.322 kr. mod 177.628 kr. i 1946/47, men det må ved sammenligningen bemærkes, at der i afvigte driftsår er en besparelse på 42.728 kr. i forhold til det foregående år som følge af, at banen sidste år er fritaget for ekstraordinær henlæggelse til pensionsfonden.

På bilaget er anført driftsindtægter og driftsudgifter for årene 1936/37—1947/48, og det fremgår deraf, at banen også før krigen havde driftsunderskud, i 1937/38 c. 115.400 kr. og i 1938/39 c. 134.300 kr. Banen har iverigt i en længere årrække før 1937/38 haft betydelige underskud.

Aalborg-Hadsund jernbane.

(Hadsundbanen)

Af bilag 3 ses det, at antallet af banens togkm før krigen lå en del lavere end privatbanernes gennemsnit, medens det under krigen lå betydelig over, og togkm ligger fremdeles i 1947/48 over nævnte gennemsnit.

Antallet af rejser pr. banekm lå såvel før som under krigen betydelig under nævnte gennemsnit, hvilket også er tilfældet efter krigen. Gennemsnitsrejselængden ligger over middel ved privatbanerne, i 1947/48 således på 22,6 km mod 18,6 km.

Der har i de første 5 måneder af indeværende driftsår været en betydelig nedgang i personindtægten sammenlignet med de tilsvarende måneder i 1947/48, men i oktober, hvor den udvidede køreplan med de nye skinnebusser sattes i kraft fra 3. oktober, har der været en stigning i den lokale personindtægt på c. 29 % i forhold til september måned.

Den transporterede godsmængde lå før krigen væsentlig lavere end gennemsnittet, medens den under krigen nåede betydelig over som følge af de store tørvetransporter, men siden 1945/46 er godsmængden faldet meget stærkt, og i 1947/48 ligger den lavere end privatbanernes gennemsnit. Gennemsnitstransportlængden ligger forholdsvis højt, i 1947/48 på 36,1 km mod privatbanernes 25,0 km. I de første 5 måneder af indeværende driftsår er der en betydelig nedgang i godsindtægten sammenlignet med de tilsvarende måneder i 1947/48.

Banens økonomiske driftsresultater for årene 1938/39, 1944/45—1947/48 ses af nedenstående opgørelse:

	1938/39	1944/45	1945/46	1946/47	1947/48
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
Personindtægt	150.431	631.390	597.471	616.253	587.647
Godsindtægt	119.241	1.000.969	1.003.897	621.953	497.254
Andre indtægter	71.788	124.374	111.310	124.237	134.123
Samlet indtægt	341.460	1.756.733	1.712.678	1.362.443	1.219.024
» udgift	444.958	1.765.244	1.742.280	1.390.729	1.336.206
Driftsresultat	÷ 103.498	÷ 8.511	÷ 29.602	÷ 28.286	÷ 117.182

Driftsunderskuddet i 1946/47 udgør 28.286 kr. mod 29.602 i 1945/46. Indtægten faldt med 350.235 kr., hvilket hovedsagelig skyldes den store nedgang i godsindtægten. Udgifterne gik ned med 351.551 kr., hvilket for største delens vedkommende skyldes, at udgifterne til lønninger faldt med c. 138.000 kr., pensionsudgiften gik ned med c. 25.000 kr.,

og udgifterne til brændsel med c. 103.000 kr., medens udgifterne til materiellets vedligeholdelse formindskedes med c. 32.000 kr.

Når udgifterne til lønninger og pensioner udviser nedgang i 1946/47, skyldes det hovedsagelig, at banens andel i Aalborgbanernes fællesudgifter er blevet væsentligt lavere ved en med virkning fra 1. april 1946 foretagen ændring i fordelingen af fællesudgifterne.

I driftsåret 1947/48 udgør driftsunderskuddet 117.182 kr. mod 28.286 kr. i 1946/47. Det må ved sammenligningen bemærkes, at der i driftsåret 1947/48 er en besparelse på c. 41.396 kr. i forhold til det foregående år som følge af, at banen i dette år fritoges for ekstraordinær henlæggelse til pensionsfonden.

Det forøgede underskud skyldes, at indtægterne er faldet med 143.419 kr., medens udgifterne kun er faldet 54.523 kr. Personindtægten udviser en nedgang på c. 28.600 kr., medens godsindtægten er faldet c. 124.700 kr., andre indtægter er steget c. 10.000 kr.

På bilaget er endvidere anført driftsindtægter og driftsudgifter for årene 1936/37—1947/48, hvoraf det ses, at banen også før krigen havde driftsunderskud, i 1937/38 c. 72.600 kr. og i 1938/39 c. 103.500 kr. Banen har iøvrigt i en længere årrække før 1937/38 haft betydelige underskud.

Nødvendigheden af banernes beståen.

Af det foranstående fremgår, at banerne trods alt fremdeles præsterer såvel en betydelig person- som godsbefordring.

I 1947/48 androg personkm og tonkm følgende:

	Personkm	Tonkm
F. F. banen	22.418.863	7.367.668
Hvalpsundbanen	7.390.221	1.668.468
Hadsundbanen	8.264.334	2.645.263
	<hr/>	<hr/>
	38.613.418	11.681.399

Såfremt denne trafik skulle afvikles med rutebiler og lastbiler, ville der, således som anført i den tidligere af kommissionen afgivne betænkning om overdragelse til banerne af rutebilkoncessioner, dertil udkræves et meget betydeligt antal vogne, hvorhos der måtte etableres garageanlæg og omlæsningshaller til meget store beløb.

Som anført i nævnte betænkning må det anses for udelukket, at der for tiden kan foretages en nedlægning af banerne, og at det såvel i samfundsmæssig som i nationaløkonomisk henseende ikke kan anses

for forsvarligt for tiden at nedlægge et så stort transportapparat som Aalborg privatbaner.

Banerne er imidlertid i en økonomisk nødssituation, og det må anses for absolut påkrævet, at der foretages en række foranstaltninger samt forenklinger og besparelser i driften, således som nærmere angivet i det følgende:

Administrationen.

Udgifterne til banernes administration, omfattende bestyrelse, hovedkontor og regnskabsafdeling er sammenlignet med andre baners forholdsvis meget små, ikke mindst når det tages i betragtning, at en væsentlig del af ledelsen af trafikafdelingen varetages af direktør og hovedkontor, jfr. det under afsnittet »trafikinspektørordning« anførte.

Det er imidlertid klart, at hverken direktøren eller hovedkontoret under disse omstændigheder til fulde kan bevare overblikket over og overkomme deres egentlige arbejde, herunder formidling af samarbejdet mellem banernes forskellige afdelinger og forholdet til personalet i sin helhed samt arbejdet udadtil overfor publikum og kunder, når der til daglig er fuldt op af arbejde med trafikmæssige detaljer.

Kommissionen har heller ikke under sit arbejde kunnet undgå at mærke, at det i nogen grad svigter på de nævnte områder, og at der er en vis træghed i driftsledelsens administration og i ekspeditionen af forekommende sager, selv hvor det kun drejer sig om fremskaffelse af oplysninger og materiale, der er forhånden, og som blot skal afsendes.

Der kan i denne forbindelse peges på, at banerne i en årrække har haft et beløb på c. 100.000 kr. tilgode hos krydsningsfonden, hidrørende fra beløb, som banerne har udlagt til arbejder vedrørende sikringsforanstaltninger ved jernbaneoverkørsler, uden at der fra banernes side er aflagt regnskab overfor krydsningsfonden for de pågældende udgifter, eller gjort et forsøg på at få anvist et à conto beløb på tilgodehavendet. Endelig i december 1948 er regnskabet indsendt og et à conto beløb udbetalt banerne.

Det må endvidere anføres, at der fra revisionens side gentagne gange overfor banerne er gjort opmærksom på, at kontrollen med lagerbeholdninger og med forbrug af lager m. v. har været meget mangelfuld, navnlig for så vidt angår maskinafdelingens område. Ministeriet for offentlige arbejder har i 1943 rettet en meget alvorlig henvendelse til banernes bestyrelse om at få manglerne afhjulpet snarest muligt. Det fremgår imidlertid af revisionsbemærkningerne til banernes

regnskaber for 1946/47, at kontrollen fremdeles ikke kan anses for tilfredsstillende. Det skal endvidere anføres, at de nævnte regnskaber først er indsendt til ministeriet c. 1 år efter, at revisionsbemærkningerne forelå.

Uden at der er foretaget en nærmere gennemgang af banernes regnskabsafdeling, har man dog bemærket, at der ved betaling af indsendte regninger anvendes den praksis, at beløbet tilsendes i check, hvilket medfører, at der kræves kvittering for beløbets modtagelse. Fremgangsmåden er både omstændeligere og dyrere, end hvis betalingen skete pr. giro.

Kommissionen er af den opfattelse, at det mindre gode forhold udtil, der har givet anledning til så megen kritik, for en stor del hidrører fra, at banerne ikke for længst har anskaffet tidssvarende personvognsmateriel og ej heller har foretaget modernisering af det forhåndenværende, samt fra at der har manglet præcision i toggangen, og at personvognene har været dårligt renholdt.

Hvad angår fremført kritik mod driftsledelsen for manglende forståelse og smidighed overfor publikums ønsker, må man erindre, at ledelsen af et stort trafikforetagende som Aalborgbanerne er meget udsat og er ofte ude for såvel berettigede som uberettigede krav, men man har dog det indtryk, at det havde været heldigt, om driftsledelsen i noget højere grad havde været lydhør overfor den mere berettigede del af kritikken.

Forholdet indadtil kan heller ikke betegnes som godt, og man har indtrykket af, at initiativ fra personalets side ikke altid mødes med forståelse af driftsledelsen, hvorved opstår fare for, at personalet resignerer.

Beklages må også det åbenbare mindre gode samarbejde mellem direktøren og maskiningeniøren, der uvægerlig må være til skade for virksomheden.

Banernes økonomiske forhold er yderst vanskelige, og der savnes ofte midler til at betale selv mindre regninger, hvilket giver en utilfredshed hos leverandørerne, som banerne slet ikke kan være tjent med, og der burde i tide have været sørget for optagelse af en tilstrækkelig stor kassekredit eller et lån som driftskapital.

Når banerne drives med så store underskud som tilfældet er, bør der med kommunerne søges opnået en ordening, hvorefter disse indbetaler deres andele i det pågældende underskud, så snart driftsresultatet foreligger, eller således at der i hvert fald snarest muligt indbetales et à conto beløb.

Såfremt der i lighed med, hvad der finder sted ved en del andre privatbaner, forelå garanti ved driftsårets begyndelse for dækning af

det driftsunderskud, der måtte fremkomme, behøvede kommunerne ikke at afvente banernes generalforsamling for at tage stilling til spørgsmålet om underskuddets dækning.

Den omstændighed, at banernes generalforsamlinger først afholdes i november måned, medens de efter vedtægterne skal finde sted senest i september måned, er også medvirkende til, at tilskuddene til dækning af underskuddene, herunder statens tilskud, indgår så sent som tilfældet er.

Spørgsmålet om garanti fra kommunernes side for opretholdelse af banernes drift vil i øvrigt blive aktuelt, når forslagene til banernes modernisering forelægges kommunerne, idet der som betingelse for tilskud fra staten til moderniseringen kræves, at de interesserede kommuner garanterer for banernes drift i en årrække, antagelig mindst 7 år.

Taksterne.

I kommissionens første møde oplystes det, at banerne påtænkte at foretage en forhøjelse af persontaksterne på 10 %, og bestyrelsen blev da gjort bekendt med, at godstaksterne var ret lave, og at det måtte anses for naturligt, at der blev foretaget en forhøjelse af disse, idet det dog på daværende tidspunkt ikke uden en nærmere undersøgelse kunne angives, hvor stor forhøjelsen burde være. Bestyrelsen fik derefter repræsentantskabernes samtykke til at søge såvel person- som godstaksterne forhøjet med 10 %.

Persontaksterne er forhøjet flere gange siden 1939, senest 1. april 1947, hvor de kom op på c. 70 % over taksterne i 1939, og de ligger på højde med de fleste andre privatbaners takster, og da de konkurrerende rutebilers takster gennemgående ligger noget lavere end banernes takster, jfr. bilag III i rutebilbetænkningen, var kommissionen på et senere møde enig i, at der måtte næres betænkelighed ved at tilråde, at der på daværende tidspunkt foretoges en forhøjelse af persontaksterne, og at en forhøjelse i hvert fald ikke burde foretages, før det kunne ske under henvisning til forbedret materiel (skinnebusmateriel).

Godstaksterne er derimod ret lave og ligger under gennemsnittet for de øvrige privatbaner. Taksterne blev forhøjet den 1. marts 1940 og den 1. maj 1941, hvorved de kom op på c. 30 % over taksterne før krigen. Statsbanerne forhøjede den 1. august 1946 såvel sine person- som godstakster, således at de gennemsnitlig kom til at ligge henholdsvis c. 50 % og c. 40 % over taksterne før krigen, og de fleste privatbaner

fulgte efter med takstforhøjelser, og det er kommissionens opfattelse, at Aalborgbanerne allerede da burde have foretaget en forhøjelse af godstaksterne.

Efter en foretagen undersøgelse af godstaksterne kom kommissionen til det resultat, at der kunne foretages en forhøjelse af disse på 15 %, dog således at takstafstanden Aalborg-Fjerritslev og Aalborg-Aars måtte nedsættes med 5 km i begge tilfælde.

Under 8. juni 1948 meddelte kommissionen banernes bestyrelse resultatet af undersøgelsen såvel for person- som godstaksternes vedkommende og henstillede, at den ovennævnte forhøjelse af godstaksterne søgtes gennemført hurtigst muligt.

Bestyrelsen indsendte derefter andragende til ministeriet om tilladelse til at forhøje såvel person- som godstaksterne med 10 %. Når godstaksterne kun foresloges forhøjet med 10 %, skyldtes det dels, at repræsentantskabernes samtykke kun forelå til 10 %, dels at tillægget til takstbestemmelserne allerede var udarbejdet svarende til 10 % forhøjelse.

For persontaksternes vedkommende var det tanken at indføre forhøjelsen, når tidspunktet dertil var inde.

Under forudsætning af, at trafikken kunne holdes uforandret, påregnedes det, at takstforhøjelserne ville give følgende årlige merindtægter:

F. F. banen	personbefordring	c. 195.000 kr.
»	»	»
»	godsbe- fordring	c. 166.000 »
Hvalpsundbanen,	personbefordring	c. 68.000 »
»	»	»
»	godsbe- fordring	c. 40.000 »
Hadsundbanen,	personbefordring	c. 57.000 »
»	»	»
»	godsbe- fordring	c. 48.000 »
	ialt:	574.000 kr.

Ministeriets tilladelse til at forhøje godstaksterne forelå i realiteten i dettes skrivelse af 2. august 1948, men taksterne blev først sat i kraft den 1. december, lokalt, og i gennemgående forbindelser den 1. januar 1949. Det er kommissionens opfattelse, at taksterne kunne og burde have været sat i kraft umiddelbart efter 2. august 1948.

Ministeriets tilladelse til at forhøje persontaksterne blev meddelt under 20. november 1948. Taksterne sattes i kraft den 1. december, lokalt, og i gennemgående forbindelser den 1. januar 1949.

Trafikafdelingen.

Personbefordringen.

I begyndelsen af trediverne, hvor de vanskelige økonomiske forhold meldte sig for så godt som alle landets baner, søgte såvel stats- som privatbaner at dæmme op for den efterhånden mærkbare nedgang i personbefordringen, dels foranlediget af konjunkturerne, dels som følge af en stigende konkurrence fra rutebilernes side. Aalborgbanerne forsøgte imidlertid ikke i disse år — som tilfældet har været ved andre af landets privatbaner og til stor gavn for disses økonomi — at overtage rutebiler, der kørte i banernes opland og konkurrerede med disse, uagtet denne konkurrence var meget stor. Senere er der kommet nye bilruter til, og samtlige ruter har gennem en stadig udvidet drift påført banerne en voldsom konkurrence. Selv om der ses bort fra krigsårene, hvor ingen baner var i stand til at præstere en tilfredsstillende toggang, har Aalborgbanerne — delvis som følge af manglende motortrækkraft — ikke i årenes løb opretholdt en tidssvarende køreplan. Alt for mange af persontogene har været benyttet som blandede tog med for lang køretid og for lange ophold ved stationerne. Endvidere har køreplanen ikke været tilrettelagt således, at der skabtes de bedst mulige forbindelser på overgangsstationerne, hvor opholdene tit har andraget en time eller længere.

Ikke mindst de mange aflysninger af godstog har bevirket, at mere godsarbejde har måttet lægges over på de personførende tog og har givet anledning til store forsinkelser til megen gêne og utilfredshed hos publikum. For at spare damptogskørsel gennemførtes i sommerkøreplanen 1948 en ordning, hvorefter godsbefordringen på 2 af strækningerne delvis blev henlagt til natkørsel, og Hvalpsundbanen fik kun godstog hver anden dag (nat). Ordningen har virket generende for persontogene, der — af hensyn til vognladningsgodsets befordring — blev pålagt arbejde, der ikke stod i forhold til den køretid, der var givet disse tog, og de deraf opståede forsinkelser har sikkert haft en andel

i den voldsomme nedgang i antal rejsende, der har fundet sted i første halvdel af driftsåret 1948—49.

Da kommissionen anså det for af største betydning, at der blev iværksat den bedst mulige køreplan ved køreplansskiftet, oktober 1948, hvor de nye skinnebusser ventedes leveret. anmodede man banernes direktør om at udarbejde et forslag til den nye køreplan. Det modtagne forslag udviste imidlertid en ret ringe udnyttelse af skinnebusserne; dog var der på Fjerritslevbanen forudsat 4 togpar daglig med skinnebus, der alle skulle gennemføres til og fra Thisted, men på de 3 andre banestrækninger var der på hver kun påregnet 2 togpar daglig med skinnebus. Efter planen skulle der ialt køres c. 500.000 km årligt med skinnebusser.

På et mellem banernes bestyrelse og kommissionen afholdt møde henlede man bestyrelsens opmærksomhed på, at der burde udarbejdes en køreplan med en større udnyttelse af skinnebusserne, og at der samtidig burde lægges vægt på, at såvel tilslutningstiderne til statsbanernes tog som til banernes egne tog indbyrdes blev så gode som muligt, et forhold der hidtil kun i ringe grad er taget hensyn til. Endvidere var kommissionen af den opfattelse, at togene på Hadsundbanen burde søges gennemført til og fra Randers, idet det må anses for vigtigt, at der overalt, hvor forholdene taler derfor, etableres gode rejsemuligheder, hvilket medfører forøget trafik.

Bestyrelsen anmodede derfor kommissionen om at fremkomme med forslag til køreplanen, og der blev derefter af trafikinspektør Rasmussen udarbejdet et forslag, hvorefter der årlig skulle præsteres c. 700.000 km med de nye skinnebusser, og køreplanen havde i det hele en noget større toggang end efter direktørens forslag.

Om kommissionens køreplansforslag blev der ført gentagne forhandlinger med banernes direktør, uden at der kunne opnås enighed om forslaget, og direktøren udarbejdede et nyt udkast med en noget større udnyttelse af skinnebusserne end efter hans første forslag. Udkastet forudsatte, at toggangen skulle suppleres med rutebilkørsel på Fjerritslevbanen, Sæbybanen og Hvalpsundbanen.

På et mellem bestyrelsen og kommissionen den 25. august afholdt møde vedtog bestyrelsen med tilslutning fra direktøren i princippet kommissionens køreplansforslag, dog kunne kørslen med skinnebusser ikke straks påbegyndes på Hvalpsundbanen, da alle 5 skinnebusser ikke kunne leveres til køreplansskiftet.

Da der ikke forud for mødet havde kunnet opnås enighed med direktøren om køreplansforslaget, var det med nogen betænkelighed, at kommissionen gik med til at lade sit køreplansforslag træde i kraft.

Køreplanen er i tabellarisk form angivet i bilag 4, hvorpå også til-

slutningstider til andre baners tog er anført. Til sammenligning er i bilag 5 angivet banernes forudgående køreplan.

Efter indsættelsen af de nye skinnebusser vil der, til trods for at toggangen er udvidet betydeligt, opnås en væsentlig besparelse i driften.

En kalkulatorisk beregning viser, at de med køreplanens gennemførelse forbundne udgifter, bortset fra personalebesparelser, kan anslås at være c. 550.000 kr. mindre end de tilsvarende udgifter til den i 1947/48 præsterede kørsel. Besparelsen falder i regnskabsmæssig henseende hovedsagelig på maskinafdelingen.

Det skal herved bemærkes, at der i oktober og november måneder, for hvilke der foreligger opgørelser over kørslen med de enkelte trækraftaggregater, langt fra er opnået den nedgang i damptogskørselen, som køreplanen forudsætter, og grunden er til dels den, at 4 af benzinatorvognene har været ude af drift i en del af tiden som følge af maskinskade, hvilket har medført større anvendelse af damptog.

Når kulforbruget i de nævnte måneder ikke udviser den forventede nedgang, hidrører det endvidere fra, at der som beredskabsarbejde, hvortil der ydes tilskud af staten, er foretaget udkørsel af skærveballast, hvilket sker med damptog.

Ved indførelsen af den nye køreplan ophørte den betydelige nedgang, der var sket i persontrafikken i løbet af sommeren.

Banerne ændrede i begyndelsen af sommeren 1948 køreplan, således at godstogene, der dels fremføres som damptog, dels som dieseltog, kom til at udgå fra Aalborg om aftenen og returnerede næste morgen, medens løbet tidligere var omvendt. Ændringen skete for derved at kunne udnytte diesellokomotiverne bedre og spare nogle af de dyre damptog. Der opnåedes ogsaa nogen kulbesparelse, men den ændrede godstogskørsel medførte væsentlige ulemper, bl. a. derved, at en stor del af stationerne var ubetjente om aftenen ved godstogenes ankomst, jfr. iøvrigt det forannævnte.

Da kulbesparelsen lige fuldt kan opnås, hvad enten godstogene udgår fra Aalborg om morgenen eller om aftenen, idet diesellokomotiverne i begge tilfælde kan udnyttes i samme omfang, blev den oprindelige ordning efter kommissionens forslag genindført ved oktoberkøreplanen, dog ikke for så vidt angik Fjerritslevbanen, men forholdet bør ogsaa for denne strækning vedkommende ændres ved næste køreplanskifte, således at godstoget ogsaa her kommer til at udgå fra Aalborg om morgenen.

Ved kommissionens møde i slutningen af januar 1949 oplystes det, at der er foretaget visse ændringer i køreplanen, dels med hensyn til trækraftens benyttelse, dels ved, at der igen er påbegyndt natkørsel med godstog på Hvalpsundbanen.

Da det har vist sig, at gennemførelse af tog banerne imellem har vakt stor interesse og tilslutning hos det rejsende publikum, bør man måske gå videre, og det anbefales derfor at undersøge muligheden af gennemkørende tog Aalborg-Aabybro-Løkken (eventuelt Hjørring), så snart banerne får mere motorvognsmateriel.

Godsbefordringen.

Den i krigsårene stedfundne store godstrafik, der i første række har været domineret af militær- og brændselstransporter, er nu stærkt nedadgående. Det synes efter oplysninger indhentede fra stationerne, som om den almindelige godstrafik svigter mere og mere, og dette skyldes, dels en udvidet konkurrence fra lastbiler, dels at banerne ikke har holdt sig i tilstrækkelig kontakt med kunderne, jfr. senere afsnit om transportagenturet. Udkørsel af gods bør finde sted i langt større udstrækning, end tilfældet er. På en del af banernes landstationer er der slet ingen udkørsel, og på de øvrige — med undtagelse af to — finder udkørsel af gods kun sted i selve stationsbyen, medens det omkringliggende opland slet ikke betjenes. De to stationer, hvor udkørselsforholdene er i orden, er Dybvad og Gandrup; for begge stationer har ordningen virket godt, dog ikke i økonomisk henseende for Dybvads vedkommende, men dette skyldes forskellige forhold, jfr. detailoplysninger for Dybvad station.

Endvidere har godsbefordringen lidt under usikre transportforhold, idet der alt for ofte har fundet aflysninger af godstog sted, og godstrafikken er da blevet fordelt på de personførende tog og har påført disse forsinkelser, ligesom det må anses for uheldigt, at der almindeligvis ikke har været kørt godstog mandage. Stationerne har meddelt, at denne ustabilitet har skabt utilfredshed hos kunderne og i mange tilfælde bevirket, at lastbilerne er blevet foretrukket. En af de ting, der kræves, for at banerne skal bevare godstrafikken, er, at kunderne med nogenlunde sikkerhed kan beregne, når godset kan være fremme.

Som et led i konkurrencen overfor lastbilerne bør banerne tage under overvejelse at få ud- og tilkørselsforholdene fra stationerne til oplandet ordnet som kørsel i almindeligvis fastlagte ruter.

Da en række af landstationerne efterhånden er meget små, hvad godsbefordringen angår, vil man formene, at der bør søges etableret udkørsel fra en større station i den nærmere omegn, således at alt stykgods samles på en sådan station. Eksempelvis skal nævnes følgende:

Da stationerne Ullits, Fandrup og Haubro efterhånden har en meget

lille godsbefordring, kan banerne anbringe en lastbil i Farsø, hvorfra så ikke alene gods til Farsø's eget opland, men også til Ullits, Fandrup og Haubro udkøres, såvel til disse stationsbyer som til deres opland. En sådan ordning, hvorved også godstogenes fremførelse lettes, vil foruden at aflaste arbejdet på de små stationer tillige virke tilfredsstillende for hele oplandet. Lignende ordning vil kunne træffes mange andre steder ved banerne, f. eks. Nibe, Brovst, Dronninglund, Sæby og flere. En lettelse i godstogenes fremførelse vil også kunne opnås ved at etablere stykgodsudkørsel pr. lastbil på strækningerne Aalborg-Gandrup, Aalborg-Gudumholm og Aalborg-Aabybro, hvorved man yderligere opnår at betjene oplandet uden for stationsbyerne, hvilket ikke nu er tilfældet.

Der arbejdes for tiden ved alle baner for at bevare så megen gods- trafik som muligt. Man skal her pege på det store reformarbejde, statsbanerne har igang på mange strækninger, og som skal føres ud i livet til foråret. Det vil være nødvendigt for Aalborgbanerne, hvor godstrafikken er i tilbagegang, at gøre en alvorlig indsats for at betjene kunderne så godt som muligt.

Transportagenturet.

Indtil krigens udbrud i 1939 havde Aalborgbanerne i lighed med andre større baner et transportagentur, der varetog forbindelsen mellem banerne og deres kunder, og som ved besøg og forhandlinger søgte, dels at bevare godstransporter for banerne, dels at skaffe ny godstrafik. Disse transportagenturer har været meget værdifulde i banernes kamp mod den tiltagende lastbilkonkurrence, og såvel statsbanerne som andre større privatbaner opretholdt derfor agenturerne under krigen, selv om forholdene i disse år stillede sig til gunst for banerne, men der opnåedes derved, at kontakten med kunderne stadig blev opretholdt, og selv om agenturerens arbejde blev delvis omlagt, var der alligevel et stort arbejde at udrette, bl. a. dels med at få godsbe- fordringen afviklet så hurtigt og godt som muligt, dels med at undersøge de klager, der fremkom i den for banerne så travle tid, og søge at få alle berettigede klager taget til følge og ved foranstaltninger undgå nye besværingers fremkomst.

Desværre begik Aalborgbanerne den fejl at nedlægge sit agentur, og følgen deraf er ikke udeblevet, idet banerne efter oplysninger — givet af lederne af de større stationer — efterhånden i stor udstrækning har tabt føling med kunderne, og da stationerne ikke ved agenturets ned-

læggelse har fået nogen beføjelse eller bemyndigelse, er resultatet blevet, at de mere faste godsforsendelser i krigsårene for en stor del er gået over til lastbilbefordring, og dette forhold er blevet særlig mærkbart i efterkrigsårene.

Kommissionen har derfor allerede henstillet til bestyrelsen snarest at genoprette agenturet for at forsøge at standse nedgangen i godsbefordringen og få forbindelsen med kunderne genoptaget. Man skal oplyse, at de forskellige stationsledere alle over for udvalget har givet tilslutning til agenturets genåbning. Udgiften til oprettelsen af transportagenturet anslås til c. 11.000 kr. årlig (overassistent + rejse-diæter).

Bestyrelsen har nu vedtaget at oprette transportagenturet påny.

Trafikinspektørordning.

En væsentlig mangel ved Aalborg privatbaners administration er, at der gennem snart 25 år ikke har været nogen for direktøren og bestyrelsen ansvarlig trafikinspektør.

Et så udstrakt jernbanenet som Aalborg privatbaner kræver, for at der kan blive tilstrækkelig fasthed og præcision, en daglig ledelse, der har ansvaret for toggangen og ved hyppige inspektioner af alle grene af trafikafdelingens områder både virker tilsynsførende og vejledende. Direktøren har gennem disse år tillige også været leder af trafikafdelingen, selv om den daglige ledelse af toggangen har været underlagt stationsforstanderen på Aalborg G., som derudover i de senere år ved ugentlige rejser har været pålagt at efterse, om stationerne opfylder forskrifterne for den rene sikkerhedstjeneste, men iøvrigt ikke har haft nogen bemyndigelse eller beføjelse over for stationer og togpersonale.

Det siger sig selv, at det tilsyn, direktøren har været istand til at føre — under hensyn til hans øvrige arbejder — har været alt for lidet omfattende.

Resultatet af denne ordning har medført, at der har været stor upræcighed over toggangen, der ofte er afviklet med store forsinkelser og svigtende forbindelser til stor gêne for det rejsende publikum og har medført væsentlige ekstraudgifter. Man skal også gøre opmærksom på, at banernes godstogskørsel lader meget tilbage at ønske. At godstogene i krigsårenes store trafik under besværlige forhold både hvad angår trækraft og brændsel ofte kørte med timeforsinkelser er forståeligt, men at disse store forsinkelser stadig vedbliver sam-

tidig med, at godsmængden er faldet stærkt, må tilskrives manglende organisation. Der bliver på dette område en opgave for den kommende trafikinspektør, således at de betydelige merudgifter ved de store forsinkelser undgås. Endvidere har stationernes ledelse og hele tjenesteforhold også lidt under manglende tilsyn og vejledning, hvilket så godt som alle stationsforstandere under udvalgets rejser i sommer gav udtryk for.

Kommissionen har derfor henstillet til bestyrelsen for banerne, at der snarest oprettes en selvstændig trafikafdeling under ledelse af en trafikinspektør, og at alt arbejde, der berører trafikken, henlægges til afdelingen, herunder også ledelse af rutebiltjeneste og transportagenturet. Bestyrelsen har vedtaget en sådan ordning og har nu opslået stillingen som trafikinspektør.

På bestyrelsens anmodning har kommissionen udarbejdet forslag til instruks for trafikinspektøren (se bilag 6), og dette forslag er vedtaget af bestyrelsen. Når der oprettes en selvstændig trafikafdeling, vil det være naturligt af besparelseshensyn at sammenslutte Aalborg G. stations ledelse og Aalborg godsekspedition, således at der bliver fælles kontorer. Ved en sådan foranstaltning vil merudgiften til etablering af en trafikafdeling kun blive c. 20.000 kr. (se bilag 7).

Der har tidligere været mange klager over personvognsmateriellets renholdelse, og kommissionen blev på sit første møde gjort opmærksom herpå. En undersøgelse gav til resultat, at rengøringen af materiellet lod meget tilbage at ønske, men at der i løbet af foråret var indtrådt en betydelig bedring, hvilket kommissionen på sine senere rejser konstaterede. Når rengøringen tidligere ikke har været så god som ønskelig, står dette også i forbindelse med manglende inspektion og eftersyn, men man må påregne, at oprettelse af en trafikinspektørstilling vil medføre, at der fremtidig vil blive ført effektivt tilsyn med renholdelse af materiellet.

Togpersonalet.

Sommerkøreplan 1948 krævede 20 togførere, 13 togbetjente + 1 togbetjent reserve, ialt 34 mand. Desuden havde Aalborg G. station til rådighed 3 portører og 6 ekstraarbejdere til ekstraassistance og afløsnings-tjeneste.

Den modtagne tjenstfordeling for togpersonalet gyldig fra 3. oktober 1948 kræver 15 togførere og 10 togbetjente, samt til tjeneste i skinnebusser 6 mand, ialt 31 mand. De overtallige 5 togførere + 1 tog-

betjent bruges indtil videre til skinnebuskørsel, 2 togbetjente haves i reserve, og 1 togbetjent, der var syg, har fået afsked.

Af det på Aalborg G. station til rådighed værende assistancepersonale har stationen afgivet 6 ekstraarbejdere, medens 3 portører bruges til assistance og afløsningskørsel.

Der er således opnået en besparelse i togtjenesten på ialt 7 mand: 6 mand afgivet, 1 togbetjent afskediget.

Man vil dog formene, at det efterhånden, såfremt bedring i trafikken ikke finder sted, vil være gørligt at foretage yderligere besparelser indenfor det personale, der beskæftiges ved togtjenesten.

Togplaner.

Selv om banernes tjenestekøreplan indeholder en del bestemmelser vedrørende enkeltheder i toggangen og arbejdet, skal man dog — under hensyn til banernes udstrækning og trafikering — foreslå, at der i lighed med, hvad der finder sted ved andre større baner, indføres togplaner indeholdende oplysninger om alle enkeltheder for togenes fremførelse og arbejde. Man skal nævne bl. a. følgende:

1. Befordring af gods.
2. Planer for ilgods- og fragtstykgodsvogne, levende dyr og syregods.
3. Togenes benyttelse til vognbefordring.
4. Togstammernes sammensætning.
5. Person- og E-vognes løb og rengøring.
6. Lokomotiv- og motorvognsløb.
7. Ændringer i løb som følge af motorvognseftersyn.
8. Postens befordring.
9. Postvognes løb og rengøring.
10. Togenes rangerplaner.
11. Tider for lokomotiv- og motorvognes anbringelse til togfremførelse og aflevering fra togfremførelse.
12. Tjenestetid for rangermaskiner.
13. Lægekassers og sidetogslygters løb.
14. Tog og bilers ventetider.
15. Meldinger om videregående rejsende.
16. Rutebilers løb.

Sådanne enkeltheder vil være af stor hjælp og nytte for såvel det kørende personale som for stationspersonalet.

Man vil herved opnå en vis fasthed i dispositionerne særlig med hensyn til trækraften i modsætning til den usikkerhed, der hidtil har været rådende, og som foranlediger besvær og merarbejde.

Tograpporter.

De tograpporter, der anvendes ved Aalborgbanerne, er alt for omstændelige til de togstørrelser, der kører på banerne, ikke mindst fordi en overvejende del af togene er motortog. Førelsen af de nuværende tograpporter kræver alt for megen tid, og en forenkling bør indføres. Ved en del andre baner findes to slags tograpporter, en større (men dog ikke nær så omfattende som Aalborgbanernes) til større person- og godstog og en mindre til motortog. Da mange motortog vil kunne fremføres af motorføreren alene, bør han ikke være pålagt for meget arbejde med førelse af en stor og indviklet tograpport, og man skal derfor anbefale, at en forenkling af tograpporten finder sted.

Aalborg G. station.

Kontorpersonalet på Aalborg G. station bestod i sommeren 1948 af: 1 stationsforstander, 2 overtrafikassistenter, 3 trafikassistenter, 2 kontorister, 1 (delvis syg) toghetjent (telefonpasser), 1 depotarbejder (ekspedition af banemærkepakker).

Der er af hensyn til arbejdet på pladsen døgtjeneste på kontoret. Af egentlig trafikafdelingstjeneste udføres følgende, der vil bortfalde, når der oprettes en selvstændig trafikafdeling:

1. Togledelse og togformering.
2. Vognfordeling.
3. Tjenstfordeling for togpersonalet.
4. Personstatistik.

Endvidere udføres følgende arbejde af stationen:

1. Revision af togbilletter og rutebilletter.
2. Udregning af fordelingstal til brug ved fordeling af udgifterne mellem banerne vedrørende benyttelse af personale, brugen af person- og E-vogne, topopvarmning, vognrengøring, elektricitetsforbrug og trækraft.

Disse arbejder bør henlægges til regnskabsafdelingen.

Ved sammenlægning med Aalborg G. godsekspedition vil personalet kunne indskrænkes som nævnt under trafikinspektørordningens oprettelse, se bilag 7.

Af pladspersonale forefindes:

1 rangermester, 1 rangerformand, 2 overportører, 4 portører, 1 portørspirant, 10 ekstraarbejdere.

Derudover haves 3 portører, der hidtil har været anvendt til tog-tjeneste, samt 6 ekstraarbejdere, der ligeledes har udført togtjeneste enten fast eller som afløsning.

Når stationen har overkomplet afløserpersonale, afgives dette til godsekspeditionen, der da afskediger et tilsvarende antal ekstraarbejdere.

Der haves til pladstjenesten 16 faste vagter, hvilket under hensyn til arbejdets størrelse må anses for passende. Efter ny køreplans indførelse 3. oktober 1948 har de faste vagter dog kunnet indskrænkes med 1 vagt.

Derudover forefindes et lampisteri, der udfører renholdelse af lygter, opladning af person-, E- og D-vogne, rengøring af godsvogne og udvendig rengøring og beskæftiger 3½ mand + under ekstraordinære forhold ekstrapersonale samt 4 rengøringskoner.

Efter ny køreplan af 3. oktober 1948 kan der spares mindst 1 mand i lampisteriet.

Aalborg G. godsekspedition.

Kontorpersonalet bestod i sommeren 1948 af:

1 godsekspeditor, 1 trafikassistent og 3 kontorister.

På varehusene (et for afgående, et for ankommet gods) beskæftiges 2 pakhusmestre, 6 depotarbejdere (deraf 1 bud) og 22 ekstraarbejdere (heraf forretter 3 omlæsnings-tjeneste på Aalborg statsbanestation), ialt 30 mand. I travlere perioder antages flere ekstraarbejdere.

Der føres på Aalborgbanerne ingen arbejdsoversigter over arbejdet på stationerne, men en for driftsåret 1944/45 ført privat statistik udviser, at der på Aalborg G. godsekspedition da var 30.200 tons udgået il- og fragtstykgods samt 18.503 tons indgået stykgods. Til sammenligning skal anføres, at Svendborg station samme år havde en samlet godsmængde på: udgået stykgods 21.300 tons, indgået stykgods 21.800 tons med følgende personale: 1 pakhusmester, 1 pakhusformand, 3 overportører, 2 portører, 11 ekstraarbejdere, ialt 18 mand.

Der præsteres på Aalborg godsekspedition en stor del unødvendigt arbejde med transiterende gods til og fra statsbanerne, særlig fordi godset, der ankommer fra statsbanerne til viderebefordring til Aalborgbanernes stationer, udlæsses, sorteres og atter indlæsses i nye stykgodsvogne. Udvalget har i sommer henstillet til direktøren, at der op-

toges forhandlinger med 2. statsbanedistriktets godsledelse for at få gennemført så mange stykgodsvogne gennem Aalborg som muligt uden behandling på Aalborg privatbaners godsstation. Der er nu optaget forhandlinger med 2. distrikt herom, og man må påregne, at der ved en sådan foranstaltning kan spares noget personale.

Selv om køreplanen af 3. oktober har medført en besparelse på 1 depotarbejder og 2 ekstraarbejdere, må man formene, at der — ikke mindst under hensyn til den faldende godstrafik — må kunne spares yderligere 3 mand på godsekspeditionens varehuse. Såfremt godsmængden falder yderligere, bør det undersøges, om det vil kunne lade sig gøre helt at nedlægge varehuset for ankommet gods og henlægge al godsbehandling til varehuset for afgående gods. Hvis denne foranstaltning kan gennemføres, vil der blive yderligere personalebesparelser.

Der læsses daglig 25—30 stykgodsvogne, deraf c. 10 til landstationer. Efter den godsmængde, der er, må dette antal anses for alt for højt og er uøkonomisk, da godstogene derved belastes for meget i forhold til godsmængden, ligesom for mange lukkede vogne bindes i stykgodsbefordringen.

Det bør undersøges, om tilstedeværelse af 3 mand til omlæsningstjeneste på statsbanestationen er nødvendigt. Ordningen blev, efter hvad godsekspeditionen oplyser, indført for c. 15 år siden. Selv om ud- og indlæsning af gods — ikke mindst fiskeforsendelser — kræver arbejde, må man formene, at dette arbejde, der foretages sammen med togpersonalet, næppe normalt kan kræve 3 mands tjeneste på statsbanestationen.

Indtil den nye køreplan af 3. oktober blev indført, udgik så godt som alle tog fra Aalborg G. station, hvorfra de kørte til Aalborg statsbanestation, og alt ilgods — letfordærlige varer og banepakker — blev indlæsset i togene før afgang fra Aalborg G. station, og denne ordning medførte, at der måtte afsluttes for indlevering af sådant gods længe før togets afgang fra Aalborg statsbanestation — fra $\frac{3}{4}$ til 1 time før afgang.

I en tid, hvor lastbiltrafikken spiller en større og større rolle i konkurrencen over for banerne, er en sådan ordning ikke god, og man bør derfor overveje — især under hensyn til at en ikke ringe del af togene nu efter skinnebusdriftens indførelse ikke anløber Aalborg G. — enten at anskaffe en lastbil, der en kortere tid før togets afgang fra Aalborg D. S. B. kører sådant hastergods fra Aalborg godsekspedition til toget på Aalborg D. S. B., eller om muligt søge oprettet et indleveringssted for hastergods på Aalborg D. S. B.'s område, således at gods kan indleveres til kort tid før togafgang.

Godsstationens beliggenhed i forhold til Aalborg statsbanestation er meget uheldig, da alt ankommende gods fra D. S. B. — såvel vognladnings- som stykgods — der skal viderebefordres ad Aalborg privatbaner, først af statsbanerne afleveres til Aalborg privatbaner til omrangering og ombehandling og derefter igen skal passere statsbanestationen med Aalborgbanernes tog. Det samme gælder i modsat retning. Dertil kommer, i hvert fald indtil skinnebusdrift er indført i fuldt omfang, stadig kørsel mellem Aalborg statsbanestation og Aalborg G. station med ankommende og afgangende tog fra og til privatbanernes linier.

Alt dette dobbelte arbejde kræver personale og tid og fordyrer driften af Aalborg G. station meget. De indskrænkninger, der kan foretages på Aalborg G. godsekspedition, betyder lidt økonomisk lettelse, men forstår ikke meget i forhold til stationens samlede udgifter, og der bør derfor snarest optages forhandlinger med statsbanerne om muligheden for, at privatbanerne kan få fuld optagelse på Aalborg statsbanestation, jfr. senere afsnit om banernes optagelse på Aalborg statsbanestation.

Stationerne.

I perioden 1927—1938, hvor privatbanernes økonomi efterhånden på grund af svigtende trafik blev meget anstrengt og for de flestes vedkommende resulterede i underskud på driften, var det nødvendigt at forenkle og billiggøre denne mest muligt for derigennem at opnå besparelse. En af udvejene, der blev brugt, var at billiggøre udgifterne til de små stationers pasning ved efterhånden at erstatte fast ansat personale med ekspeditricer, hvorved der opnåedes ret væsentlige besparelser. En sådan ordning blev ikke gennemført ved Aalborgbanerne, idet der kun findes følgende 7 ekspeditricestationer: Understed, Volstrup, Blære, Fandrup, Gug, Komdrup og Visborg. Til sammenligning skal anføres, at på Sydfyenske Jernbaner findes 30 ekspeditricestationer. Resultatet af en gennemgang af Aalborgbanernes stationer har givet, at man må formene, at udover ovennævnte ekspeditricestationer kan følgende ved ledighed overgå til at være ekspeditricestationer: Præstbro, Rørholt, V. Hassing, Langholt, Biersted, Birkelse, Arentsminde, Bonderup, Ullits, Haubro, Halkær, Sebbersund, Sønderholm, Gistrup, Klarup, Sejlflod, Solbjerg og Veddum. Der vil ved en sådan ordning kunne spares 18 stationsmestre og trafikekspedienter, 4 portører og 3 ekstraarbejdere, og der tilgår 18 ekspeditricer samt for en del af

de større af disse ekspeditricestationers vedkommende et månedligt beløb til ekstraassistance.

Der henvises til omtalen af de enkelte stationers arbejds- og personaleforhold, jfr. bilag 8.

Endvidere kan Asaa station, så længe Ørsø-Asaa er i drift, omdannes til entreprisestation, da toggangen på Asaabanen ikke kræver fast ansat personale. Entrepriseordningen vil medføre en besparelse på c. 10.000 kr. årlig.

Under hensyn til de forenklinger og lettelser, der er opnået ved den større motorkørsel efter køreplanen af 3. oktober 1948, kan der udover den foreslåede oprettelse af ekspeditricestationer på nedennævnte stationer antagelig spares følgende personale:

Frederikshavn G.:	1 portør.
Sæby:	1 ekstraarbejder.
Hørby:	½ ekstraarbejder.
Dybvad:	½ ekstraarbejder.
Præstbro:	1 portør,
Asaa:	kan overgå til entreprisordning, hvorved kan spares c. 10.000 kr.
Ulsted:	1 ekstraarbejder.
V. Hassing:	1 portør.
Langholt:	1 portør.
Nr. Sundby:	1 ekstraarbejder.
Aabybro:	1 portør.
Birkelse:	1 ekstraarbejder.
Halvrimmen:	1 ekstraarbejder.
Bonderup:	⅝ ekstraarbejder.
Fjerritslev:	1 ekstraarbejder.
Haubro:	1 portør aspirant.
Ullits:	1 ekstraarbejder.
Hadsund:	2 ekstraarbejdere.

Tjenesten på stationerne besværliggøres ikke så lidt som følge af det store antal bomme, der skal betjenes. Selv om banerne får refunderet de udgifter, der påløber ved bombetjening på ubetjente stationer, ville det i mange tilfælde give megen lettelse og besparelse i tjenstfordelingen, såfremt bommene i så stor udstrækning som muligt erstattes af automatiske lyssignaler. Kommissionen skal derfor anbefale, at der arbejdes hen til, at en sådan ordning snarest gennemføres.

Man skal gøre opmærksom på det uheldige forhold, at ventesalene på ubetjente stationer i togtid ikke er belyste og åbne for publikum.

Der bør snarest — som ved de fleste andre baner — indføres den ordning, at stationsbetjeningen, når tjenesten slutter på stationer, før toggang er ophørt, da tænder lys i ventesalen, der forbliver åben, indtil sidste tog passerer, og det pålægges personalet i dette tog at slukke belysningen og aflåse ventesalen.

Kun 2 af Aalborgbanernes stationer, Dybvad og Brovst, har telegrafekspedition, og dette medfører et for disse stationer betydeligt merarbejde, da et meget stort område af banens opland er nødt til at henvende sig til disse 2 stationer med telegramekspedition.

Man skal derfor foreslå, at der optages forhandling med post- og telegrafvæsenet om, at samtlige landstationer kommer til at virke som telegrafstationer, hvilket vil give publikum en bedre betjening. En sådan ordning findes på så godt som alle landets øvrige baner.

Besparelser på stationerne.

De samlede besparelser, der antagelig kan opnås indenfor trafikafdelingen, vil andrage følgende:

Stationstjenesten excl. Aalborg station og godsekspedition.

Frederikshavn G.:	1 portør, 1 ekstraarbejder	13.300 kr.
Sæby:	1 ekstraarbejder	6.000 „
Hørby:	$\frac{3}{8}$ ekstraarbejder	3.750 „
Dybvad:	$\frac{1}{2}$ ekstrarbejder	3.000 „
Præstbro:	1 portør	7.100 „
Asaa:	omdannes til entreprisestation; der spares 1 stationsmester, 1 portør, 1 ekstraarbejder og tilkommer entrepriseordning	10.000 „
Ulsted:	1 ekstraarbejder	6.000 „
V. Hassing:	1 portør	7.100 „
Langholt:	1 portør	7.100 „
Nr. Sundby H.: ...	1 ekstraarbejder	6.000 „
Aabybro:	1 portør	7.100 „
Birkelse:	1 ekstraarbejder	6.000 „
Halvrimmen:	1 ekstraarbejder	6.000 „
Bonderup:	$\frac{3}{8}$ ekstraarbejder	3.750 „
Fjerritslev:	1 ekstraarbejder	6.000 „
Haubro:	1 portør aspirant	6.000 „
Ullits:	1 ekstraarbejder	6.000 „
Hadsund:	2 ekstraarbejdere	12.000 „

Yderligere vil der efterhånden, som de 18 tidligere nævnte stationer kan omdannes til ekspeditricestationer, kunne spares følgende:

Præstbro:	÷ 1 stationsmester 9.300 kr. + 1 ekspeditrice 2.670 kr. + 600 kr. ekstra-assistance	Besparelse ...	6.030 kr.
Rørholt:	÷ 1 trafikekspedient 7.900 kr. + 1 ekspeditrice 2.370 kr.	Besparelse ...	5.530 „
V. Hassing:	÷ 1 stationsmester 9.300 kr. + 1 ekspeditrice 2.670 kr. + 600 kr. ekstra-assistance	Besparelse ...	6.030 „
Langholt:	÷ 1 stationsmester 8.350 kr. + 1 ekspeditrice 2.670 kr. + 600 kr. ekstra-assistance	Besparelse ...	5.080 „
Biersted:	÷ 1 trafikekspedient 7.900 kr. + 1 ekspeditrice 2.370 kr.	Besparelse ...	5.530 „
Birkelse:	÷ 1 stationsmester 8.350 kr. + 1 ekspeditrice 2.670 kr. + 600 kr. ekstra-assistance	Besparelse ...	5.080 „
Arentsminde:	÷ 1 trafikekspedient 7.900 kr. + 1 ekspeditrice 2.370 kr.	Besparelse ...	5.530 „
Bonderup:	÷ 1 stationsmester 9.300 kr. + 1 ekspeditrice 2.670 kr. + 900 kr. ekstra-assistance	Besparelse ...	5.730 „
Sønderholm:	÷ 1 trafikekspedient 7.900 kr. + 1 ekspeditrice 2.370 kr. + 300 kr. ekstra-assistance	Besparelse ...	5.230 „
Sebbersund:	÷ 1 trafikekspedient 7.900 kr. + 1 ekspeditrice 2.370 kr. + 600 kr. ekstra-assistance	Besparelse ...	4.930 „

Halkær:	÷ 1 trafikekspedient 7.900 kr. + 1 ekspeditrice 2.370 kr. + 300 kr. ekstraassistance	Besparelse ...	5.230 kr.
Haubro:	÷ 1 stationsmester 8.350 kr. + 1 ekspeditrice 2.670 kr. + 600 kr. ekstraassistance	Besparelse ...	5.080 ..
Ullits:	÷ 1 trafikekspedient 7.900 kr. + 1 ekspeditrice 2.670 kr. + 300 kr. ekstraassistance	Besparelse ...	4.930 ..
Gistrup:	÷ 1 trafikekspedient 7.900 kr. + 1 ekspeditrice 2.370 kr. + 600 kr. ekstraassistance	Besparelse ...	4.930 ..
Klarup:	÷ 1 trafikekspedient 7.900 kr. + 1 ekspeditrice 2.370 kr. + 600 kr. ekstraassistance	Besparelse ...	4.930 ..
Sejlfloed:	÷ 1 trafikekspedient 7.900 kr. + 1 ekspeditrice 2.370 kr. + 300 kr. ekstraassistance	Besparelse ...	5.230 ..
Solbjerg:	÷ 1 trafikekspedient 7.900 kr. + 1 ekspeditrice 2.370 kr. + 300 kr. ekstraassistance	Besparelse ...	5.230 ..
Veddum:	÷ 1 stationsmester 8.350 kr. + 1 ekspeditrice 2.370 kr. + 300 kr. ekstraassistance	Besparelse ...	5.680 ..

Til uniform og pensionsudgifter er beregnet c. 1.000 kr. pr. stationsmester og trafikekspedient — hvilket beløb er inkluderet i ovennævnte lønudgifter.

Ekspeditricelønninger er beregnet til henholdsvis 1.500 kr. og 1.200 kr. i egentlig honorar, hvortil kommer 78 % dyrtidstillæg. Besparelsen formindskes med 4.000 kr. grundet på, at ekspeditricer betaler mindre i husleje end stationsmestre og trafikekspedienter. Endvidere må reg-

nes med en merudgift til afløsning på fridage på c. 15.000 kr. årlig, hvilket der er taget hensyn til i nedennævnte beregnede besparelser.

Besparelserne på stationerne for de enkelte strækninger fordeler sig således:

Frederikshavn-Fjerritslev:	134.100 kr.
Hvalpsundbanen:	32.400 „
Hadsundbanen:	33.000 „
	<hr/>
	199.500 kr.

Efter at ovenstående er skrevet, har man modtaget nye tjenstfordelingslister for stationerne, af hvilke det fremgår, at Aalborgbanerne allerede fra køreplansskiftet 3. oktober 1948 har foretaget nogle af de her foreslåede indskrænkninger og besparelser.

Man skal foreslå, at der foretages en klassificering af samtlige stationers arbejde, dels for at få undersøgt, hvorvidt stationerne er rigtigt anbragt lønklasse-mæssigt set, dels for at konstatere, med hvilket beløb ekspeditricestationer skal honoreres, og hvilken ekstraassistance, der evt. er fornøden.

På Aalborg G. station samt vedrørende togtjenesten kan påregnes sparet:

2 ekstraarbejdere	a 6.000 kr. = 12.000 kr.
på konto togtjeneste:	
6 ekstraarbejdere	a 6.000 „ = 36.000 „
1 togtjent	a 7.600 „ = 7.600 „
Kørepenge	= 2.500 „
	<hr/>
	58.100 kr.

På Aalborg G. godsekspedition er sparet:

1 depotarbejder, 2 ekstraarbejdere	c. 18.000 kr.
Der påregnes yderligere sparet:	
3 ekstraarbejdere	c. 18.000 „
	<hr/>
	ialt: ... 94.100 kr.

Man skal endelig gøre opmærksom på, at der i forhold til trafikken er for stort et antal fast ansatte inden for stationstjenesten og i togpersonalet, og det vil derfor være rigtigst indtil videre ikke at fastansætte personale. Skulle det ved afgang være nødvendigt at antage erstatningspersonale, bør der antages løst personale.

Baneafdelingen.

Medens organisationen af trafikafdelingen som foran nævnt er i høj grad uheldig, kan dette ikke siges om baneafdelingen, idet denne ledes af en ansvarlig chef, baneingeniøren, med 2 banemestre til assistance, den ene for F. F. banen og den anden for de to søndenfjordske baner samt Aalborg G. I øvrigt finder man anledning til at fremkomme med følgende bemærkninger:

Personale.

Personalet på linien arbejder som sædvanlig i banekolonner under ledelse af 1 baneformand. Kolonnestrækningernes længde er imidlertid ret små, nemlig i gennemsnit c. 7,5 km på F. F. banen, 7,0 km på Hvalpsundbanen og 6,6 km på Hadsundbanen, men der er intet i vejen for at forøge strækningernes længde til c. 12 km.

En sådan ændring må anbefales, idet man ikke alene vil kunne spare 13 baneformænd herved, men yderligere opnå, at banekolonnerne vil få en mere passende mandskabsstyrke, hvorved arbejdet uden tvivl kunne gøres både mere effektivt og billigere end nu.

I øjeblikket består kolonnerne nemlig kun af formanden plus 1 a 2 ekstraarbejdere i sommerhalvåret, og der er mange arbejder, som så små kolonner slet ikke kan udføre ordentligt, såsom løftning af sporet for fode, trækning af spor m. v., medens man, hvis kolonnerne var 12 km lange, kunne give formændene 3 a 4 mand til hjælp og få arbejdet bedre og billigere udført.

Man vil altså kunne få lønningskontoen nedbragt ved en sådan foranstaltning. Naturligvis skulle omordningen indføres successivt ved naturlig afgang af formænd i forbindelse med omplacering af de tilbageblivende formænd, idet nye baneformænd ikke skulle udnævnes, før de 13 overflødige baneformænd var afgået. Den tid, der ville forløbe, inden omordningen er fuldt gennemført, vil være c. 6 år, hvis alle formænd først blev afskediget ved 70 års alderen, men erfaringsmæssig vil en del afgå tidligere, således at tiden formentlig vil blive begrænset til 4—5 år.

Den samlede årlige besparelse på lønningskontoen anslås til 70.000 kr., hvortil kommer besparelse i de fremtidige bidrag til pensionsfonden.

Sporet.

Der anvendes følgende skinnetyper på banerne:

			Skinner kg/m
<i>Fjerritslevbanen:</i>			
St. 0	Nr. Sundby	— 606 (Ryaa-Birkelse)	22,5
„ 606		— 1040 (Brovst-Skovsgaard)	24,39
„ 1040		— 1090 (Skovsgard)	22,5
„ 1090		— 1610 (Fjerritslev)	27,55
 <i>Sæbybanen:</i>			
St. 0	Nr. Sundby	— 374 (Vodskov-Langholt)	22,5
„ 374		— 580 (Vester Hassing)	24,0
„ 580		— 604 (Vester Hassing-Gandrup)	22,5
„ 604		— 670 (Gandrup)	27,5
„ 670		— 1370 (Agersted)	24,39
„ 1370		— 1650 (Dybvad)	32
„ 1650		— 1825 (Hørby)	24,39
„ 1825		— 1993 (Volstrup-Sæby)	22,5
„ 1993		— 2225 (Sæby-Understed)	24,39
„ 2225		— 2510 (Frederikshavn G.)	23,4
 <i>Hvalpsundbanen:</i>			
<i>Aars-Svendstrup</i>			
St. 0		— 307 (Blære-Vægger)	22,5
„ 307		— 334 (Blære-Vægger)	31,16
„ 334		— 1265 (Godthaab-Svendstrup)	22,5
„ 1265		— 1295 (Svendstrup)	32
<i>Aars-Hvalpsund</i>			22,5
 <i>Hadsundbanen:</i>			
St. 40		— 175 (Gug-Gistrup)	32
„ 175		— 185 (Gug-Gistrup)	33,4
„ 185		— 967 (Komdrup-Kongerslev)	32
„ 967		— 1269 (Bælum)	33,4
		Bælum Stationsplads	32
„ 1275		— 1295 (Bælum-Solbjerg)	27,55
„ 1295		— 1415 (Solbjerg)	32
„ 1415		— 1495 (Solbjerg-Veddum)	33,4
„ 1495		— 1530 (Veddum-Skelund)	31,16
„ 1530		— 1675 (Skelund-Visborg)	32
„ 1675		— 1805 (Hadsund)	31,16

Med hensyn til sporets vedligeholdelse skal anføres følgende for de enkelte strækninger:

F. F. banen.

Kun på en strækning af 10 km fra Nr. Sundby mod Fjerritslev er skinnerne så stærkt medtagne, at en udveksling er påkrævet, og man vil mene, at en udveksling af disse 10 km 22,5 kg hovedspor med 27,55 kg nye skinner vil være tilstrækkeligt. Dog bør yderligere 12 km 17 kg sidespor udveksles med brugte 22,5 kg skinner. Ved besigtigelsen tidligere på sommeren havde sporet gennemgående ret nedkørte stød, og særlig slemt var det mellem Frederikshavn og Sæby samt på 22,5 kg spor i det hele taget, men heller ikke det svære spor var fri for denne skavank. Ved en senere besigtigelse i november måned på strækningen Nr. Sundby-Fjerritslev var det en tilfredsstillelse at konstatere, at stødene i det store og hele var rettet op således, at kørslen var væsentlig forbedret. Man må dog anbefale, at der foretages en oppresning af laskerne overalt på strækningen, når undtages på 27,55 kg spor, eller på ialt 94 km. Foranstaltningen er relativ billig, og man vil opnå, at stødene kommer til at ligge væsentlig bedre end nu.

Underlagspladerne er overalt på strækningerne med 22,5 og 23,5 kg skinner meget medtagne og ofte helt knækkede. Det vil blive nødvendigt at indlægge c. 90.000 stk. nye plader for at udbedre skaden.

Udvekslingen af spor, oppresning af laskerne, indlægning af nye plader er forudsat udført som moderniseringsarbejde, jfr. afsnittet om modernisering.

Svellebestanden er ikke god, og foretagne stikprøver viste, at der findes et stort antal kassable sveller. Dette er heller ikke så mærkeligt, da der i de sidste 20 år kun er udvekslet 84.445 sveller, altså i gennemsnit 4.223 sveller årlig, medens udvekslingen burde have været c. 5.700 stk. årlig. Man har således på disse 20 år udvekslet 29.500 sveller for lidt, og disse sveller bør indlægges inden for de nærmeste år, hvilket med den nuværende svellepris vil belaste baneafdelingens budget med c. 485.000 kr. ekstra ialt.

Hvis indlægningen af svellerne fordeles over 7 år, vil der altså, udover udgiften til den normale svelleudveksling, blive en ekstra udgift til sveller på c. 70.000 kr. årlig i disse 7 år.

Sporets sideretning var også mange steder dårlig, hvilket i nogen grad kan henføres til den dårlige svellebestand.

Hvalpsundbanen.

På strækningen Nibe-Hvalpsund er sliddet i kurverne så stort, at disse bør udveksles snarest, og det vil ved samme lejlighed være rimeligt at udveksle kortere retlinede stykker mellem kurverne. Hertil

kræves ialt 20 km spor, og det er under afsnittet om moderniseringen forudsat, at udvekslingen kan ske med 22,5 kg skinner fra de nu nedlagte Kolding Sydbaner.

Da stødene på hele strækningen er ret nedkørte og ganske specielt på strækningen Nibe-Aars, hvor der er vinkellasker, må det anbefales, at der foretages en oppresning af laskerne på hele den strækning, der ikke skal udveksles, og at alle vinkellasker udveksles med z-lasker.

Underlagspladerne er overalt på strækningerne med 22,5 kg skinner meget medtagne, og det vil derfor blive nødvendigt at indlægge ca. 50.000 stk. nye plader for at udbedre skaden.

Udvekslingen af spor, oppresning af lasker og indlægning af nye plader er forudsat udført som moderniseringsarbejde.

Svellebestanden er heller ikke god på Hvalpsundbanen, hvilket forstås, når det oplyses, at der i de sidste 20 år kun er udvekslet 35.097 sveller eller i gennemsnit 1755 årlig, medens udvekslingen burde have været 2500 stk. årlig. Man har således på disse 20 år udvekslet c. 14.900 sveller for lidt, og disse sveller bør udveksles inden for de nærmeste år, hvilket med den nuværende svellepris vil belaste baneafdelingens budget med c. 245.000 kr. ekstra ialt, eller hvis indlægningen af svellerne fordeles over 7 år med c. 35.000 kr. ekstra årlig i disse 7 år.

Sporets sideretning var også mange steder dårlig, hvilket i nogen måde kan henføres til den dårlige svellebestand.

Hadsundbanen.

Hele denne bane er forsynet med svært spor, men det har vist sig, at nogle af skinnerne er brudskøre og derfor skal udveksles. Det drejer sig dog kun om c. 4 km spor. Endvidere bør 4 km sidespor med 17 kg skinner udveksles med brugte 22,5 kg skinner. Disse udvekslinger forudsættes udført som moderniseringsarbejde.

På flere strækninger var stødene noget nedkørt, ligesom sideretningen var mindre god, da sporet blev besigtiget af kommissionens udvalg. Disse skader kan dog nemt rettes og er muligt allerede udbedret.

Svellebestanden er ikke god, hvilket vil forstås, når det oplyses, at der i de sidste 20 år kun er udvekslet 26.703 sveller eller i gennemsnit 1335 årlig, medens der burde have været udvekslet 2400 sveller årlig.

Man har således på disse 20 år udvekslet c. 21.300 sveller for lidt, og disse sveller bør udveksles inden for de nærmeste år, hvilket med nuværende svellepris vil belaste baneafdelingens budget med c. 350.000 kr. ekstra ialt, eller hvis indlægningen af svellerne fordeles over 7 år med c. 50.000 kr. ekstra årlig i disse 7 år.

For alle banernes vedkommende gælder, at der i en lang årrække ikke er udkørt ballast, når bortses fra, at visse strækninger er forsynet

med skærveballast, hvilke arbejder er udført som beskæftigelsesforanstaltninger mod delvis refundering fra staten af de dermed forbundne udgifter. Der mangler derfor ballast flere steder. Den manglende ballast bør tilvejebringes.

Banen har i de senere år forsøgt at genanvende kassable sveller ved at fortage en omstøbning med beton af de to partier, hvor underlagspladerne hviler. Den anvendte konstruktion må såvel i teknisk som i økonomisk henseende frarådes, således som det forøvrigt er sket ved privatbanetilsynets inspektioner.

Bygningerne.

Vedligeholdelsestilstanden for banernes bygninger må gennemgående betragtes som tilfredsstillende.

En modernisering af bygningerne ved installation af W.C. og badeværelse m. v. ville være ønskelig, hvis midlerne dertil kan fremskaffes, jfr. afsnittet om moderniseringen.

Maskinafdelingen.

Driftsmateriel.

Det samlede driftsmateriel ved Aalborg privatbaner består for tiden af:

Damplokomotiver:

- 13 stk. 3 koblede toglokomotiver.
- 4 „ 3 „ rangerlokomotiver.

Desuden findes hensat for udrangering, men endnu ikke ophugget eller bortsolgt:

- 7 stk. toglokomotiver.

Motormateriel:

- 4 stk. 410/450 hk dieselelektriske lokomotiver.
- 5 „ dieselmekaniske skinnebusser.
- 6 „ benzinmekaniske motorvogne.
- 5 „ gl. skinnebusser (heraf 4 diesel- og 1 benzinmekanisk) der kan anvendes dels til togkørsel, dels til landevejskørsel.
- 1 „ lille benzinmekanisk traktor.

Personvogne:

- 4 stk. påhængsvogne til skinnebusser.
- 58 „ personvogne.
- 11 „ kombinerede person- og postvogne.
- 25 „ bagagevogne.

Godsvogne:

- 283 „ lukkede godsvogne.
- 247 „ åbne godsvogne.
- 5 „ specialvogne.
- 4 „ sneplove.

Da damplokomotiverne er langt den dyreste trækraft at anvende, må bestræbelserne gå ud på at indskrænke anvendelsen af damplokomotiver til det mindst mulige. Med den forhåndenværende trækraft,

kan den nuværende toggang dog næppe i almindelighed afvikles, uden at der i den daglige drift må anvendes 2 a 3 toglokomotiver og 2 rangerlokomotiver.

Såfremt der, som det foreslås under moderniseringen, anskaffes 4 dieselmekaniske skinnebusser, 5 påhængsvogne, 2 dielelektriske lokomotiver samt 1 større og 1 mindre dieselmekanisk traktor, må det påregnes, at dampdriften i almindelighed helt kan bortfalde.

Man kan dog ikke foreslå udrangering af samtlige damplokomotiver, idet det må anses for nødvendigt at have nogen dampkraft som reserve bl. a. for kørsel under særlige sneforhold samt som reserve for traktorerne.

Med det nuværende trækkræftsmateriel må man anse det for tilstrækkeligt, at der vedligeholdes ialt 8 a 9 toglokomotiver og 3 rangerlokomotiver, og når forannævnte anskaffelse er foretaget, kan dette ned sættes til 6 toglokomotiver og 2 rangerlokomotiver.

Der kan således allerede nu foruden de hensatte 7 damplokomotiver udrangeres eller bortsælges de 5 dårligste lokomotiver (herunder 1 rangerlokomotiv) og senere kan yderligere udrangeres eller bortsælges 4 af de dårligste lokomotiver (herunder 1 rangerlokomotiv).

Ved ovennævnte fremgangsmåde må det under hensyn til, at en del af damplokomotiverne er i en ret god vedligeholdelsestilstand, idet der i de seneste år er anvendt ret store beløb hertil (4 lokomotiver er således forsynet med helt nye kobberfyrekasser), være muligt i en år-række at have det nødvendige antal damplokomotiver til rådighed samtidig med at vedligeholdelsesudgifterne hertil kan holdes nede på et minimum.

Da motorerne i de nuværende 6 benzinmekaniske motorvogne er ret defekte og udslidte, og det ikke mindst af hensyn til postbesørgelsen må anses for påkrævet, at mindst 3 af disse vogne bevares, bør disse forsynes med dieselmotor som foreslået under moderniseringen, og det vil være rigtigt samtidigt at anskaffe en reservemotor hertil.

Da al den væsentligste persontrafik i fremtiden, når flere skinnebusser er anskaffet, må påregnes besørget af disse, er der ikke foreslået anskaffelse af bogievogne.

Aalborgbanerne råder over ialt 58 personvogne og 11 kombinerede person- og postvogne. Vognene er ret forskelligartede i udførelse, idet der findes både kupévogne, sidegangsvogne og midtgangsvogne. Mere end halvdelen af vognene er dog midtgangsvogne, og fire af disse har fjedrende lædersofaer, medens de øvrige kun har naturtræssæder eller malede bænke, idet dog flere af disse er forsynet med en mindre læderpolstring på ryg og sæde. Personvognenes vedligeholdelsestilstand er ret god, og over halvdelen af disse er helt opmalede såvel udvendig som

indvendig i løbet af de sidste 2 år; men vognenes invendige udstyr er gennemgående ikke tidssvarende. Indførelsen af skinnebusser med påhængsvogne medfører, at et forholdsvis større antal gamle personvogne kan udrangeres. Af hensyn til dieseltogene og benzinmotortogene vil det dog være nødvendigt, at de 20 bedste 2-akslede vogne moderniseres med lyse fyldinger, loftsbeklædning og lædersofaer samt udstyres med varmtvandsvarmeanlæg. Da fire vogne allerede er delvis moderniserede, er der kun regnet moderniseringsudgifter på 16 vogne. Herudover må yderligere vedligeholdes 20 vogne; men da disse i almindelighed kun vil blive brugt ved særlige lejligheder (udflugtstog, jule- og påsketrafik m. v.) kan i heromhandlede vogne det nuværende varmeanlæg bevares, og vognene holdes kun udstyrede med naturtræsbænke (eventuelt med lidt læderpolstring på ryg og sæde, som nu anvendt i flere vogne), medens lofterne ved lejlighed beklædes med masonit. Allerede nu må nogle af de dårligste personvogne kunne udrangeres, og når de foreslåede skinnebusser er leverede, må det påregnes, at ialt 29 af de dårligste personvogne bør udrangeres eller sælges.

Der haves ialt 25 rejsegodsvogne, hvoraf 4 vogne har trykluftbremse og 5 har trykluffledning. Der er under moderniseringen foreslået, at yderligere 10 vogne forsynes med trykluftbremse, medens de resterende 6 bør udrangeres snarest.

Som tidligere nævnt haves ialt 283 lukkede og 247 åbne godsvogne. Flere af vognene er ret spinkelt byggede med svage undervogne, og der findes 27 vogne med last 7.500 kg, medens 119 vogne har last 10.000 kg, 374 vogne har last 12.500 kg, og kun 10 vogne har last 15.000 kg. Der findes et ret stort antal vogne, hvis vedligeholdelsestilstand er så dårlig, at det ikke kan anses for økonomisk forsvarligt at reparere disse. Alle vogne med last 7.500 kg og en stor del af vognene med last 10.000 kg må således påregnes udrangeret, og godsvognsparken vil herved blive nedsat til c. 400 vogne.

Det må anses for meget formålstjenligt og af ret stor økonomisk betydning, at der snarest træffes bestemmelse om, hvilke lokomotiver og vogne der i henhold til foranstående skal udrangeres eller bortsælges, og at udrangeringen bliver gennemført så snart som muligt. Man vil herved opnå, at materiellet udrangeres, medens der endnu kan fås noget ind for de kasserede materialer, og samtidig bedst mulig sikre sig, at der ikke ofres nogen vedligeholdelsesudgifter på det således dødsdømte driftsmateriel. Med de snævre pladsforhold ved værkstedet virker det iøvrigt ret generende at have henstående utjenstdygtigt materiel, som ikke skal repareres, idet det besværliggør rangeringen og virker ødelæggende for oversigten over, hvad der egentlig henstår for reparation.

Værksteder og remiser.

Aalborg privathaners værksteder har et bebygget areal på c. 3200 m². Bygningskernen, der er en muret bygning overdækket med shedtage, rummer lokoværksted, drejerværksted, kedelværksted, vognværksted og snedkerværksted, og midt igennem bygningen går en 7 m lang forsænket skydebro.

Mellem værksted og remise findes en bygning, der rummer smedie og magasin i stuen samt på 1. sal kontorer.

I en tilbygning til værkstedet mod syd findes malerværksted og et mindre værksted, hvor der reparerer godsvogne.

Højden i værkstedet fra underkant af tagdrager til overkant af skinne er kun 5,50 m, og sporafstandene i værkstedet er gennemgående kun 5,0 til 5,4 m med søjler mellem sporene.

Værkstedet er oprindeligt indrettet til behandling af lokomotiver og vogne med største længde over pufferne på c. 10,50 m og med en største hjulafstand på 6,50 m.

Indgangssporet til værkstedet findes i det nordvestlige hjørne af dette, og vogne, der er længere end 10,50 m eller har større hjulafstand end 6,50 m, kan fra nord kun indsættes på det vestligste spor. Fra syd kan dog indsættes længere vogne i malerværkstedet og vognreparationen syd for skydebroen.

Højden i værkstedet er stor nok til behandling af damplokomotiver, men skydebroen er ikke stærk nok til flytning af dieselloko, og desuden er der ikke højde nok til f. eks. at løfte et stativ eller en generator ud af et lokomotiv på egne hjul. Man har derfor for dieselloko måttet indrette en løfteplads i det fri udenfor værkstedet, og først når lokomotivet er sat på lave trollier, er det muligt at foretage den videre behandling i værkstedet, idet man dog må særligt oplodse en løbekran, såfremt stativ eller generator skal løftes ud.

Som det fremgår af foranstående, er værkstedet indrettet til behandling af kortere vogne og damplokomotiver, og driftsmateriellets udvikling ved anskaffelse af længere vogne og motorvogne samt tungere diesellokomotiver har derfor nærmest sprængt rammerne og medført, at værkstedsforholdene ikke nu er tilfredsstillende.

Loftshøjden i værkstedet er for lille til helt at behandle dieselloko, og skydebroen er for kort til motorvogne og nyere personvogne, medens den er for svag til transport af fuldt monterede dieselloko.

Træværkstedet, der er meget brandfarligt, er anbragt midt i værkstedet, hvilket samtidig medfører, at dette er mindre overskueligt.

Magasinforholdene er alt for små og uoverskuelige til, at det kan an-

ses for muligt under sådanne forhold at opnå tilfredsstillende kontrol med de forskellige materialer.

Endelig må nævnes den fuldstændige mangel på tidssvarende vaske- og omklædningsrum m. v. for personalet, et forhold, som medfører dårlig orden i værkstedet og vanskelig kontrol med den fulde overholdelse af arbejdstiden.

Under sådanne forhold kan det ikke undgås, at flere reparationer vil blive dyrere end strengt nødvendigt, og dette forhold kan kun ændres ved en rationel ombygning og modernisering af værkstedet.

Indførelse af de nye skinnebusser og anskaffelse af flere dieselloko vil medføre, at værksteds- og remiseforholdene nu vil blive så dårlige og utilfredsstillende, at de nødvendige eftersyn og reparationer ikke kan påregnes gennemførte på en forsvarlig og betryggende måde, selvom man også vil se bort fra, at de vil blive dyrere end nødvendigt.

Da det er af meget stor betydning for driftssikkerheden, at alle nødvendige eftersyn kan foretages rationelt og på fuldt betryggende måde, og da dette også har stor betydning for et økonomisk godt driftsresultat, idet man kun derved har mulighed for at undgå nogle af de store, meget dyre driftsuheld, må en ombygning af værkstederne anses for påkrævet og i høj grad formålstjenlig.

I henhold til foranstående var det ønskeligt at forøge loftshøjden i værkstedet og forlænge og forstærke skydebroen, men da de dermed forbundne bygningsændringer og udvidelser vil blive uforholdsmæssig dyre at gennemføre, har man i nedennævnte søgt at afhjælpe de væsentligste af disse mangler på anden måde.

Værkstederne er iøvrigt nogenlunde udstyret med værktøjsmaskiner, men det må dog anses for nødvendigt at foretage enkelte nyanskaffelser, således 1 à 2 drejebænke og en mindre slibemaskine.

Ved værkstedet findes en imprægneringsanstalt for sveller, men denne har ikke været i brug i adskillige år, og den er i forslaget til ændring af værkstederne forudsat nedlagt.

Umiddelbart ved værkstedet findes en remise med 18 pladser og længere mod nord en anden remise med 8 pladser, idet der dog her er indrettet magasin på det ene spor og motorværksted på to andre spor.

I selve værkstedet er beskæftiget: 5 håndværkere ved værktøjsmaskiner, 7 ved damp- og dieselloko, 4 i vognvk., 2 i smedien, 4 i kedelværkstedet, 1 i rørværkstedet, 1 blikkenslager, 1 elektriker, 6 i træværkstedet og 4 malere samt 10 arbejdsmænd, ialt 45 mand og 10—12 lærlinge.

Selvom arbejdet i værkstedet i stor udstrækning foregår i akkord, kan det dog ikke påregnes, at een værkmester kan føre et tilstrække-

ligt effektivt tilsyn med så stor en styrke, der er beskæftiget med så forskelligartet arbejde.

I remisen ved Kjærs Mølle er indrettet et motorværksted, hvor der beskæftiges 8 à 9 mand, men da alle motorkøretøjer fremtidig ikke kan samles her, og det må anses for meget uheldigt at oprette 2 motorværksteder for jernbanemotorkøretøjer, mener man, at al motormateriellet bør søges samlet i remisen ved værkstedet, og at der her bør indrettes et motorværksted med løfteplads, eftersynsgrube m. v., centralt beliggende i forhold til såvel remise som drejerværksted.

Remisen ved Kjærs Mølle kan da afgives til brug for banernes automobiler, og det derværende motorværksted vil være godt egnet som reparationsværksted for automobilmotorer. Såfremt banerne overtager et større antal bilruter, vil der således ikke fremkomme nogen særlig udgift til indretning af automobilværksted, men det må anses for rimeligt, at udgifterne ved værkstedets indretning m. v., som formentlig kan ansættes til c. 150.000 kr., belastes automobilkontoen og godskrives indretning af motorværksted ved værkstedet.

Ved den foreslåede indretning af motorværksted ved værkstedet opnår man, at der her vil blive et passende arbejdsområde for 2 værk-mestre.

Værkstedets opvarmning besørges af en gl. dampkedel, som også leverer damp til en damphammer. Når damphammer flyttes til ny smedie, vil det formentlig være mest formålstjenligt at ændre hammen, så den fremtidig drives ved trykluft.

Det er muligt, at opvarmningsanlægget bør ændres samtidig med ombygningen, ligesom hele den elektriske installation sikkert trænger til ændring, og man bør også overveje overgang til vekselstrøm og indførelse af enkelt drift i ret stor udstrækning, men der er ikke i overslaget regnet med særlige udgifter på nogen af disse punkter.

De foreslåede værkstedsændringer, som fremgår af vedlagte skitse, bilag 9, omfatter iøvrigt følgende:

Flytning af smedien, der mest praktisk bør ligge ved siden af kedel-smedien, idet disse to værksteder på flere felter supplerer hinanden.

Flytning af træværkstedet, der nu er anbragt meget brandfarligt midt i værkstedet, til et mere brandsikkert sted og fjernelse af det gl. træværksted og skillevæggen i malerværkstedet, hvorved værkstedet som helhed vil blive langt mere overskueligt og bedre anvendeligt.

Nedlæggelse af den nuværende imprægneringsanstalt, idet der her under anvendelse af så meget som muligt af imprægneringsanstaltens bygning opføres en ny bygning i 2 etager med magasin i stuen, medens der på 1. sal indrettes kontorer for maskinafdelingen, vaske- og omklædningsrum for hele personalet samt toiletter og spisestue. I forbin-

delse med magasinet indrettes en lukket gård med særligt jernbanespor, og man vil herved opnå helt tilfredsstillende magasinforhold.

I nuværende smedie og magasin indrettes motorværksted med løbekran og løfteplads med 4 elektrisk drevne løftebukke, og sporet i drejerværkstedet føres igennem til drejeskiven. Den nuværende løfteplads i det fri er tænkt bibeholdt som reserve.

Da loftshøjden i remisen er for lille og sporene for korte til at rumme skinnebusser, foreslås taget løftet og remisen forlænget c. 3 m ud for spor nr. 3 til 8, således at der her kan rummes skinnebusser og Mb-vogne.

De to første spor i remisen flyttes som vist på skitsen, idet det vestlige spor bliver gennemkørselsspor til løftehallen, og rummet, der adskilles fra den øvrige remise, er tænkt udnyttet som et særligt eftersynsværksted med plads til 2 vogne.

Da pladsforholdene i drejerværkstedet er ret knebne, er hjulbænkene foreslået flyttet til værkstedets sydøstlige hjørne ved kedelsmedien, hvor hjulringepålægningen allerede nu foregår, og man opnår herved betydelig bedre transportmuligheder på sporet i drejerværkstedet.

Alle de foreslåede værkstedsændringer er kun skitse-mæssig angivet, og forinden de kan udføres, må et nærmere detaljeret projekt udarbejdes af en bygningskyndig mand i forståelse med maskinafdelingen.

Ved gennemførelse af de foreslåede værkstedsændringer vil man opnå at få et mere overskueligt og mere praktisk indrettet værksted, hvor det i fremtiden vil være muligt at udføre de forekommende arbejder på en forsvarlig og økonomisk tilfredsstillende måde.

Den nuværende styrke i værkstederne må under de nuværende vanskelige forhold anses for rimelig. En gennemgang af de for værkstederne gældende akkorder har da også i det store og hele vist, at disse ikke kan siges at ligge højere end andre steder. Mange af akkorderne er dog ret gamle og med tekster, der ikke er helt fyldestgørende, hvorfor en gennemgang og revision af disse under hensyn til ændrede arbejdsmetoder sikkert vil være formålstjenlig.

Hvor store årlige besparelser, der kan opnås ved gennemførelse af de foreslåede værkstedsændringer, er vanskeligt nøjagtig at opgive; men der kan dog ikke være tvivl om, at disse vil blive væsentlig større, end hvad en rimelig forrentning og afskrivning af byggeudgifterne kræver, og man vil anslå besparelsen til mindst 40.000 kr. årlig, hvilket beløb er medregnet i den ved banernes modernisering anslåede samlede besparelse på 510.000 kr., jfr. afsnittet om banernes modernisering.

En meget stærk indskrænkning af dampdriften i forbindelse med en hurtig udrangering af de dårligste person- og godsvogne vil desuden

medføre væsentlige besparelser i værkstedet, selvom man dog allerede nu må regne med, at der er sparet adskillige udgifter ved ikke at vedligeholde en del af de allerdårligste godsvogne.

Det må derfor påregnes, at styrken i værkstedet efterhånden kan nedsættes, men det vil sikkert være mere fordelagtigt for banerne, såfremt værkstedet udnyttes fuldt ud ved reparation for andre privatbaner. Selv med en beskeden fortjeneste på sådant fremmedarbejde vil der herved kunne indtjenes ikke ubetydelige beløb, idet Aalborg må være et ret godt beliggende reparationsværksted for en række privatbaner.

Såfremt banerne ikke påtager sig fremmedarbejde, må styrken i værkstedet kunne nedsættes med ca. 8 mand, hvilket vil medføre en årlig besparelse på ca. 60.000 kr.

Foruden forannævnte besparelser, der vedrører såvel personale som materiale, vil man ved den foreslåede flytning af træværkstedet og en brandsikring af dette i forhold til det øvrige værksted opnå en mindre brandrisiko i værkstedet og dermed en sikkert ikke uvæsentlig nedsættelse af de årlige udgifter til brandassurance for bygninger og inventar.

De med værkstedsændringerne forbundne udgifter skønnes at fordele sig således:

Smedie c. 170 m ²	35.000 kr.
Træværksted c. 155 m ²	30.000 »
Magasin og kontor m. v., c. 285 m ²	95.000 »
Tilbygning til remise, herunder løftning og isolering af tag, forlængelse af fyrgrave og indretning af eftersynshal	140.000 »
Indretning af motorvk. og løftehal	45.000 »
Bygningsændringer ved nuværende træ- og maler- vk. samt flytning af smedie og hjulbænke.....	45.000 »
Nyanskaffelse af værktøjsmaskiner, 4 elektriske løftebukke, taljer og øvrigt inventar	150.000 »
	Ialt: 540.000 kr.
Udgifterne påregnes nedsat med værdien af mo- torværksted i remise ved Kjærs Mølle.....	c. 150.000 kr.
	390.000 kr.

Som nævnt under driftsmateriel virker det med de ret snævre pladsforhold ved værkstederne meget uheldigt her at have henstående en

hel del tjenstdygtigt materiel, som ikke skal repareres, idet det besværliggør rangeringen og ødelægger oversigten over, hvad der egentlig henstår for reparation.

Det bør jo for værkstedet altid være således, at man til enhver tid helt og fuldt er klar over, hvilket materiel der henstår for reparation, og at der snarest muligt efter indgang til værkstedet af maskiningeniøren i forbindelse med værkmesteren træffes bestemmelse om, hvad der skal gøres ved de enkelte køretøjer. For at opnå helt ensartet materiel må det forud være fastlagt, efter hvilken standard de enkelte køretøjer skal repareres, og ved samarbejde med trafikafdelingen må det desuden fastslås, hvilke af disse vogne driften har mest interesse i først bliver færdiggjorte.

For at opnå, at der til enhver tid kan have den bedst mulige oversigt over materiellets tjenstdygtighed henholdsvis utjenstdygtighed og hele vedligeholdelsestilstanden, må det meget anbefales, at der i stedet for de nuværende reparationsbøger snarest indføres et kartotek over materiellet i lighed med, hvad der for længst er indført ved statsbanerne. Et sådant kartotek bør selvsagt føres med stor omhu og forståelse af de forskellige tekniske udtryk. Det vil være mest hensigtsmæssigt at lade en kontormand med nogen teknisk forståelse stå for føringen af kartoteket, og da maskinafdelingen også på andre områder synes at savne en teknisk uddannet kontorleder, der kan bistå maskiningeniør og værkmestre, mener man, at det vil være i høj grad formålstjenligt, om maskinafdelingens kontor normeres med en assistent mod, at der samtidig spares en kontorist.

De store udgifter til maskinafdelingen i de senere år skyldes først og fremmest, som tidligere nævnt, at banerne ikke har haft tilstrækkelig motortrækkraft, således at det har været nødvendigt at fremføre mange af togene med damplokomotiver, hvilket er forholdsvis meget dyrt. Dette fremgår også af, at der, som anført under omtalen af den nye køreplan med skinnebusdrift, påregnes at kunne opnås en årlig besparelse under maskinafdelingen på 550.000 kr. + 60.000 kr. på værkstedet, ialt 610.000 kr.

Når banernes trækkraft er fuldt motoriseret ved anskaffelse af diesellokomotiver og flere skinnebusser, som foreslået under afsnittet om banernes modernisering, påregnes det, at udgifterne til maskinafdelingen yderligere vil kunne formindskes med op imod en halv million kr. årlig.

Som tidligere nævnt har der sidste efterår samtidig været nedbrud på fire af benzinmotorvognene; hvilket har medført anvendelse af anden dyrere trækkraft. Under moderniseringen er det foreslået, at der til benzinmotorvognene anskaffes ialt 3 dieselmotorer, en af disse er alle-

rede anskaffet, men det må meget anbefales snarest at anskaffe de resterende 2 motorer, således at de nuværende hyppige nedbrud af motorvognene undgås.

Lokomotiv- og depotpersonale.

Der haves følgende kørende personale:

21 lokomotivførere, 14 motorførere, 6 fastansatte fyrbødere og 10 ekstrafyrbødere, idet 2 lokomotivførere har fået afsked i indeværende driftsår.

Der anvendes 1 lokomotivfører og 1 motorfører til tjeneste som lokomotivmestre; 2 lokomotivførere er sygemeldte og forventes ikke at komme til tjeneste mere.

Efter ny køreplan af 3. oktober 1948 anvendes til førertjeneste i strækningskørsel 31 førere og til rangertjeneste på Aalborg G. og Nr. Sundby H. station 6 førere, ialt 37 mand; da der kun haves 31 førere til rådighed, må 6 fyrbødere således køre i førertur.

Der kan ikke spares noget kørende personale, udover at de to sygemeldte førere ved afgang ikke behøver at erstattes, og der er ikke kommet tilgang for de 2 afskedigede lokomotivførere. Besparselsen vil således andrage 4 lokomotivførere.

I depottjenesten beskæftiges ialt 30 mand, alle i Aalborg; heraf anvendes 8 til fast pudsertjeneste i lokomotivremisen og 5 i motorvognsremisen. Derudover beskæftiges 17 mand til forskellige arbejder: rengøring, magasiner, udvask, værkstedsarbejde m. v.

Man må dog formene, at der, efter at skinnebusdrift er indført i så stort omfang ved køreplanen af 3. oktober 1948, må kunne spares mandskab, dels i remisertjenesten og dels til de forskellige arbejder, og det anslås, at denne besparelse, når trækraften efter den nye køreplan ligger helt fast, kan udgøre mindst 5 mand.

Man skal henlede opmærksomheden på, at såfremt der anskaffes større rangertraktorer, vil man kunne opnå væsentlig besparelse indenfor lokomotivtjenesten, da traktoren kan betjenes af trafikafdelingens personale.

Besparselse: 4 lokomotivførere à 10.000 kr. og 5 ekstrapudsere à 6.000 kr. = 70.000 kr.

Man har ved gennemgang af lokomotivafdelingens turlister og specifikationer bemærket, at forberedelses- og afslutningstider er fastsat meget generelt, og man skal ikke mindst under hensyn til den nu større anvendelse af lettere motorenheder foreslå, at disse tider tages op til revision.

Banernes modernisering.

Da privatbanernes forslag til modernisering i henhold til lov af 23. marts 1948 forlangtes indsendt til moderniseringsudvalget inden 1. januar 1949, og da nærværende betænkning ikke kunne forventes afgivet så betids, at banerne kunne afvente de forslag til moderniseringer, der måtte blive foreslået i betænkningen, henledte kommissionen banebestyrelsens opmærksomhed på dette forhold. Bestyrelsen var indforstået med og ønskede, at kommissionen skulle bistå banerne med moderniseringsforslagets udarbejdelse.

Banernes direktør udarbejdede efter kommissionens anmodning et forslag til banernes modernisering, og udgifterne dertil ansloges til følgende beløb:

F. F. banen	3.812.000 kr.
Hvalpsundbanen	2.445.500 »
Hadsundbanen	918.500 »
	<hr/>
	ialt: 7.176.000 kr.

Det ministerielle udvalg, der har udarbejdet forslag til loven om privatbanernes modernisering, har i sin tid anslået udgifterne til Aalborgbanernes modernisering til ialt 5.766.000 kr., og da banernes forslag oversteg dette beløb med 1.410.000 kr., og da det måtte antages, at der ikke ville kunne stilles væsentlig større beløb til rådighed, end hvad der svarer til nævnte udvalgs forslag, måtte det anses for nødvendigt at foretage en nedskæring af banernes forslag. Der blev derefter af kommissionsudvalget udarbejdet de nedenstående forslag til de 3 baners modernisering, hvori der er foretaget en væsentlig nedskæring af de af banerne foreslåede beløb til sporudvekslinger, hvilke nedskæringer er tiltrådt af direktøren, jfr. bilag 9a.

Kommissionen har senere bragt i erfaring, at det af banerne indsendte forslag til modernisering på væsentlige punkter afviger fra kommissionens forslag, bl. a. derved, at der kun er afsat ialt 100.000 kr. til modernisering af værkstederne. Derimod er der regnet med en betydelig større sporudveksling på F. F. banen og anvendelse af sværere skinner på Hvalpsundbanen, medens anskaffelse af en traktor til Nr. Sundby er udeladt.

Udgiften er efter banernes indsendte forslag omtrentlig den samme som efter kommissionens forslag, men derudover er det påregnet, at arbejdslønnen til sporudvekslingen belastes driften.

Kommissionen må dog fastholde sit forslag som det mest rationelle såvel i økonomisk som i teknisk henseende.

De årlige besparelser, som moderniseringen vil medføre, falder hovedsagelig på maskinafdelingen og er efter en foretaget kalkulatorisk beregning anslået til ialt 510.000 kr., hvilket beløb fordeler sig på de 3 baner med henholdsvis 270.000 kr., 130.000 kr. og 110.000 kr.

De 3 moderniseringsforslag blev af kommissionen med indstilling af 9. november 1948 tilsendt banernes bestyrelse, jfr. bilag 9a.

Efter det da fremsendte moderniseringsforslag var udgiften ialt anslået til 5.823.000 kr., medens den efter omstående forslag kun andrager 5.810.600 kr., hvilket hidrører fra, at der i det endelige forslag er foretaget en reduktion på 12.400 kr. af udgifterne til trykluftinstallationer.

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 til modernisering af bygningerne er i det af banernes direktør i 1943 indsendte forslag til modernisering anslået til c. 300.000 kr. for alle 3 baner.

Forslagene er følgende:

Forslag til modernisering

af

Fjerritslev-Nr. Sundby-Frederikshavn jernbane.

Baneafdelingen.

Udveksling af 10 km spor (bl. a. Nr. Sundby-Vadum) med 27,55 kg skinner:

10 km à 55.000 kr.....	550.000	kr.
90.000 underlagsplader, 215 ts à 700 kr.	150.000	»
10 km sidespor (17 kg) udveksles med 22,5 kg, arbejdsløn 10×3.000	30.000	»
2 km sidespor (17 kg) udveksles med 22,5 kg fra Hvalpsundbanen: 2×10.000 + 2×3.000	26.000	»
	<hr/>	
	756.000	kr.

Fragår salg af indvundne materialer:

12 km 17 kg spor, 32 ts/km,

$12 \times 32 = 384$ ts à 300 kr. . 115.000 kr.

Sveller, 10 km spor:

$10 \times 1400 \times \frac{1}{4} = 3500$ stk.

à 3 kr. 10.000 »

180 ts u-plader à 100 kr.... 18.000 » 143.000 »

613.000 kr.

Oppresning af lasker, Nr. Sundby-Fjer-

ritslev, $50 \text{ km} \div (10 \text{ km} + 16 \text{ km } 27,55$

$\text{kg/m spor}) = 24 \text{ km} \text{ à } 800 \text{ kr., incl.}$

fornylse af en del bolte og fjederringe c. 19.000 »

Oppresning af lasker, Nr. Sundby-Frede-

rikshavn, $78 \text{ km} \div 8 \text{ km } 27,55 \text{ kg/m}$

spor = $70 \text{ km} \text{ à } 800 \text{ kr.}$ 56.000 »

14 daglyssignaler à 4.500 kr. 65.000 » 753.000 kr.

	Overført	753.000 kr.
<i>Maskinafdelingen.</i>		
2 skinnebusser à 160.000 kr.	320.000 kr.	
1 påhængsvogn	67.000 »	
1 diesellokomotiv	700.000 »	
1 traktor til Nr. Sundby havnestation...	180.000 »	
1 traktor, 80 HK.	120.000 »	
2 skinnebusmotorer, hvoraf 1 til Mb-vogn	95.000 »	
Modernisering af 8 personvogne		
à 14.000 kr.	112.000 »	
Trykluftinstallation på materiel	100.800 »	
Andel i modernisering af værksted	195.000 »	
	<hr/>	
	1.889.800 kr.	
3 skinnebusser med 3 påhængsvogne er		
anskaffet	450.000 »	
	<hr/>	
		2.339.800 »
	<hr/>	
Kræves der af banen, som forudsat af det ministerielle		3.092.800 kr.
udvalg, et bidrag på		840.000 »
	<hr/>	
hvori indgår udgiften til det alt anskaffede skinnebus-		
materiel, bliver der til rest		2.252.800 kr.
Statens andel 70 %		1.576.960 »
	<hr/>	
såfremt kommunerne tilskyder resten		675.840 kr.
Såfremt der af banen kun kræves et bidrag på 450.000		
kr., bliver restudgiften	c. 2.644.000 »	
Statens andel bliver da	c. 1.851.000 »	
	<hr/>	
og kommunernes bidrag	c. 793.000 kr.	
	<hr/>	
Installationer af trykluftudstyr på alle 3 baners materiel er påregnet		
	at omfatte følgende:	
4 dieselloko à 20.000 kr.	80.000 kr.	
20 personvogne à 4.000 kr.	80.000 »	
4 personvogne à 400 kr. (ledning)	1.600 »	
10 rejsegodsvogne à 4.000 kr.	40.000 »	
	<hr/>	
	Ialt: 201.600 kr.	

Udgiften er påregnet fordelt på banerne i forholdet 2:1:1, hvilket også er tilfældet med udgiften, 390.000 kr., til moderniseringen af værkstedet.

**Forslag til modernisering
af
Aalborg-Hvalpsund jernbane.**

Baneafdelingen.

Udveksling af 20 km spor (kurver m. v.) med 22,5 kg skinner fra Kolding syd- baner: 20 × 27.000	540.000 kr.	
Oppresning af lasker, 45 km spor à 800 kr. incl. fornyelse af en del bolte og fje- derringe	36.000 „	
50.000 stk. underlagsplader: 120 ts à 700 kr.	84.000 „	
	660.000 kr.	
Salg af indvundne materialer (20 km spor) m. v.	200.000 „	
	460.000 kr.	
Daglyssignaler på 6 stationer	27.000 „	487.000 kr.

Maskinafdelingen.

½ diesellokomotiv	350.000 kr.	
1 skinnebus	160.000 „	
2 påhængsvogne	134.000 „	
1 skinnebusmotor til indbygning i Mb- vogn	55.000 „	
4 personvogne moderniseres	56.000 „	
Trykluftinstallationer på materiel	50.400 „	
Andel i modernisering af værksted	97.500 „	
	902.900 kr.	
1 skinnebus allerede leveret	110.000 „	1.012.900 „
		1.499.900 kr.
Banens eget bidrag (udgiften til skinnebussen)	110.000 „	
		1.389.900 kr.
Statens andel 70 %		972.930 „
Såfremt kommunerne tilskylder resten		416.970 kr.

Såfremt banens bidrag — som af det minist. udvalg foreslået — sættes til 70.000 kr., eller der eventuelt intet bidrag kræves, forøges statens og kommunernes andel forholdsvis svarende dertil.

Forslag til modernisering

af

Aalborg-Hadsund jernbane.

Baneafdelingen.

Udveksling af 4 km spor à 55.000 kr. ...	220.000	kr.
Udveksling af 4 km sidespor med 22,5 kg skinner fra Hvalpsundbanen 4×10.000 + 4×3.000 =	52.000	,,
	272.000	kr.

Salg af indvundne materialer:

4 km 33 kg spor: 192 ts à 100 kr. + sveller =	27.000	kr.
4 km 17 kg spor: 136 ts à 300 kr. + sveller =	40.000	,,
	67.000	,,
		205.000 kr.

Maskinafdelingen.

½ diesellokomotiv	350.000	kr.
1 skinnebus	160.000	,,
2 påhængsvogne	134.000	,,
1 skinnebusmotor til indbygning i Mb- vogn	55.000	,,
4 personvogne moderniseres	56.000	,,
Trykluftinstallation på materiel	50.400	,,
Andel i modernisering af værksted	97.500	,,
	902.900	kr.
1 skinnebus allerede anskaffet	110.000	,,
		1.012.900 ,,
		1.217.900 kr.
Banens bidrag (udgiften til skinnebussen)	110.000	,,
		1.107.900 kr.
Statens andel 70 %	775.530	,,
Såfremt kommunerne tilskyder resten	332.370	kr.

Såfremt banens bidrag — som af det minist. udvalg foreslået — sættes til 35.000 kr., eller der eventuelt intet bidrag kræves, forøges statens og kommunernes andel forholdsvis svarende dertil.

Pensionsfonden.

Pensionsfonden er oprettet i 1905/06 ved tilskud fra særbanernes pensionsfonds, der er oprettede i 1902/03.

Af den pensionsgivende del af lønninger har personalets og driftens procentvise bidrag til pensionsfonden andraget følgende:

	Personalet	Banerne
1/4 1905—31/3 1916:	5	10
1/4 1916—31/3 1919:	5	5
1/4 1919—30/9 1919:	5	6
1/10 1919—31/3 1920:	3	6
1/4 1920—30/6 1927:	3	7
1/7 1927—30/6 1929:	5	7
1/7 1929—30/9 1931:	4	7
1/10 1931—31/3 1942:	3	7
1/4 1942—30/6 1942:	3	10
1/7 1942—31/3 1946:	6	10
siden 1/4 1946:	7	10

Til sammenligning kan det anføres, at de procentvise bidrag til danske privatbaners pensions- og enkekasse af 1898 har andraget følgende:

	Personalet	Banerne
indtil 1/10 1919:	5	5
1/10 1919—30/9 1920:	3	7
1/10 1920—30/6 1927:	3	12
1/7 1927—30/6 1929:	5	10
1/7 1929—31/3 1932:	4	11
1/4 1932—31/3 1946:	6,1	8,9
siden 1/4 1946:	7	15

Det fremgår heraf, at de samlede procentvise bidrag til sidstnævnte pensionskasse i tiden 1/10 1920—30/6 1942 årlig har været større end de tilsvarende årlige bidrag til Aalborgbanernes pensionsfond, og det hidrører navnlig fra, at de øvrige privatbaner har ydet større bidrag end Aalborgbanerne. Personalet har i begge tilfælde ydet samme procentvise bidrag i årene 1920—1931, men i årene 1932—1942 har Aalborgbanernes personale kun ydet 3 % bidrag mod 6,1 % ved de andre baner.

Siden 1/4 1946 yder Aalborgbanerne og personalet henholdsvis 10 % og 7 %, ialt 17 %, mod henholdsvis 15 % og 7 %, ialt 22 %, ved de øvrige privatbaner.

Der er i årene 1933/34—1942/43 af Aalborgbanernes pensionsfond brugt 1.400.125 kr. til pensioner m. v. udover fondens indtægter (renteindtægt, samt bidrag fra driften og personalet).

Når der af fonden er forbrugt så store beløb, som tilfældet er, skyldes det for en stor del, at fonden i årene til og med 1939/40 har afholdt reguleringstillæg m. v. til pensionister, medens andre baner har afholdt disse tillæg af driften. I 1939 meddelte ministeriet for offentlige arbejder banerne, at disses driftsregnskab fremtidig (efter 39/40) skulle belastes med udgifterne til reguleringstillæg m. v. til pensioner.

Efter at der ved forhandlinger mellem banernes bestyrelse og forsikringsrådet var truffet en ordning om banernes pensionsforhold, er der i årene 1942/43—1946/47 ekstraordinært henlagt følgende beløb til pensionsfonden:

F. F. banen	977.452 kr.
Hvalpsundbanen	312.208 „
Hadsundbanen	371.924 „
	ialt: 1.661.584 kr.

Der er af banerne i årene 1945/46—1947/48 indbetalt følgende beløb incl. reguleringstillæg til fonden:

	1945/46	1946/47	1947/48
F. F. banen	370.876 kr.	444.631 kr.	335.220 kr.
Hvalpsundbanen	128.398 „	148.999 „	110.496 „
Hadsundbanen	180.915 „	155.830 „	106.955 „
	ialt: 680.189 kr.	749.460 kr.	552.671 kr.

Når beløbene i 1947/48 er mindre end i de foregående år, hidrører det fra, at banerne som forannævnt af forsikringsrådet er blevet fritaget for at yde ekstraordinært bidrag til fonden i 1947/48; det drejer sig for alle 3 baner om et beløb på ialt 217.189 kr. Fondens status er pr. 31/3 1948 forringet med c. 41.000 kr. i forhold til 31/3 1947.

Såfremt Aalborgbanerne havde været medlem af ovennævnte pensionskasse, ville udgifterne til pensioner og reguleringstillæg have udgjort følgende beløb:

	1945/46	1946/47	1947/48
F. F. banen	257.264 kr.	315.511 kr.	330.082 kr.
Hvalpsundbanen	89.781 „	106.482 „	106.611 „
Hadsundbanen	126.863 „	110.795 „	102.856 „
	ialt: 473.908 kr.	532.788 kr.	539.549 kr.

Det fremgår heraf, at banernes udgifter til pensioner og regulerings-tillæg i årene 1945/46 og 46/47 har været henholdsvis 206.281 kr. og 216.672 kr. større, end hvis banerne havde været tilsluttet privatbanernes pensionskasse, medens driftsregnskaberne for 1947/48, hvor banerne har været fritaget for ekstraordinært bidrag til fonden, ikke er belastet med væsentlig større udgifter, end hvis banerne havde været medlem af nævnte pensionskasse.

Af det forannævnte vil det ses, at pensionsfondens midler, der pr. 31/3 1948 andrager c. 2,2 mill. kr., langt fra har været eller er tilstrækkelige til at dække de krav, der stilles til den, og banernes ordinære bidrag til fonden burde indtil videre forhøjes fra 10 % til 15 % i lighed med, hvad der betales ved andre privatbaner.

Ifølge en pr. 31/3 1946 foretagen aktuarmæssig beregning skulle fondens præmiereserve da også være på godt 6 mill. kr., og det bemærkes herved, at dette beløb endda kun svarer til udgifterne til selve pensionerne, men ikke til udredelse af reguleringstillæggene, der må afholdes af banernes drift i lighed med, hvad der finder sted ved de baner, der er medlem af privatbanernes pensionskasse.

Det bemærkes endvidere, at udgifterne til reguleringstillæg m. v. for tiden meget nær er af samme størrelse som udgifterne til grundpensionerne.

Indførelsen af det nye lønningsreglement, hvorved de pensionsgivende lønninger er steget ikke uvæsentligt, har medført, at pensionsfonden nu langt mindre end før kan svare til de krav, der stilles til den, og fondens præmiereserve må antages at skulle være meget betydelig større end beregningen pr. 31/3 1946 udviser.

Pensionsfonden har pr. 31/3 1948 et tilgodehavende hos banernes drift på 329.630 kr. på grund af disses mangel på likvid kapital.

Det vil herefter ses, at det ikke alene af hensyn til de direkte udgifter til lønninger, men tillige i ikke ringe grad af hensyn til pensionsudgifterne er af stor betydning, at der så snart lejlighed gives foretages indskrænkning i det fast ansatte personales antal.

Da pensionsfondens stilling er så alvorlig, som tilfældet er, må det beklages, at banerne i krigsårene med den meget store trafik, ikke ved yderligere forhøjelse af godstaksterne har skaffet sig midler til styrkelse af pensionsfonden og konsolidering af banerne i sin helhed.

Banernes fondsbeholdninger.

Efter indhentede oplysninger fra banernes direktør udgør fondsbeholdningerne pr. 24. januar 1949 følgende:

F. F. banen.

Afskrivningsfonden 477.814 kr.

heraf er der disponeret over c. 45.000 kr. til betaling af restkøbesum på skinnebusserne.

Endvidere skal afholdes som lån c. 300.000 kr. til anskaffelse af 3 rutebiler med påhængsvogne til Blokhusruten.

Vedligeholdelses- og fornyelsesfonden udgør 365.000 kr., der er frigivet til overførelse som indtægt for driftsregnskabet 1948/49.

Hvalpsundbanen.

Afskrivningsfond 64.433 ..

heraf skal afholdes 10.000 kr. som restkøbesum på skinnebus.

Hadsundbanen.

Skinneudvekslingskonto 27.848 ..

Rutebilkoncessioner.

Som følge af, at en række rutebilkoncessioner udløber til 1. juli 1949, ønskede banernes bestyrelse i god tid at være orienteret med hensyn til kommissionens stilling til spørgsmålet om overdragelse af rutebilkoncessioner til Aalborg privatbaner, og bestyrelsen anmodede derfor kommissionen om at afgive en særlig betænkning vedrørende dette spørgsmål forud for den egentlige betænkning angående banerne. Rutebilbetænkningen blev afgivet den 17. september 1948.

Da rutebilbetænkningen kun blev fremstillet i nogle få eksemplarer, har man anset det for rigtigst, at den nu trykkes sammen med nærværende betænkning, hvori den er medtaget som bilag 10.

Det bemærkes, at de til den oprindelig afgivne rutebilbetænkning hørende bilag I og IV, nemlig 2 generalstabskort i målestok 1:150.000 med indtegnede rutebillinier, ikke er medtaget i den foreliggende udgave.

Banestrækningen Sæby-Frederikshavn.

Banestrækningen Sæby-Frederikshavn har en længde af c. 12 km; banen løber parallelt med og i umiddelbar nærhed af hovedvej nr. 10. Der findes på strækningen 1 station og 2 trinbrætter, nemlig Sulbæk trinbræt i en afstand af c. 3,8 km fra Sæby station, Understed station, ekspeditricestation, beliggende omtrent midt imellem Sæby og Frederikshavn, og Bangsbo trinbræt, beliggende c. 3 km syd for Frederikshavn station. Der er ved ingen af disse 3 holdsteder bebyggelse af væsentlig betydning, og indtægterne af såvel person- som godsbeholdning er kun ringe. Desuden haves i månederne juni, juli og august et trinbræt ved Kurhotellet — umiddelbart nord for Sæby.

Trafikken på banestrækningen Sæby-Frederikshavn er i øvrigt, som det vil fremgå af det følgende, ret ubetydelig, og det har derfor været nærliggende at foretage en undersøgelse af, hvorvidt der måtte være mulighed for at nedlægge strækningen. Antallet af ankomne og afgående rejsende til og fra Frederikshavn station har i 1947/48 kun været c. 62.500, hvortil kommer transiterende c. 11.000, hvilket vil sige, at persontrafikken er så ringe, at togene vil kunne erstattes af en enkelt rutebil med dublering på større irafikdage.

For godstrafikkens vedkommende har Frederikshavn station i 1947/48 haft c. 13.000 ts gods (ankommet og afgået), transiterende gods har andraget c. 6000 ts. Såfremt banestrækningen nedlægges, vil den del af transitgodset, der for tiden går ad statsbanen over Hjørring til Frederikshavn og syd på, fremtidig kunne gå direkte ad privatbanen fra Aalborg til Sæby.

Godsmængden, der skal transporteres mellem Sæby og Frederikshavn, vil kunne besørges med 2 à 3 lastbiler.

En foretaget kalkulatorisk beregning af udgifterne dels til jernbanedrift, dels til rute- og lastbildrift på strækningen Sæby-Frederikshavn viser, at der vil kunne opnås en årlig besparelse på c. 30.000 kr. ved at overgå til bildrift.

Ved sammenligningen af driftsudgifterne er der regnet med den foran foreslåede indskrænkede betjening på Frederikshavn station; hvis der derimod regnes med de nuværende udgifter til Frederikshavn station, bliver besparelsen ved overgang til bildrift c. 40.000 kr.

Der er af statsbanerne udarbejdet projekt til flytning af statsbanestationen i Frederikshavn, hvorefter den nye station vil komme til at ligge nord for og i umiddelbar nærhed af havnen. Efter projektet vil skagensbanen få optagelse på den nye statsbanestation, medens det ikke vil blive tilfældet for F. F. banens vedkommende. Projektet vil formentlig kunne blive aktuelt i løbet af de nærmeste år.

F. F. banen vil efter den påtænkte ordning komme til at drive sin egen station, der helt vil blive beliggende syd for Rimmensgade. For F. F. banens rejsende vil det være en gêne, at togene ankommer til og udgår fra et holdested, der ligger længere fra byens centrum, end det nu er tilfældet, og at der bliver en afstand på c. 700 m til den nye statsbanestation.

Der påtænkes etableret en nødforbindelse med et spor fra privatbanestationen over havnen til den nye statsbanestation, men herudover skulle der ikke blive nogen forbindelse mellem banerne.

Flytningen af stationen medfører en ændring i byplanen i det pågældende kvarter, og der påtænkes efter denne, ifølge underhånden modtagne oplysninger, oprettet en rutebilstation i nærheden af den nye statsbanestation. Ved en nedlægning af banestrækningen Sæby-Frederikshavn skulle F. F. banens rutebiler naturligvis have tilslutning til rutebilstationen, hvorved de rejsende ville få langt bedre betjening, end hvis banen bibeholdes.

På banestrækningen gennem Frederikshavn findes der ialt 6 bevogtede overkørsler. Udgifterne til bevogtningen har i 1947/48 andraget ialt 5.443 kr., hvoraf banen af krydsningsfonden har fået refunderet et beløb på c. 3.100 kr.

Det vil være en fordel for Frederikshavn by og for vejfærdselen, at disse overkørsler nedlægges.

Ved eventuel nedlægning af banestrækningen er det kalkulatorisk anslået, at der ved salg af stationsarealerne med bygninger i Frederikshavn, Bangsbo og Understed samt af sporet vil kunne indbringes et beløb på c. 400.000 kr. Skinnerne, 23,5 kg/m, vil kunne finde god anvendelse til udveksling på Hvalpsundbanen.

Såfremt banestrækningen nedlægges, vil der kunne opnås besparelser i anlægsudgifterne til den nye stationsordning, idet den ovennævnte sporforbindelse over havnen samt etableringen af et trinbræt ved Rimmensgade da kan bortfalde, og det må anses for naturligt, at besparelserne kom F. F. banen til gode.

Til udførelse af en omkørselsvej vest om Sæby for hovedvej nr. 10 er der bevilget Hjørring amt tilskud af vejfonden (50 millionsfonden). I vejanlægget indgår en viadukt for F. F. banen. Viadukten bortfalder, hvis banestrækningen nedlægges, og selv om banen ikke kan forvente at blive godskrevet noget beløb i den anledning, må det dog tages i betragtning, at amtet og vejfonden sparer betydelige udgifter.

Ved en nedlæggelse af banestrækningen må man dog gøre sig klart, at den direkte jernbaneforbindelse fra den sydlige del af banen til dens iøvrigt naturlige endepunkt, den større by Frederikshavn, og forbindelserne derudover går tabt.

Under hensyn til de her anførte forhold og i særdeleshed i betragtning af, at den projekterede banegårdsomlægning i Frederikshavn vil hindre den direkte jernbaneforbindelse mellem de 2 stationer i byen, skal kommissionen henstille, at hele spørgsmålet tages op til nøje overvejelse.

Banestrækningen Ørsø-Asaa.

Banens længde er 5,4 km, og der findes mellem Ørsø og Asaa 2 holdsteder, hvor togene standser, når der er rejsende at optage eller afsætte.

Under og efter krigen har toggangen på banen kun været af forholdsvis lille omfang, på hverdage højst 4 tog i hver retning, og under hensyn til den ringe trafik, der kan opnås, kan det ej heller i økonomisk henseende anses for forsvarligt at opretholde en toggang af samme omfang som på hovedlinien.

Persontrafikken er meget lille, og de rejsende fra Asaa er i stigende grad gået over til at benytte rutebilerne.

Godsbefordringen, der er forholdsvis ringe, i 1947/48 c. 5.600 ts, har holdt ret godt. Transporterne består hovedsagelig af fisk, støbegods og købmandsvarer. Fisken opløses i havnen, der ligger 1 km øst for Asaa, og da der ikke er noget havnespor, må fisken transporteres med lastbil til jernbanestationen.

Under hensyn til den ringe trafik, der er på banen, må det anses for nærliggende at undersøge muligheden for banens nedlæggelse.

Langs banen ligger der nogle spredte ejendomme, og de af dem, der ligger syd for banen, har mindre end 1 km til rutebilen Asaa-Dronninglund. Af hensyn til beboerne i ejendommene langs banen kan det ikke anses for rimeligt at opretholde denne, især da de alligevel ikke med den toggang, der kan gives dem, vil få tilfredsstillende befordringsmuligheder, og beboerne i Asaa vil kunne betjenes bedre med rutebil til og fra Dronninglund.

Godsbefordringen vil uden vanskelighed kunne ske med lastbil, og da fisken i alle tilfælde som ovennævnt skal transporteres med lastbil fra havnen, vil det være en fordel at lade disse transporter gå direkte til Dronninglund.

En kalkulatorisk beregning af udgifterne, dels til jernbanedrift med 4 tog daglig i hver retning, dels til rutebil- og lastbil drift — med 6 ru-

tebil-dobbeltture daglig Asaa-Dronninglund — viser, at bildriften vil være c. 10.000 kr. billigere pr. år end jernbanedriften.

Ved sammenligningen af driftsudgifterne er der regnet med, at Asaa station har den foran foreslåede entreprisordning; hvis der derimod regnes med de nuværende udgifter til Asaa station, bliver besparelsen ved overgang til bildrift ca. 20.000 kr.

Det må herved tages i betragtning, at indtægten af personbefordringen vil blive større, når den sker med rutebil, end den nu er, og et tilsvarende forhold vil antagelig gøre sig gældende for godsindtægtens vedkommende.

Endvidere opnås der den fordel, at motorvognen, som for tiden anvendes på banen, frigives.

Ved en nedlægning af banen er det anslået, at der kan indvindes et beløb på c. 150.000 kr. ved salg af stationsbygningen i Asaa med tilhørende stationsareal samt af spormaterialerne.

Under hensyn til de her anførte forhold er kommissionen af den opfattelse, at det må anses for en fordel såvel i økonomisk som i driftsmæssig henseende, at banestrækningen Ørsø-Asaa nedlægges.

Banernes optagelse på statsbanestationen i Aalborg.

Efter den nuværende ordning besørger statsbanerne salg af billetter til privatbanernes stationer, samt ekspederer og udleverer rejsegods bestemt til eller ankommet fra privatbanerne, medens alle andre forretninger såvel med hensyn til privatbanernes person- som godsekspe-
dition, rangertjeneste m. v. er statsbanerne uvedkommende.

For medafbenyttelse af Aalborg statsbanestation og for de ovennævnte ekspeditioner betaler privatbanerne i h. t. overenskomst følgende vederlag:

Fjerritslevbanen	2.700 kr. årlig
Sæbybanen	4.420 „ „
Hvalpsundbanen	1.800 „ „
Hadsundbanen	2.400 „ „

Aalborg privatbaner driver sin egen godsstation med godsekspe-
dition, og udgifterne hertil har i 1947/48 udgjort c. $\frac{3}{4}$ million kroner.

Såfremt Aalborg privatbaner fik fuld optagelse på statsbanestatio-

nen, således at banerne sammen med statsbanerne fik fælles sporområde, varehuse og godsekspedition m. v., ville der kunne opnås betydelige besparelser i driften.

Statsbanerne har i 1935 efter henvendelse fra Aalborg privatbaner meddelt disse de vilkår, på hvilke privatbanernes optagelse på statsbanestationen kunne finde sted. Efter statsbanernes projekt var de med ordningen forbundne anlægsudgifter anslået til c. 400.000 kr., hvilket beløb med de gældende priser naturligvis nu langt fra slår til.

Vederlaget, som var forlangt af statsbanerne for fuld optagelse, var foruden de ovennævnte beløb for persontrafikkens optagelse angivet til 260.000 kr. årlig på grundlag af det da gældende pristal på 168. Dette vederlag lå dog langt højere, end hvad der efter de gældende principper ydedes for optagelse på en statsbanebystation.

Spørgsmålet om optagelse var igen fremme til drøftelse kort før krigens udbrud, og også under krigen har sagen været på tale. Fra statsbanernes side arbejdes der fremdeles med planer til ombygning af Aalborg station, idet forholdene på statsbanestationen ikke er tilfredsstillende, og det vil formentlig være nødvendigt inden for en overskuelig tid at foretage en ombygning af sporanlæggene på selve statsbanestationen, rent bortset fra om privatbanerne ønsker optagelse på denne eller ej. Initiativet til optagelsen på statsbanestationen må derfor tages i tide fra privatbanernes side, for at tidspunktet ikke skal forpasses.

Hjørring privatbaner har ved ændring af banegårdsforholdene i Hjørring fået fuld optagelse på statsbanestationen mod et vederlag på 11.000 kr. årlig for hver af de tre baner, således at beløbet, der er fastsat efter et pristal på 181, reguleres i forhold dertil på grundlag af det til enhver tid gældende pristal.

Horsens vestbaner og Horsens-Bryrup-Silkeborg jernbane har fuld optagelse på Horsens statsbanestation ligeledes mod et årligt vederlag på 11.000 kr. (pristal 181) for hver af banerne.

Ved optagelse på Aalborg statsbanestation burde privatbanernes årlige vederlag til statsbanerne søges fastsat svarende til, hvad der ydes af Hjørringbanerne og Horsensbanerne, dog må det anses for naturligt, at Aalborgbanerne betalte ialt 4 vederlag, svarende til, at der er 4 banestrækninger, og det samlede vederlag ville da med det nugældende pristal udgøre c. 75.000 kr. årlig. Privatbanernes andel i anlægsudgifterne måtte formentlig kunne tilvejebringes gennem de betydelige værdier, som arealerne på Aalborg G. repræsenterer.

Kommissionen vil tilråde, at der fra Aalborg privatbaners side bør arbejdes for, at banerne snarest får fuld optagelse på Aalborg statsbanestation.

Banernes sammenslutning.

Angående de 3 baners fælles driftsanliggender er der oprettet en overenskomst, hvorefter banerne har fælles bestyrelse, men hver sit repræsentantskab, fælles driftsledelse og hovedkontor, hvorhos gods- og lokomotivstationen samt værkstederne i Aalborg er fælles. Udgifterne til fællesskabet deles mellem banerne efter nærmere i overenskomsten fastsatte regler.

Der føres særskilt budget og regnskab for hver af banerne, endvidere haves der for banernes fællesindtægter og fællesudgifter såvel budget som regnskab, efter hvilke andelene fordeles på særbanernes budgetter og regnskaber.

Banerne er efter overenskomsten forpligtede til gensidigt at assistere hverandre såvel med materiel og inventar som med personale. For benyttelsen af anden banes materiel og inventar betales der vedkommende bane en af bestyrelsen nærmere fastsat godtgørelse, medens der for anvendelse af personale på andre baner end den, på hvilken det er ansat, skal afgives beretning til bestyrelsen ved udgangen af hvert regnskabsår.

Det fremgår heraf, at administrationen af banerne og disses regnskabsføring er langt mere kompliceret, end hvis banerne blev drevet som eet baneselskab.

Fordelingen af banernes betydelige fællesudgifter, der i 1947/48 androg c. 2,4 million kr., sker ikke, og kan ifølge sagens natur ej heller ske på noget egentligt rationelt grundlag, men fordelingen foretages efter regler, der er fastsat efter bedste skøn. Under krigen, hvor banernes indbyrdes driftsforhold ændrede sig stærkt, viste det sig da også, at beregningsgrundlaget ikke gav en retfærdig fordeling af fællesudgifterne, og reglerne blev ændret fra og med 1946/47.

Når fordelingen af fællesudgifterne, der indvirker i betydelig grad på banernes driftsresultater, foregår på et så skønmæssigt grundlag, som tilfældet er, skulle det ikke synes umuligt ved en sammenslutning af banerne at finde frem til en tilfredsstillende ordning med hensyn til fordeling mellem kommunerne af banernes samlede eventuelle driftsunderskud, selv om fordelingen muligvis ikke vil kunne ske direkte i forhold til aktiekapital. Iøvrigt synes der ikke at være forhold af større betydning, der skulle kunne være til hinder for en sammenslutning. Ved flere andre baner, f. eks. Hjørringbanerne, bornholmske jernbaner, Aarhus-Hammel-Thorsø jernbane og Vemb-Lemvig-Thyborøn jernbane o. fl. a. er der sket en sammenslutning af de oprindelige baneselskaber, og i betragtning af de besparelser og de store fordele, der er forbundet med en sådan ordning, skal kommissionen indstille, at Aalborg privatbaner søges sammensluttet til eet baneselskab.

Resumé.

De årlige merudgifter og besparelser ved skinnebusdriftens indførelse og ved de foreslåede foranstaltningers gennemførelse:

	Merudgift	Besparelse
Omlægning af baneafdelingens kolonnestrækninger — fuldt effektiv i løbet af 5 år		70.000 kr.
Merforbrug af sveller — udover det normale — årlig de første 7 år som følge af, at der i en længere årrække er indlagt for få sveller	155.000 kr.	
Trafikinspektørordningen	20.000 „	
Transportagentur	11.000 „	
Indførelse af skinnebusser i forbindelse med nyindført køreplan, excl. personalebesparelse, besparelsen falder på maskinafd.		550.000 „
Besparelser i værkstedspersonale		60.000 „
Personaleindskrænkninger på stationer		122.000 „
Etablering af 18 ekspeditricestationer (effektiv i løbet af 6—8 år)		77.000 „
Personalebesparelse på Aalborg G., Aalborg G. godsekspektion samt togtjeneste		94.000 „
Besparelse i lokomotiv og depotpersonale		70.000 „
	186.000 kr.	1.043.000 kr.
		186.000 „
Nettobesparelse		857.000 kr.

	Overført	857.000 kr.
Den foreslåede modernisering af banerne er anslået at ville medføre en årlig besparelse på		510.000 „
Besparselsen falder hovedsagelig på maskinafdelingen.		
Kommunernes bidrag til banernes modernisering er anslået til c. 1.425.000 kr. og statens til ialt c. 3.325.000 kr.		
Nedlægning af banestrækningen Asaa-Ørsø, årlig besparelse		10.000 „
Beregnet i forhold til de nuværende udgifter til Asaa station udgør besparelsen c. 20.000 kr. årlig.		
Indvinding ved salg af stationsareal, stationsbygning og spor, c. 150.000 kr. Hertil kommer de beløb, der efterhånden fremkommer ved salg af banernes overflødige lokomotiver, personvogne og godsvogne.		
Samlet årlig besparelse i driften, når alle foranstaltninger er gennemført		<u>1.377.000 kr.</u>

I betragtning af, at der på nuværende tidspunkt intet vides om, hvorvidt banerne vil få overdraget rutebilkoncessioner, er der i den her foretagne opgørelse ikke på dette punkt medregnet nogen forbedring i banernes driftsresultat.

Da den foreslåede fuldstændige optagelse af Aalborgbanerne på Aalborg statsbanestation selv i gunstigste tilfælde ikke vil kunne gennemføres i de nærmeste år, er der ikke medregnet nogen besparelse på dette punkt.

En sammenslutning af banerne vil også kunne medføre besparelse i driften, som heller ikke er medregnet.

Det fremgår af den her foretagne opgørelse, at der kan opnås ganske betydelige besparelser i driftsudgifterne, efterhånden som de foreslåede foranstaltninger gennemføres.

Kommissionen vil imidlertid ikke undlade at gøre opmærksom på, at der intet med sikkerhed kan siges om, hvorledes banernes indtægter fremover vil stille sig. Det skal i denne forbindelse anføres, at banernes samlede driftsunderskud i 1947/48, inden fradrag af de fra vedligeholdelses- og fornyelsesfonden overførte beløb på ialt 195.000 kr., androg c. 840.000 kr., og såfremt banerne ikke af forsikringsrådet var

blevet fritaget for en henlæggelse på c. 217.000 kr. til pensionsfonden, ville det samlede driftsunderskud have andraget godt 1 mill. kr.

Med hensyn til pensionsfonden må det, som tidligere anført, bemærkes, at fonden langt fra er af en sådan størrelse, at grundpensionerne — endsigede de betydelige reguleringstillæg — kan udredes deraf, og det må påregnes, at banernes drift i de kommende år vil komme ud for alvorlige merudgifter til pensioner og de dertil hørende reguleringstillæg.

I første halvdel af indeværende driftsår har der været en meget stærk nedgang såvel i banernes personindtægt som i godsindtægten, hvilket har medført, at banernes regnskaber pr. 30/9 1948 udviser et samlet driftsunderskud på c. 784.000 kr. — mod et driftsoverskud på c. 5.000 kr. pr. 30/9 1947 —.

Nedgangen i personindtægten i nævnte periode har været c. 410.000 kr. eller c. 22 %, men som tidligere nævnt er nedgangen efter 3. oktober 1948, hvor den nye køreplan med skinnebusdrift trådte i kraft, bragt til standsning, og efter takstforhøjelsen pr. 1. december 1948 er der indtrådt en mindre stigning, således at man formentlig fremover skulle kunne regne med, at personindtægten kan holde.

Nedgangen i godsindtægten har været 385.000 kr. eller c. 28 %, og selv om takstforhøjelsen pr. 1. december 1948 på 10 % vil virke til gunst, må man på den anden side antage, at godsbefordringen vil blive udsat for en stadig stigende konkurrence fra lastbilernes side. Der må derfor, som tidligere omtalt, gennem oprettelse af et transportagentur gøres en kraftig indsats for at bevare godsbefordringen, men dette vil formentlig kun kunne ske gennem ydelse af ikke ubetydelige fragtrabatter, og man må formentlig regne med vigende godsindtægter fremover.

I henhold til foranstående skal kommissionen, specielt under henvisning til pensionsfondens meget alvorlige status og til de svigtende godsindtægter, indtrængende tilråde, at samtlige af kommissionen foreslåede foranstaltninger gennemføres, så snart forholdene muliggør det.

Kommissionen ønsker sluttelig at fastslå som sin opfattelse, at selv om banerne for tiden befinder sig i en kritisk situation, er stillingen ikke håbløs; men for at stå krisen igennem er det i særdeleshed nødvendigt, at banerne ledes på absolut dygtig og forretningsmæssig måde med størst mulig imødekommenhed overfor kunderne, at hele banens personale fra øverste leder til yngste mand i godt samarbejde og enighed gør deres yderste i banernes tjeneste, og

at de interesserede kommuner og banernes kundekreds udviser forståelse og støtter virksomheden.

Gøres dette, er der mulighed for, at Aalborg privatbaner kan gå en god fremtid i møde til gavn for landsdelen og dens befolkning.

Betænkningen er udarbejdet under medvirkning af værkstedschef P. A. Pedersen og trafikinspektør M. Rasmussen.

Aalborg, den 25. januar 1949.

<i>H. Bendtsen.</i>	<i>C. L. Lorentzen.</i>	<i>Aage Neergaard.</i>
Formand.		
<i>M. Wammen.</i>	<i>F. Wedell-Wedellsborg.</i>	<i>N. Willumsen.</i>