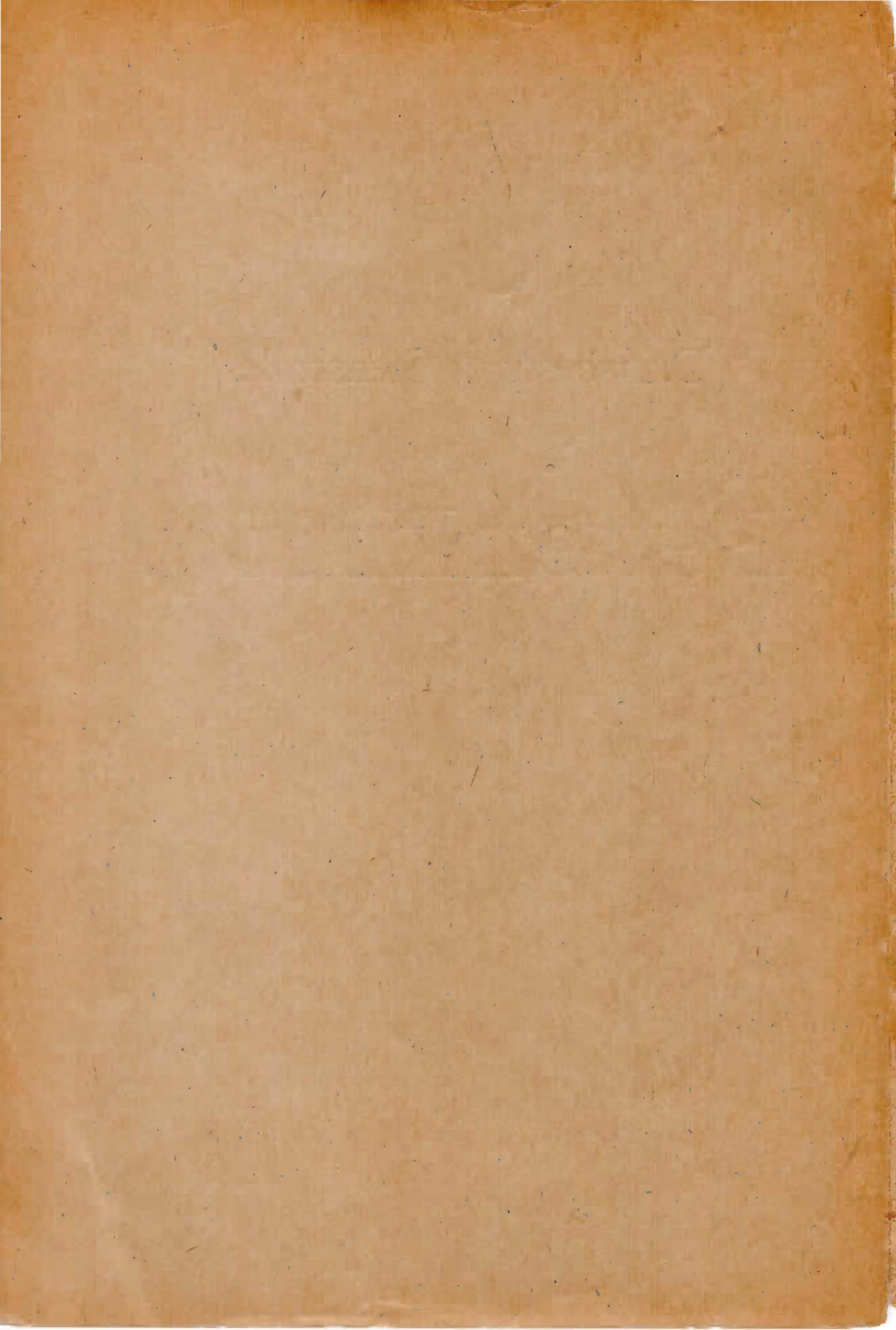


Driftsbestyrer Stensballes

Betænkning.



Driftsbestyrer Stensballes

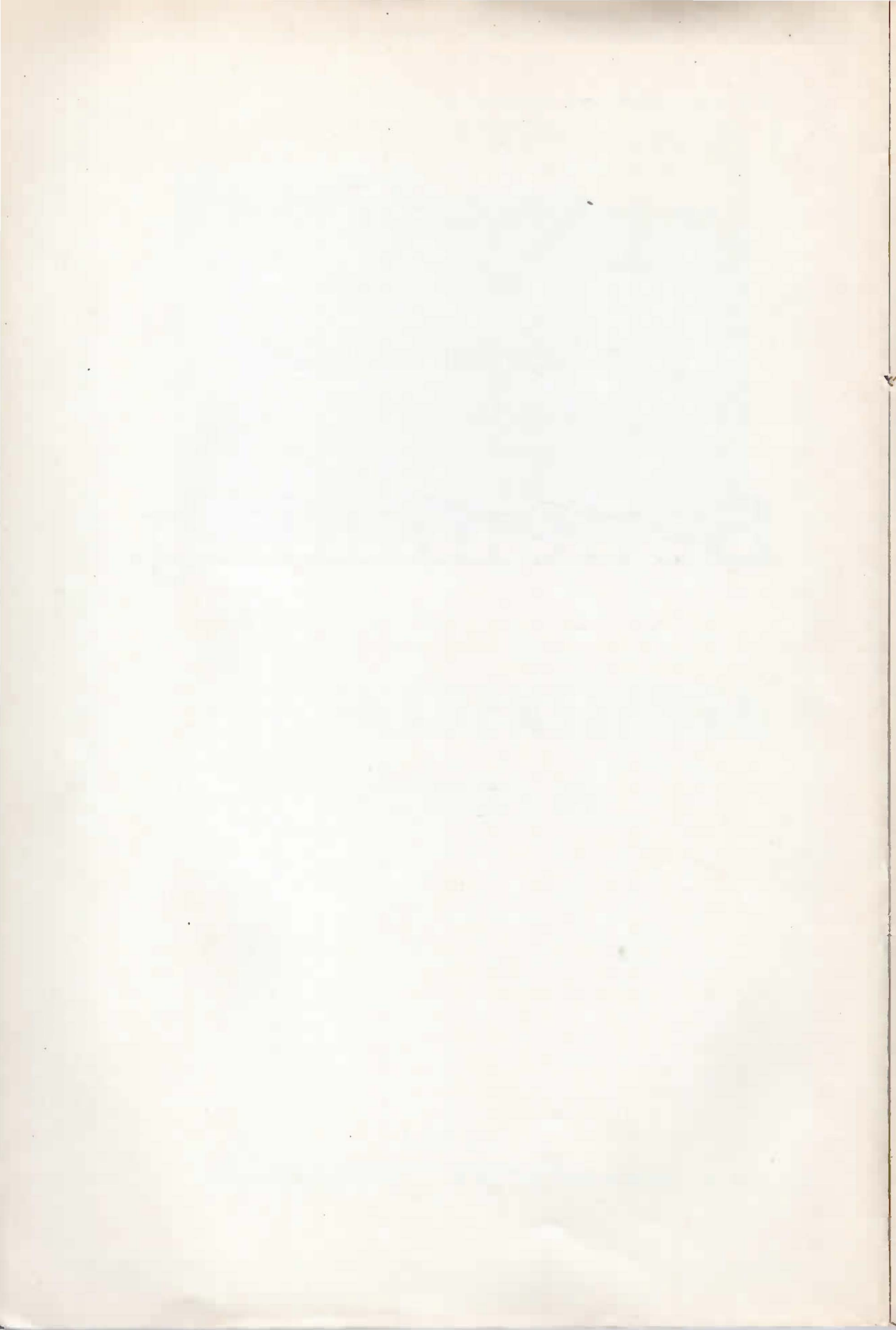
Betænkning.



AALBORG

Wilh. Burmesters Bogtrykkeri

MDCCCXXV



Odense, den 13. November 1925.

I ANLEDNING af det mig ved saalydende Skrivelse af 20. Maj 1925 fra Aalborg Privatbaners Centraldirektion:

»Af de herværende Baner har Aalborg—Hadsund Banen haft Underskud paa Driften, saa den har forbrugt sin Reservefond og ydermere har et udækket Underskud, hvorfor den har set sig nødsaget til at henvende sig til Kommunerne angaaende Dækning af Underskudet.

Under disse Forhandlinger er der fremkommen en Kritik, vedrørende Ledelsen af Fællesskabet her i Aalborg, og paa et Møde den 18. ds. af samtlige Direktioner for Aalborg Privatbaner vedtoges det enstemmigt efter Indstilling fra Driftsbestyreren at anmode Hr. Driftsbestyreren om at ville foretage en Prøvelse af Ledelsen af vore Baner, særlig af Fællesskabet her i Aalborg.

Genpart af det i Sagens Anledning fremkomne vedlægges.«

overdragne Hverv at foretage en **Prøvelse af Ledelsen af Aalborg Privatbaner, særlig af Fællesskabet i Aalborg**, skal jeg, efter at have modtaget de af mig ønskede Oplysninger, saavel skriftlige som mundtlige, ved Drøftelser med Hr. Driftsbestyrer Rammeskov, herved tillade mig at fremkomme med nedenstaaende, idet jeg, som ret naturligt er, navnlig har anstillet Sammenligninger mellem Forholdene ved Sydfyenske Jernbaner, Nordvestfyenske Jernbane og Odense—Kjerteminde—Martofte Jernbane og ved Aalborg-Banerne. Der vil derfor ogsaa i det følgende fremkomme Sammenstillinger angaaende tilsvarende Forhold for Banenettene. Der kan naturligvis fremkomme Forskelligheder ved Banerne paa Grund af lokale Forhold, som f. Eks., hvis det maatte være en Betingelse for Publikums Benyttelse af Banerne, at det var nødvendigt at have et saa væsentligt større Mandskab til Betjening af Stationerne, end Tilfældet er her ved Banerne, væsentlig som Følge af, at Landstationerne ikke blot er betjente om Aftenen, indtil almindelig Godsind- og udlevering er sluttet og et eventuelt Godstog, hvor Betjening maa være til Stede, er passeret, og disse ikke kan lukkes et Par Timer i Middagstiden, eller Driftsmaterialet for Personbefordringens Vedkommende ikke i samme Grad som her ved Banerne i de senere Aar er blevet indrettet med hurtigere Kørsel for Øje — f. Eks. ved Anskaffelsen af gennemgaaende Bremsbetjening for Persontog, eller mulige Værkstedsmangler, der gør Arbejdsvilkaarene i Værkstedet daarligere end hos os (hvorom jeg dog paa det nuværende Tidspunkt, jfr. nedenstaaende, ikke tør udtale mig); men i det store og hele forekommer der ikke mig at være saadanne lokale Forhold til Stede, som af saglige Grunde kan forhindre Gennemførelsen af det samlede Forslag til en anden Fordeling af Fællesudgifterne, Nedbringelse af Udgifterne og Forøgelse af Personindtægterne (for Aalborg—Hadsund Banen), som jeg i det følgende maatte fremsætte, og som er baserede paa mine Erfaringer som Driftsleder ved vort ca. 320 km Driftsnet her.

Fordelingen af Fællesudgifterne.

Hvad selve Fordelingen af Fællesudgifterne angaar, da er Fordelingsmaaderne ved Aalborg-Banerne jo allerede nu forskellige, alt eftersom det drejer sig om Fordelingen af **Centraladministrationens, Gods og Lokomotivstationens, Fællesværkstedets Udgifter** eller **Udgifter til Nye Arbejder og Udvidelser af bestaaende Anlæg**, og medens Værkstedsudgifterne fordeles i Henhold til de af Materiellet kørte Vogn- og Lokomotivkilometre altsaa efter den virkelige Udnyttelse af Materiellet, sker Fordelingen for de tre andre Posters Vedkommende efter nærmest skønsmæssig fastsatte Procentsatser.

Dette kan jeg kun finde berettiget under ensartede Trafikforhold for alle deltagende Baner og under mere stabile Erhvervs- og Trafikforhold end i vor Tid, og de har derfor muligvis været mere berettiget tidligere; men med den Forskellighed i Trafikforhold og Udvikling af de enkelte Banestrækninger, der har fundet Sted, maa jeg finde det mere retfærdigt, om Banerne kom til at deltage i Fællesudgifterne i det hele taget forholdsvis efter det Arbejde ved Fællesskabet, som hver Bane maatte kræve, og som derfor udføres for dem. Jeg maa indrømme, at der ej heller derved undgaas at komme Skøn ind, men disse vil, om jeg saa maa sige, blive mere fordelte paa de forskellige Poster end nu, og derfor vil der være nogen Grund til at antage, at et Skøn, der giver én Fordel i den ene Retning, vil blive opvejet af et andet Skøn, der vil kunne virke modsat, og det vil derfor ogsaa være nødvendigt at opretholde Revisionsbestemmelserne for hvert 3. Aar, og jeg skal, jfr. det her anførte, bemærke, at Sydfyenske Jernbaners Fordeling af Fællesudgifter staar for Revision, som vil ske i en nærmere Fremtid.

Ved Sydfyenske Jernbaner fordeltes ogsaa tidligere Fællesudgifterne delvis efter et bestemt fastsat Forhold, men ved Indgaaelsen af nye Forpagtningkontrakter i 1922 gik man over til en ændret Fordeling, hvorefter

Administrationsudgifterne og Diverse Udgifter deles i Forhold til Banernes samlede særlige Udgifter,
 de paa Driftsafdelingen faldende Fællesudgifter i Forhold til Banernes øvrige Udgifter til Driftsafdelingen,
 — Baneafdelingen faldende Fællesudgifter i Forhold til Banernes øvrige Udgifter til Baneafdelingen,
 — Maskinafdelingen faldende Fællesudgifter i Forhold til Lokomotiv- og Vognaksekilometre
 og Fællesstationernes Udgifter paa Grundlag af Banernes Trafikmængder paa de paagældende Stationer.

Ved Møder med Hr. Driftsbestyrer Rammeskov den 26. August og 4. og 5. Oktober d. A. har jeg gennemdrøftet disse Forhold, og efter disse Drøftelser maa jeg for mit Vedkommende hævde, at jeg anser følgende Principper for de rigtigste ved Fordelingen af Fællesudgifterne og som egnede Ændringer ved Revisionen af Overenskomsten angaaende Banernes fælles Driftsanliggender:

a. **Centraladministrationens Udgifter** deles nu i følgende Forhold:

Fjerritslev—Nørresundby—Frederikshavn Banen	50 %
Aalborg—Hadsund Banen	25 % og
Aalborg—Hvalsund Banen	25 %,

men foreslaas fordelt

i Forhold til de paa hver af Banerne faldende øvrige Udgifter, heri altsaa ogsaa Andel i Udgift til Gods- og Lokomotivstation samt Værkstedsudgift, hvorimod Udgifterne til »Nye Arbejder og Udvidelser af bestaaende Anlæg« ikke bør regnes med, da de dels vil komme til at forskyde Udgifterne for meget i de enkelte Aar og ofte bliver belastet med Lønninger til særligt Personale til Ledelse m. v.

Det bemærkes her, at det med denne Fordeling vil være rettest, at Maskininspektørens og 2 Lokomotivmestres Lønning og Rejseudgifter samt Lønning til én Kontorist, der udfører den Del af Arbejdet ved Kulregnskabet, som er Administrationsarbejde, medtages i Administrationens Udgifter.

Ligeledes bør Lønning til de Assisterter (formentlig 2) paa Aalborg G. Station, der beskæftiges med Vognfordeling og Tjenstfordeling m. v. for Togpersonalet, henføres til Administrationen, hvorimod der næppe vil være Grund til at paaføre Administrationen nogen særlig Andel i Forstanderens Lønning.

I Modsætning hertil vilde det være rettest at optage Udgifterne til Sygekassen paa Banernes Særudgifter, fordelt efter Antal af Husstande; men i de efterfølgende Beregninger er der ingen Hensyn taget hertil.

I Banernes »øvrige Udgifter«, der indgaar ved Beregningen af Andelene i Administrationsudgifterne, repræsenterer Lønninger og Kul Hovedparten. Man kan vel sige, at Administrationsulejligheden er omtrent lige stor, hvad enten der indkøbes et Forbrug af 8,000 t Kul eller 2,000 t Kul, men samtidig er der for andre Grene som f. Eks. Lønninger meget mere Ulejlighed ved Lønningsberegninger, hvor der er mange Folk med smaa Lønninger end for færre Folk med store Lønninger, ved Revision af en Station med mange Ekspeditioner end ved en Station med færre Ekspeditioner, og medens Lønning alene under en formindsket Toggang, hvor Personalet ikke udnyttes fuldt, ikke er helt Udtryk for Trafikken, er Kuludgiften altid en god Maalestok for Toggangen, saa taget under ét maa jeg finde, at Udgifterne med disses mange indbyrdes Suppleringer giver et godt Udtryk for Banens Udgift og Trafik og derved for, hvad den kræver af Administration i Banernes indbyrdes Forhold. Det bemærkes, at det ogsaa ved Kulindkøbsforeninger er almindeligt at fordele Administrationsudgifterne pr. t leveret Kul.

- b. Udgiften til **Gods- og Lokomotivstationen** samt Togledelse og Vognfordeling m. v. fordeles nu i følgende Forhold:

Fjerritslev—Nørresundby—Frederikshavn Banen	60 %
Aalborg—Hadsund Banen	20 % og
Aalborg—Hvalpsund Banen.....	20 %

Det foreslaas,

at **10 % af Udgifterne** regnes som medgaaende navnlig til selve Togenes Ekspedition ud og ind paa Aalborg Station og fordeles i Forhold til udgaaet og indgaaet Antal Tog bestaaende af Lokomotiv og fast Togstamme, idet Motorvognstog uden Paahængsvogn regnes halvt.

90 % af Udgifterne regnes som medgaaende til Trafikkens Besørgelse og deles dels i Forhold til Antal af udgaaede og indgaaede Godsvogne og dels i Forhold til Vægten af udgaaet og indgaaet Gods saaledes:

60 % af Udgifterne fordeles i Forhold til ad hver af Banerne paa Aalborg G. Station udgaaet og indgaaet Antal Godsvogne, idet

én med Stykgods læsset Vogn regnes lig 2 almindelige Godsvogne, medens

30 % af Udgifterne fordeles i Forhold til Vægten af den ad hver af Banerne paa Aalborg G. Station udgaaede og indgaaede Godsmængde, idet 1 t Stykgods regnes lig 4 t almindeligt Vognladningsgods.

Efter foretagen skønsmæssig Beregning af Rangerbevægelserne med Togstammerne svarer 10 % af Udgifterne til Stationen hertil.

De resterende 90 % af Udgifterne falder herefter udelukkende paa Godsbehandlingen, men Betjeningsudgifterne fordeler sig nogenlunde saaledes, at der maa tilfalde Stykgodstrafikken den firedobbelte Udgift af Vognladningstrafikken, og med Ensartethed i Antallet af benyttede Vogne henholdsvis til Stykgodsbefordringen og Vognladningsbefordringen for de enkelte Baner kunde der ikke indvendes meget mod en Fordeling af alle de 90 % af Udgifterne i Forholdet 1 t Stykgods lig 4 t almindeligt Vognladningsgods; men da Stykgodset ikke læsses lige godt til alle Strækninger — de nordenfjordske Baner synes f. Eks. at bruge flere Stykgodsvogne end de søndenfjordske — har jeg fundet det nødvendigt ogsaa at fordele Udgifterne efter det Rangerarbejde, som Vognantallet medfører, og da det tillige skønnes, at der kræves større Rangeringsarbejde ved Stykgodsvogne (de skal flyttes til og fra Pakhus og flyttes ved Pakhus), har jeg ment det rigtigst at sætte Udgifterne ved Rangering af disse til det dobbelte af Udgifterne ved Rangering med Godsvognene for Vognladningstrafikken. Ud fra saadanne Betragtninger er jeg kommen til den foreslaaede Fordeling med 60 % af Udgiften i Forhold til Antal Godsvogne og 30 % i Forhold til Godsvægten med de angivne Værdier 1 Stykgodsvogn lig 2 almindelige Godsvogne og 1 t Stykgods lig 4 t almindeligt Vognladningsgods.

Egentlig maa jeg formene, at der ikke med Berettigelse kunde gøres Indvending mod det tilnærmelsesvis rigtige i at foretage Fordeling af alle 90 % af Udgiften efter Godsvognsantal, saaledes at 1 Stykgodsvogn sættes lig 4 Vogne med Vognladningsgods, og dette vilde jo være en stor Lettelse i Beregningen. Den procentvise Fordeling af Gods- og Lokomotivstationens Udgifter mellem Banerne vilde herefter blive:

Fjerritslev—Nørresundby—Frederikshavn Banen	62,9 %
Aalborg—Hadsund Banen	17,4 %
Aalborg—Hvalpsund Banen	19,7 %

medens Tallene efter mit foranstaaende Forslag er henholdsvis

60,0 %, 18,8 % og 21,2 %.

Det er forudsat, at Udgifterne til Rengøring af Materiellet, herunder ogsaa Kvægvogne, er konteret ud paa hver enkelt Bane i disses Sær-Regnskaber, ligesom Udgifterne til Depotarbejdet i Remiserne for de Lokomotiver, der ikke er tjenstgørende paa Aalborg Station. Saafremt der sker Ændring i disse Forhold, maa saavel den fornævnte Deling af Udgiften i 10 % og 90 % som Fordelingen indenfor disse tages op til Undersøgelse.

- c. **Værkstedsudgifterne.** Fordelingen af Udgifterne til Værkstederne sker nu i Forhold til de gennemløbende Lokomotiv- og Vognkilometre, saaledes at 1 Lokomotivkilometer regnes lig 10 Person- og Godsvognskilometre — hvilke regnes ens.

Driftsbestyrer Rammeskov og jeg er enige i, at de smaa og lette Lokomotiver ikke kræver tilsvarende Reparationsudgifter som de større og sværere Lokomotiver, og der foreslaas derfor en Ændring heri, saaledes at der regnes med Lokomotivtonskilometer (Vægt af Lokomotiv i tjenstfærdig Stand ekskl. Tender) i Stedet for Lokomotivkilometer.

Det foreslaas herefter, at Fordelingen sker i Forhold til det sammenlagte Antal Lokomotivtonskilometer og Vognkilometer af egne Vogne (saavel paa egne som fremmede Baner), saaledes at 1 Lokomotivtonskilometer regnes lig $\frac{1}{2}$ Vognkilometer, og Udgiften til Motorvognes Vedligeholdelse afholdes paa de respektive Baners Sær-Regnskaber, idet der til rene Udlæg til Løn og Materialier dog bør gives Tilslag til Generalomkostninger. For Tiden tillægges intet, idet det dog er oplyst, at der har været udkonteret nogen Konstruktørhjælp herpaa.

Rettest vil det dog være at inddrage ogsaa Motorvognenes Vedligeholdelse under Fordelingen i et paa Grundlag af en Undersøgelse og efter indvundne Erfaringer fastsat Forhold.

Efter indhentede Oplysninger fra andre Baner, der anvender Motorvogne af tilsvarende Type, maa Vedligeholdelsesudgifterne for saadanne Vogne erfaringsmæssigt kunne sættes til omkring ca. 10 Øre pr. Vognkilometer, og da en Vognkilometer (Fordelingskilometer) i Vedligeholdelsesudgift efter det senere anførte ikke bør andrage mere end ca. 1,5 Øre, en Lokomotivtonskilometer ikke mere end ca. 0,75 Øre, altsaa en Lokomotivkilometer for de smaa Lokomotiver ca. 15 Øre, vil man næppe begaa nogen større Fejl ved i Vedligeholdelsesudgift at sætte en Motorvognskilometer til at ligge mellem 6 og 8 Vognkilometer, altsaa mellem 6 og 8 Fordelingskilometer.

Ved Fordelingen af Udgifterne maa jeg anse det for rigtigst, at der anvendes de til det paagældende Driftsaar hørende Kilometerantal for Lokomotiver og Vogne ved i Aarets Løb at lægge de budgetmæssige Tal til Grund og da foretage Regulering ved Aarets Udgang. Fordeling, som det nu sker, ved Anvendelsen af det foregaaende Driftsaars Tal, er jo regnskabsmæssigt ikke rigtigt og kan ved Svingninger i Toggang og Trafik bevirke dels et fejlagtigt Resultat og dels, at den rette Oversigt fra Aar til Aar tabes.

Til Fordeling nu som før bør kun komme rene Vedligeholdelsesudgifter, medens Udgifter til Ombygninger og enhver Forbedring af Materiel maa afholdes som Særudgift af de respektive Baner enten paa Særbudgettet eller som Nyarbejder og gives Tilslag for Generalomkostninger, f. Eks. 40 % for Arbejdsløn og Materialier tilsammen, under Forudsætning af, at der indføres Forrentning af Anlægene, saaledes som foreslaaet. I modsat Fald maa Tillæget efter vore Erfaringer forhøjes.

Fortegnelse over Nyarbejder af her omhandlede Art vedlægges **Bilag 1.** for de 3 sidste Driftsaar, idet Beløbene for Udgiften er anført uden noget Tillæg for Generalomkostninger.

Beløbene er for 1922/23 Kr. 19,945.11, 1923/24 Kr. 14,398.97 og 1924/25 Kr. 18,000. Hvorledes disse Beløb falder paa de respektive Baner er ikke opgivet; men i min senere Sammenstilling af Fællesudgifterne er ved mit Forslag Beløbet for 1924/25 **Kr. 18,000.00** holdt udenfor saa vel som i nedenstaaende Gennemsnitsudgift pr. »Fordelingskilometer« for alle 3 Aar, og det er skønnet af Hr. Driftsbestyrer Rammeskov, at for dette Aar kan Udgiften passende fordeles saaledes:

Fjerritslev—Nørresundby—Frederikshavn Banen	ca.	Kr. 10,000.00
Aalborg—Hadsund Banen	ca.	» 4,000.00
Aalborg—Hvalpsund Banen	ca.	» 4,000.00

Bilag 2.

Endvidere følger **Fortegnelse over Værkstedspersonalet** de 3 sidste Driftsaar under Anførelse af hver Mands Aarsfortjeneste og Fortegnelse over Gennemsnitstimefortjeneste for de forskellige Kategorier af Arbejdere. Til Sammenligning vedlægges de tilsvarende Opgivelser for Sydfyenske Jernbaner, idet bemærkes, at sidstnævntes er for Driftsaarene 1922/23, 1923/24 og 1924/25, medens Aalborg-Banernes er for Kalenderaarene 1922, 1923 og 1924, men at Sammenligningen, idet jeg forudsætter, at Aalborg-Banernes Lønninger i det væsentlige har fulgt de almindelige Februar og August Reguleringer, derved ikke forrykkes væsentlig, og den bliver gunstigere for Aalborg-Banerne for de to sidste Driftsaar.

Bilag 3.

Bilag 4
og 5.

Fortegnelserne viser, at den gennemsnitlige Gennemsnitsfortjeneste for alle Værkstedsarbejderne undtagen Lærlingene i de tre sidste Kalenderaar ligger 14,4 % over, hvad Sydfyenske Jernbaners Værkstedsarbejdere har, og 12,7 % over i 1924.

Bilag 6.

At vore gennemsnitlig ligger højt overfor private Virksomheders her paa Fyen, fremgaar af medfølgende Liste.

Det bemærkes, at i Sydfyenske Jernbaners Værksteder arbejdes der saa godt som udelukkende paa Akkord (ca. 70 à 80 % af Arbejdet er Akkord), hvilket formentlig ogsaa er Tilfældet i Aalborg Privatbaners Værksteder. For vore Karetmagere har der i 1924/25 været en Forhandlingsperiode paa ca. 8 Maaneder, hvor der for en større Del (ca. 50 %) arbejdedes paa Timeløn.

Hvad angaar Arbejdsydelsen af de i Aalborg Privatbaners Værksteder beskæftigede Arbejdere, skal jeg vedføje en **Sammenstilling** mellem beskæftigede Antal Arbejdere i Værkstederne og Fordelingskilometer ved henholdsvis Aalborg Privatbaner og Sydfyenske Jernbaner (herunder medregnet Nordvestfyenske Jernbane og Kjertemindebanen).

	Aalborg Privatbaner		Sydfyenske Jernbaner, Nordvestfyenske Jernbane og Kjertemindebanen	
	Antal Arbejdere	Fordelingskm.	Antal Arbejdere	Fordelingskm.
1922/23	49	17,805,573	69	29,084,201
1923/24	54	20,144,016	67	34,860,825
1924/25	59	19,387,080	60	35,963,930

For Aalborgbanerne er af Mandskabet udført Nyarbejder og Reparation af Motorvogne, ved vore Baner Nyarbejder, men der er i Sydfyenske Jernbaners Værksteder i de 3 Aar og navnlig 1922/23 og 1923/24 udført betydeligt mere Arbejde udenfor Vedligeholdelsen af Driftsmateriel end i Aalborgbanernes Værksteder.

Bilag 7.

Jeg vedlægger en Oversigt over Sydfyenske Jernbaners, Nordvestfyenske Jernbanes og Kjertemindebanens Trækkraft de sidste 3 Driftsaar, og sammenholdes de skete Forbedringer og Nyanskaffelser med Bevægelserne i Antallet af Mandskab i Værkstederne, er der det rigtige Forhold til Stede, idet der i det paagældende Tidsrum er afskediget 9 Mand.

Som det fremgaar af Fortegnelsen udførtes Driften paa Sydfyenske Jernbaner, Nordvestfyenske Jernbane og Kjertemindebanen i 1922/23 og i den langt overvejende Del af 1923/24 af følgende Lokomotiver:

3 fra 1876, 3 fra 1881, 1 fra 1889, 1 fra 1891, 4 fra 1896, 3 fra 1897, 1 fra 1898, 1 fra 1899, 2 fra 1900, 4 fra 1906, 3 fra 1910, 6 fra 1911, 1 fra 1914, 6 fra 1917, 3 fra 1921.

Vedrørende selve Udgiften til Materiellets Vedligeholdelse alene skal jeg oplyse, at denne pr. Enhed af Fordelingstillene (Lokomotivtonskilometerne $\times \frac{1}{2} +$ Vognkilometer) for de sidste 3 Driftsaar ekskl. Nyarbejder stiller sig saaledes:

1922/23...	2,2	Øre pr. Fordelingskilometer
1923/24...	1,8	- - -
1924/25...	2,0	- - -

inkl. Nyarbejder ca. 0,1 - højere pr. Fordelingskilometer.

De tilsvarende Tal for det i Sydfyenske Jernbaners Værksteder og i Fælles-Hjælpeværkstedet for Nordvestfyenske Jernbane og Kjertemindebanelen vedligeholdte Materiel tilhørende nævnte Baner, ligeledes ekskl. Nyarbejder, er:

1922/23....	1,7
1923/24....	1,3
1924/25....	1,2

Ved Beregning af Gennemsnitsudgiften pr. Fordelingskilometer er for Aalborg-Banernes Vedkommende ikke indregnet Udgiften til Pensionsfonden, idet der ikke er beregnet Pensionsudgift for Sydfyenske Jernbaners Arbejdere. For Sydfyenske Baners Vedkommende er iøvrigt medregnet tilsvarende Udgifter som for Aalborg-Banerne. Udgift til Forrentning af Anlægene er ikke medregnet.

Af foranstaaende fremgaar

- 1) at Gennemsnitstimefortjenesten i Aalborg Privatbaners Værksteder for de tre Aar ligger gennemsnitlig **14,4 % over** Lønningerne ved Sydfyenske Jernbaner, for 1924/25 12,7 % over.
- 2) at der beskæftiges forholdsvis mere Mandskab i Aalborg Privatbaners Værksteder end i Sydfyenske Jernbaners.
- 3) at Udgiften pr. »Fordelingskilometer« (Lokomotivtonskilometer + Vognkilometer) ligger som Gennemsnit af de 3 Aar **42,9 %**, for 1924/25 66,7 % over Sydfyenske Jernbaners.

For Lønsatsernes Vedkommende maa for at hidføre en Nedgang i Udgiften ske Opsigelse af bestaaende Lønaftaler; men hvad angaar øvrige Arbejdsforhold og Arbejdsvilkaar, der har Indflydelse paa Mandskabets Størrelse og Udgiften, vil en Udredning af disse kræve en mere indgaaende Undersøgelse og et betydeligt Arbejde, som jeg i hvert Fald paa nuværende Stadium ikke har kunnet indlade mig paa. Dog skal jeg bemærke, at ved Sydfyenske Jernbaner udførtes Tilrettelægningen af Arbejdet tidligere af Partiførerne under 2 Værkmestre; men dette hviler nu paa 4 Værkmestre, og Partiførerstillingen er herefter ophævet. Der er udover de to tidligere Værkmestre ansat én Værkmester for Kedelsmedien og én for Malerværkstedet, og denne Omlægning har hos os bragt betydelige Besparelser og mere Ro over Arbejdet.

Jeg skal her anføre, at saafremt Sydfyenske Jernbaners **Lønsatser** havde været gældende ved Aalborg Privatbaner, vilde der i de tre Aar, som ovenstaaende Redegørelse omfatter, have været **en Besparelse** i den samlede Mandskabsudgift (ekskl. Lærlinge) af:

1922/23...	ca. Kr. 28,000
1923/24...	ca. » 21,000
1924/25...	ca. » 28,000

Efter ovenstaaende Sammenstilling af Antal Arbejdere og For-delingskilometer skulde der være Mulighed for at komme betydeligt ned med Antallet af Arbejdere, i hvert Fald med mindst 10 Mand med en samlet Aarsløn af rundt regnet **45,000 Kr.**

d. **Nye Arbejder og Udvidelser af bestaaende Anlæg.**

I den bestaaende Ovrtskomst er fastsat, at Udgifterne hertil skal afholdes i et bestemt Forhold (2 : 1 : 1). Det er i Overenskomstens § 2, Tilføjelse, approberet 2. Juni 1920, givet Banerne Adgang til at indanke Spørgsmaalet om Foranstaltninger, der vil medføre Udgifter for den enkelte Bane, naar denne erklærer ikke at kunne udrede dem uden at maatte udskyde andre for dens Drift nødvendige Foranstaltninger, for Ministeriet for offentlige Arbejder, der afgør Sagen endeligt. Spørgsmaalet om en Udgifts Nødvendighed for den enkelte Bane vil imidlertid hyppigt kræve saa indgaaende Kendskab til lokale Forhold, at det ikke altid vil være let for Ministeriets Embedsmænd at træffe Afgørelse. Forholdene kan ligge saaledes, at en Bane ikke har tilstrækkelige Midler til at deltage i en Fællesudgift uden at maatte forsømme Anlæg eller Anskaffelser, der er nødvendige for Banens egen Drift, og de andre Baner burde da, hvis et saadant Fællesanlægs Udførelse er en Nødvendighed for dem, afholde Udgiften, hvorfor det omhandlede Delingsforhold for selve Afholdelsen af Udgifterne til Nyanlæg kun bør kunne anses som det almindeligt gældende, men saaledes at det ikke udelukkes, at der enten slet ikke bidrages fra en enkelt Bane, eller der bidrages i et andet Forhold. Dels under Hensyn hertil og ogsaa under Hensyn til den Brug, som hver Bane tager af de fælles Anlæg — Gods- og Lokomotivstationen og Værkstederne — **bør der ske en Renteberegning** paa Basis f. Eks. 4 % Rente, saaledes at hver Bane godskrives 4 % af dens i Fællesskabet anbragte Kapitaler og belastes med 4 % Renter af det Beløb, der falder paa den, naar den samlede Anlægsudgift for Anlægene deles i Forhold til de Beløb, der i Henhold til den foretagne Fordeling ifalder den for Brugen af Gods- og Lokomotivstationen og Værkstederne, og hvis Banen gennem sin Trafik kommer til at faa Brug af en saadan Udvidelse, vil den gennem Forrentningen ogsaa komme til at betale for den.

I denne Forbindelse skal jeg bemærke, at en Betragtning gaende ud paa, at de oprindelige Anlæg ikke skulde indgaa i en Renteberegning, ikke kan anses for rigtig, da Anlægene formentlig i sin Tid er beregnet paa at optage en større Trafik senere, og saafremt det oprindelige Delingsforhold for Udgiften ikke svarede til Banernes Nytte af Anlægene, eller en Bane er hurtigere i sin Udvikling end en anden eller er bleven forlænget og tager forholdsvis mere Nytte af Anlægene, bør dette finde Udtryk gennem en større eller mindre Forrentningsudgift for den paagældende Bane.

Den oprindelige fastsatte Værdi af den fælles Gods- og Lokomotivstation i Aalborg er ifølge Skrivelse af 17. August 1925 fra Hr. Driftsbestyrer Rammeskov fastsat til Kr. 1,024,000, og med Tillæg for senere Udvidelser m. m. til Beløb Kr. 525,742.70, skulde Værdien nu uden Afskrivninger være Kr. 1,549,742.70. Efter de mig givne Oplysninger om meget store endnu delvis ubenyttede Arealerhvervelser, bør der muligvis regnes med en nedskreven Anlægsværdi, f. Eks. 1,320,000 Kr., hvoraf Fjerritslev—Nørresundby—Frederikshavn Banen skulde eje $\frac{1}{2}$ og hver af de to andre Baner $\frac{1}{4}$.

Bilag 8.

Jeg vedlægger for de sidste 10 Aar en Oversigt over Banernes Togantal paa Aalborg samt Godsmængden fra og til Aalborg specificeret i Styk- og Vognladningsgods, og det fremgaar heraf, at der er

betydelig Forskel i Henseende til Udviklingen af Banernes Trafik og dermed det Beslag, de lægger paa Fællesstationen og Værkstederne.

Ifølge Oversigten er Trafikken fra 1905/06 til 1924/25 ændret som følger:

Paa Fjerritslev—Nørresundby—Frederikshavn Jernbane er Stykgodstrafikken steget med ca. 41 %, Vognladningsgodset med ca. 130 % og Togantallet forøget med ca. 27 %.

For Aalborg—Hadsund Banen er de tilsvarende Tal henholdsvis ÷ ca. 4 %, ca. 56 % og ÷ ca. 23 %.

For Aalborg—Hvalpsund Banen ca. 142 %, ca. 113 % og ca. 47 %.

Det forekommer mig herefter, at der er god Grund til nu at ændre Forholdene derhen, at en Renteberegning indføres.

Jeg fremsætter herefter nedenstaaende Opstillinger for Fordeling af Fællesudgifter:

Fællesudgiften 1924/25.

A., fordelt efter nugældende Regler efter forrige Aars Kilometertal sammenlignet med

Fordeling (for Værkstederne) efter Driftsaarets Kilometertal, B.:

	A.			B.		
	Nugældende Fordeling 1924/25			Nugældende Fordeling Værkstederne omregnet efter Lkm. og Vognk. 1924/25		
	F. F. J.	A. Ha. J.	A. Hv. B.	F. F. J.	A. Ha. J.	A. Hv. B.
I	81,475.83	40,737.91	40,737.91	81,475.83	40,737.91	40,737.91
II	251,834.19	83,944.73	83,944.73	251,834.19	83,944.73	83,944.73
III	254,613.19	78,378.17	91,871.07	260,015.81	65,003.95	99,842.67
	587,923.21	203,060.81	216,553.71	593,325.83	189,686.59	224,525.31

Endvidere:

Sammenstilling mellem nugældende Fordeling af Fællesudgift og mit Forslag, begge beregnet efter Overflytning af 2 Assisteret (Vognfordeler og Togpersonaletilsyn) Kr. 7,982.40, og 2 Lokomotivmestre Kr. 11,235.60 fra Konto II til Konto I, Maskininspektør og 1 Kontorist, Kr. 12,495.20 fra Konto III til Konto I, og for mit Forslag Nyarbejde til Beløb Kr. 18,000.00 Konto III holdt udenfor Fordelingen.

Sygekassen bibeholdt under Fællesudgift.

	Nugældende Fordelingsregler B + Omkonteringer			C. Fordeling efter Forslag		
	Fjerritslev- Nørresundby- Frederikshavn Jernbane Kr.	Aalborg- Hadsund Banen Kr.	Aalborg- Hvalpsund Banen Kr.	Fjerritslev- Nørresundby- Frederikshavn Jernbane Kr.	Aalborg- Hadsund Banen Kr.	Aalborg- Hvalpsund Banen Kr.
I	97,332.78	48,666.39	48,666.38	122,055.30	32,509.15	40,101.10
II	240,303.39	80,101.13	80,101.13	240,183.24	75,415.21	84,907.20
III	252,368.32	63,092.08	96,906.13	239,380.48	59,154.98	95,831.07
IV	Forrentning			5,438.40	÷4,276.80	÷1,161.60
	Hertil lægges for Sammenligningens Skyld Nyarbejder for de respek- tive Baner			10,000.00	4,000.00	4,000.00
	590,004.49	191,859.60	225,673.64	617,057.42	166,802.54	223,677.77

For Aalborg—Hadsund Banen, der, jfr. Centraldirektionens Skrivelse af 20. Maj 1925, er økonomisk daarligt stillet for Tiden, vil den foreslaaede nye Fordelingsmaade altsaa for Driftsaaret 1924/25 betyde en Besparelse af ca. 36,000 Kr.

Banernes Ledelse.

Bilag 9. Hvad angaar Prøvelse af Banernes Ledelse har jeg allerede under Fællesudgiften for Værkstederne givet Sammenligning mellem Forholdene ved Aalborg Privatbaner og Sydfyenske Jernbaner i Henseende til Personale og dettes Lønninger, og jeg vedlægger yderligere Oversigt over Personalet paa Aalborg Station og paa Sydfyenske Jernbaners Fællesstationer i Odense og Svendborg, idet bemærkes, at Stationerne i Odense og Svendborg har Personekspedition i fuldt Omfang, hvorimod Aalborg G. Station ikke har med Personekspedition at gøre, og Svendborg Station har hele Havnetrafikken og er i Forbindelse med 2 Rute-Dampskibsselskaber.

Jeg skal her bemærke, at samtlige Vagter i Aalborg er beregnet til 208 Timer pr. 30 Dage, svarende til gennemsnitlig 8 Timer i de 26 Dage med Undtagelse af Lampisteriet, der i Tiden $\frac{1}{4}$ — $\frac{30}{9}$ har 234 Timer pr. 30 Dage, medens der i Odense og Svendborg for en stor Del findes 234 Timers Tjeneste, svarende til gennemsnitlig 9 Timer i de 26 Dage. Endvidere at der i Aalborg er gennemgaaende Vagt hele Døgnet, saaledes at der arbejdes i 3 Hold.

Dette sidste skyldes, efter hvad der er mig meddelt, at Overleveringen af Havnevogne fra Statsbanerne i Aalborg foregaar saa sent om Aftenen, at der bliver Rangertjeneste lige til Morgentogene; men Udgiften til Stationens Drift vilde formentlig kunne nedsættes, saafremt Overleveringen — som i Odense — foregik efterhaanden i Dagens Løb.

Bilag 10. Jeg vedlægger yderligere Opgave over samtlige Stationer paa Aalborg Privatbaner under Anførelse af Trafik i Antal Tons Gods og Antal solgte Billetter samt Togantal, og Personale paa Stationerne under Anførelse af Lønningsklasse samt udbetalt Beløb til Ekstraassistance og Postlønning. Endvidere det af det faste Personale præsterede Antal Tjenestetimer pr. Søgnedag og pr. Helligdag. Til Sammenligning er tilføjet med fremhævede Typer tilsvarende Stationer ved Sydfyenske Jernbaner samt Normaltjenesten.

Hvorvidt det Personale, der er i Anvendelse til Tjenestens Udførelse paa Aalborg-Banernes Stationer, eller de ansatte Tjenestetider herefter maa anses for at være passende, er vanskeligt at udtale sig om for den, der ikke har nøje Kendskab til de lokale Forhold; men det synes dog at fremgaa af Oversigterne, at der ved samtlige Aalborg-Baner findes Stationer, der er dyrere drevet end Sydfyenske Jernbaners, Nordvestfyenske Jernbanes og Kjertemindebanens Stationer, og det fremgaaer i hvert Fald af Listerne, at Personalet udnyttes i højere Grad ved Sydfyenske Jernbaner, idet den normale Tjenestetid paa Landstationerne er 260 Timer (alle 54 Stationer undtagen 8), medens paa Aalborg Privatbaner Landstationernes Normaltjenestetid ifølge given Oplysning er 234 Timer.

En Angivelse i Beløb af, hvor meget Driften af Landstationerne ved Aalborg Privatbaner er dyrere end ved Banerne her paa Fyen, kan kun blive tilnærmelsesvis, men jeg tager dog ikke i Betænkning at angive, at der ved Reduktion af Personale i alt Fald vil kunne spares følgende Beløb efter de Reduktioner af Personalet, der er angivet paa Listen over Landstationerne:

Paa Fjerritslev—Nørresundby—Frederikshavn Banen . . .	Kr. 25,000
— Aalborg—Hadsund Banen	— 11,000
— Aalborg—Hvalpsundbanen	— 10,000
	Kr. 46,000

Det bemærkes, at der ved Opgørelsen af Beparelserne kun er regnet med **Diæter** og ikke med Lønning for Afløsningspersonalet til de Stationer, hvor der ikke mere kan paaregnes Selvafløsning, idet der iøvrigt ikke er foreslaaet Reduktion af Personalet, og dette maa anses for stort nok til ogsaa at besørge denne Afløsningstjeneste.

Samtidig med, at jeg her har anført Bemærkninger om det til Tjeneste i Værksteder og paa Stationer værende Personale, kan jeg efter de Erfaringer, jeg har gjort, og efter de Principper, som jeg anser for nødvendige at gennemføre i enhver større Administration i Henseende til Tilsyn og Ansvar herfor, ikke undlade at paapege, at jeg formener det nødvendigt, at der findes én under Ansvar overfor Bestyrelserne med fornøden Myndighed overfor Afdelingscheferne og det øvrige Personale udrustet Leder, Driftsbestyreren, hvis væsentligste administrative Opgave er at kontrollere Afdelingscheferne og tilvejebringe det fornødne Samarbejde med disse.

Afdelingscheferne maa overfor Driftsbestyreren og sammen med ham tage Initiativet for de enkelte Afdelingers Arbejde.

En mere eller mindre selvstændig Stilling for en af Afdelingscheferne, f. Eks. Trafikinspektøren eller Værkstedslederen, vilde let kunne blive skæbnesvanger for Banens Økonomi.

Jeg maa derfor formene, at Administrationsformen for Aalborg-Banerne er den rigtige, og skal kun henstille til Overvejelse, om der for Værkstedernes Vedkommende ikke burde antages nogen Medhjælp for Maskininspektøren til at føre et mere effektivt Tilsyn og til at tilrettelægge Arbejdet i højere Grad end nu og lade Partiførerstillingerne bortfalde. Der bør formentlig ogsaa i Tide tænkes paa at faa en Afløser for Maskininspektøren uddannet. For Trafikafdelingens Vedkommende om det ikke maatte skønnes bedre, at Mandskabet til Vognfordelingen og Ordningen af Togpersonalets Tjenesteforhold henlagdes under Trafikinspektøren. Sydfyenske Jernbaner har tidligere indtil for ca. 10 Aar siden haft tilsvarende Ordning, hvor disse Tjenestegrene var henlagt under Stationsforstanderen i Svendborg; men der er her ikke vundet saa ganske lidt i Vognudnyttelse og i mere effektiv Kontrol med Stationerne ved, at alt ledende Arbejde ved Trafikafdelingen er henlagt under Trafikinspektøren. Muligvis kunde Trafikinspektøren da ikke samtidig tillige være Kontorchef; men der vilde ved en saadan Nyordning kunne indtjenes Lønningen til en Kontorchef.

I Henseende til Trafikeringen af Banerne vedlægger jeg en Sammenligning mellem Forholdene ved Aalborg—Hadsund og Aalborg—Hvalpsund Banen og Forholdene ved nogle fyenske Privatbaner, idet bemærkes, at Befolkningstallene for Aalborgbanerne er efter Driftsbestyrer Rammeskovs Opgivelse.

Jeg skal særlig behandle Aalborg—Hadsund Banen og bemærke, at naar der i Forbindelse med, hvad Sammenstillingen viser, henses til, at Banerne paa Fyen i højere Grad deler Opland, end det er Tilfældet overfor Aalborg—Hadsund Banen, maa jeg formene, at denne Bane ifølge sit Befolkningstal og under Hensyn til den Nedgang, der har fundet Sted fra 240,231 Rejsende i 1923/24 med 4-Togs Køreplan til 204,305 i 1924/25 med 3-Togs Køreplan, maa kunne opnaa en bedre Persontrafik.

Yderligere skal jeg henvise til den betydelige Forskel, der er mellem Persontrafikken og Godstrafikken i Forhold til, hvad der er Tilfældet paa de andre sammenlignede Baner, og jeg maa herefter anse det for paa-krævet, at der for Ophjælpning af Banens Persontrafik sker Ændring i de bestaaende Køreplansforhold ved Indførelse af en hyppigere og hurtigere Toggang.

Det staar saaledes for mig, at Aalborg Privatbaner saavel i Henseende til Person- som Godstariffer og Udnyttelsen af den Adgang til Takstmoderation, som vore Takstreglementer giver os, som ogsaa i Henseende til Godstrafikeringen i det hele staar blandt de første og førende Privatbaner, men samtidig forekommer det mig, at den nødstedte Aalborg—Hadsund Bane ogsaa, naar man ser hen til Fremgangen i Persontrafik paa Fjerritslev—Nørresundby—Frederikshavn og Aalborg Hvalpsund Banerne, ved forøget Toggang kunde indvinde saa betydelig mere Persontrafik, at Merudgifterne derved vil kunne langt mere end dækkes, og jeg har den Opfattelse, at det endnu ikke er for sent ogsaa i dette Opland ved at foretage en Udvidelse af Køreplanen med hurtigere Tog at indskrænke Rutebilernes Antal betydeligt eller i hvert Fald at faa dem i Samarbejde med Banerne ligesom hos os, hvilket sidste jeg da ogsaa ved, Driftsbestyrer Rammeskov er indstillet paa. Jeg anser det i det hele som Hovedopgave for Baneledelsen at faa baade Person- og Godstrafikken udviklet det mest mulige; thi gaar først en Del af den ene af de to Trafikarter bort, vænnes Befolkningen let fra at komme paa Stationerne, og da gaar der ogsaa let noget af den anden Trafikart bort.

Den nuværende 3-Togs Køreplan, der har krævet 3 Lokomotiver i Damp daglig, maa anslaaes at koste:

7 Mand Togpersonale	Kr. 32,000
8 — kørende Lokomotivpersonale	— 37,800
Køre- og Natpenge	— 17,900
1450 Tons Kul à Kr. 25,00	— 36,300
Ialt...	<u>Kr. 124,000</u>

Jeg har drøftet Spørgsmaalet om en udvidet Køreplan med Hr. Driftsbestyrer Rammeskov og paa Grundlag af hans Oplysninger opstillet det følgende Forslag til en Køreplan med **5 Tog** daglig i hver Retning, idet Togtiderne jo kun kan være omtrentlige.

5 ⁰⁰ 8 ¹⁰ 12 ⁵⁵ 4 ⁰⁰ 8 ¹⁵ Aalborg 7 ⁵⁰ 11 ²⁰ 2 ¹⁵ 6 ³⁵ 8 ⁴⁵
8 ²⁰ 10 ¹⁰ 2 ⁵⁵ 6 ⁰⁰ 10 ¹⁵ Hadsund 5 ⁵⁰ 9 ⁰⁵ 12 ¹⁰ 3 ³⁵ 6 ³⁰

Udgiften til denne Plan, der i Drift vil kræve 2 store og 1 lille Maskine daglig, vil stille sig saaledes:

8 Mand Togpersonale	Kr. 36,000
10 — kørende Lokomotivpersonale	— 47,200
Køre- og Natpenge	— 18,000
2025 t Kul à Kr. 25,00	— 50,700
Ialt...	<u>Kr. 151,900</u>

Heroverfor har jeg opstillet en Køreplan med **4 Motortog og 2 Lokomotivtog** daglig i hver Retning, saaledes som skitseret i nedenstaaende Forslag. Togene kræver 1 Motorvogn og 1 Lokomotiv i daglig Drift.

Togene kan omtrentlig ligge saaledes:

L.	M.	M.	L.	M.	M.		M.	M.	L.	M.	L.	M.
5 ⁰⁰	8 ¹⁰	1 ⁰⁰	3 ⁰⁰	6 ⁰⁵	10 ²⁵	Aalborg	7 ⁵⁰	12 ¹⁰	2 ¹⁰	5 ³⁰	8 ⁵⁰	10 ⁰⁵
8 ³⁰	10 ⁰⁰	2 ⁵⁰	5 ⁰⁰	7 ⁵⁵	12 ²⁵	Hadsund	6 ⁰⁰	10 ²⁰	12 ⁰⁰	3 ³⁰	5 ⁴⁰	8 ¹⁵

Udgiften til denne Køreplan beregnes saaledes:

9 Mand Motorvognsførere og Togpersonale.....	Kr.	40,300
5 — kørende Lokomotivpersonale	—	23,200
Køre- og Natpenge.....	—	12,500
1000 Tons Kul à 25.00.....	—	25,000
c. 70 Tons Benzin à Kr. 450	—	32,000
Afløsning med Lokomotivtog	—	4,000
Ialt...	Kr.	137,000

Det bemærkes, at der ved Køreplansforslagets Udarbejdelse er taget overvejende Hensyn til de lokale Forhold, specielt Anbringelse i Aalborg af et Tog med Ilgodsbefordring med Ankomst Aalborg Kl. 5³⁰ Eftm i Tilslutning til Statsbanernes Tog fra Aalborg Syd paa, selv om dette i enkelte Tilfælde har bevirket, at Overgangstiden til tilsluttende Baner er udstrakt noget.

Jeg skal særlig bemærke, at saafremt der paa en enkelt af Ugens Dage er Transporter af Kvæg eller Svin, og Togene ikke kan tage den ved Rangeringen opstaaende Forsinkelse, maa jeg anse det for rigtigst i alt Fald for en Del af Strækningen at køre Særtog den paagældende Dag, hvis det er nødvendigt og økonomisk forsvarligt, fremfor at lade den særlige Trafik paa en enkelt Dag være bestemmende for Køreplanen de øvrige Ugedage. Hvad angaar de enkelte Tog, vil jeg formene, at Morgenetog fra Aalborg er tilstrækkeligt til Udkørslen af Godsvogne og Stykgodsvogne, og Formiddagstoget fra Aalborg Kl. 8¹⁰, eventuelt Kl. 3⁰⁰ Eftm., kan gives $\frac{1}{4}$ Times længere Tid af Hensyn til Flytning af enkelte Vogne. Det er opgivet af Driftsbestyrer Rammeskov, at det vil være uheldigt at sætte Toget fra Hadsund Kl. 12⁰⁰ Middag til tidligere Afgang, da Toget navnlig benyttes af kvindelige Passagerer, efter at de har endt deres Formiddagsgerning. Mulig er Ankomsten til Aalborg Kl. 2¹⁰ Eftm. for sen af Hensyn til Svinetransporterne, og hvis Toget ikke kan sættes tidligere eller tage en Forsinkelse, kan der som forannævnt køres Særtog, saaledes som det efter Opgivelse fra Driftsbestyrer Rammeskov allerede nu sker paa Hadsundbanen. (Toget fra Aalborg Kl. 3⁰⁰ Eftm. kan eventuelt køres med frisk Maskine og da afgaa Kl. 2⁴⁰ Eftm.), Udgiften til Kvægtog er indregnet i Opgørelse af Udgiften. Iøvrigt maa jeg anse de anførte Køretider for tilstrækkelige, men skal paapege, at det formentlig af Hensyn til hurtig Standsning vilde være formaalstjenligt at udstyre de dagligt løbende Togstammer med gennemgaende Bremsindretning. Hvad angaar Postbefordringen kan der indsættes Bureau baade i Morgentoget og Formiddagstoget fra Aalborg, idet der gives Paahængsvogn i sidstnævnte, som da kan returnere med næste Tog fra Hadsund, saaledes at der i denne Retning bliver Postbefordring med Formiddagstoget, Ank. Aalborg Kl. 12¹⁰ Eftm., og desuden med Aften-Godstoget, Ank. Aalborg Kl. 8⁵⁰ Eftm., idet der iøvrigt efter Behov kan sendes Ladepost med Togene.

I Toget, Ank. Aalborg Kl. 5³⁰ Eftm., maa eventuelt indsættes en Ilgodsvogn.

De i Planen angivne Lokomotivtog, 2 Tog i hver Retning, maa jeg

anse for tilstrækkelige til Besørgelse af den Godstrafik, som nu findes. Hvis det viser sig, at Persontrafikken stiger saa betydeligt, at det er heldigt yderligere at dele Trafikken, kan, saafremt det er økonomisk forsvarligt, yderligere indlægges et 3. Lokomotivtog i hver Retning.

Hvad angaar Forholdene i Hadsund skal jeg bemærke, at jeg har forudsat at Aalborg—Hadsund Banens Tog kun føres til Hadsund Nord.

I Forhold til den nuværende Værkstedsudgift er 5-Togs Lokomotivkøreplanen kalkuleret til at give en Merudgift i Værkstedsudgifter for Hadsundbanen af c. Kr. 25,000.00, og for den kombinerede Lokomotivtog, og Motortog-Køreplan skulde der blive en Besparelse i Værkstedsudgiften af c. Kr. 14,800, men for Hadsundbanen tilkommer for sidstnævnte Plan da yderligere som Særudgift Vedligeholdelse af Motorvogn, kalkuleret til c. 16,400.00 Kr. (10 Øre pr. km).

Hvad Betjeningen paa Stationerne paa Hadsundbanen angaar, er denne selv med den anviste Reduktion stor nok til at kunne optage større Trafikering, naar Stationerne som overalt hos os paa de uindhegnede Baner kun er aabne fra 1. Tog om Morgenen til sidste Godstogs Ekspedition, og med Lukning omkring Middagstid 1 à 1½ Time.

Ifølge Driftsberetningerne for 1924/25 er Banernes Udgifter opgjort saaledes:

	Fjerritslev— Nørresundby— Frederikshavn Jernbanen Kr.	Aalborg— Hadsund Banen Kr.	Aalborg— Hvalpsund Banen Kr.
Andel i Fællesudgifter	587,923.21	203,060.81	216,553.71
Særudgifter	1,999,298.91	571,184.81	621,098.97
Ialt . . .	2,587,222.12	774,245.62	837,652.68

Med Indførelse af Motordrift som skitseret paa Hadsundbanen med 4 Motortog og 2 Lokomotivtog daglig i hver Retning, den forudsatte Besparelse i Værkstederne ved Nedsættelse i Timefortjenesterne og Reduktion af Antallet af Arbejderne til et Beløb af c. 70,000 Kr., de paaregnede Beparelser paa Landstationerne paa henholdsvis Fjerritslev—Nørresundby—Frederikshavn Jernbane 25,000 Kr., Aalborg—Hadsund Banen 11,000 Kr. og Aalborg—Hvalpsund Banen 10,000 Kr., den foreslaaede ændrede Fordeling af Fællesudgifterne med Udskillelse af Nyarbejderne samt Indførelse af Forrentning af Anlægene i Aalborg og Fordeling af denne som foreslaaet, vilde Banernes Udgifter for 1924/25 have været, idet der ikke er medregnet nogen egentlig Reduktion i Udgifterne ved Driften af Aalborg G., hvad der dog maa forekomme muligt:

Konto	Fællesudgift	Fjerritslev— Nørresundby— Frederikshavn Jernbane Kr	Aalborg— Hadsund Banen Kr.	Aalborg— Hvalpsund Banen Kr.
I	Centraladministration	121,860.63	32,898.48	39,906.44
II	Gods- og Lokomotivstationen	239,021.77	77,057.29	84,426.59
III	Værkstederne	196,802.33	36,374.89	78,807.69
IV	Forrentning	5,913.60	÷ 4,752.00	÷ 1,161.60
	Ialt	563,598.33	141,578.66	201,979.12
	Nyarbejder	10,000.00	4,000.00	4,000.00
		573,598.33	145,578.66	205,979.12
	Særudgifter	1,897,318.73	515,200.85	599,546.51
		2,470,917.06	660,779.51	805,525.63

For Hadsundbanens Vedkommende stammer af Nedgangen c. 115,000 Kr. i Forhold til Driftsberetningen 1924/25 de c. 65,000 Kr. fra, at der i ovenstaaende ikke er medregnet Udgiften paa Konto X, Nye Arbejder og Udvidelser af bestaaende Anlæg.

Med 5 Togs Lokomotivkøreplan vilde Udgifterne have været:

Konto		Fjerritslev— Nørresundby— Frederikshavn Jernbane Kr	Aalborg— Hadsund Banen Kr.	Aalborg— Hvalpsund Banen Kr
I	Centraladministration	120,303.31	35,039.80	39,322.44
II	Gods- og Lokomotivstationen	237,820.26	78,659.31	84,026.08
III	Værkstederne	196,802.33	69,218.30	78,807.69
IV	Forrentning	4,382.40	÷ 2,692.80	÷ 1,689.60
		559,308.30	180,224.61	200,466.61
	Nyarbejder	10,000.00	4,000.00	4,000.00
		569,308.30	184,224.61	204,466.61
	Særudgifter	1,897,318.73	533,761.25	599,546.51
		2,466,627.03	717,985.86	804,013.12

Det bemærkes, at der i disse Sammenstillinger er regnet med Aalborg-Banernes Gennemsnitskulpris 1924/25 Kr. 45,40, og Benzinprisen er sat til 450 Kr. pr. t efter Oplysninger fra Driftsberetninger 1924/25.

For Aalborg—Hadsund Banen maa imidlertid regnes med den forøgede Indtægt, der vil følge med Forøgelsen af Toggangen, og der maa kunne paaregnes en større Forøgelse end de c. 30,000 Kr., som var Differencen mellem Indtægten 1923/24 og 1924/25.

Selv om man mulig ikke tør paaregne i hvert Fald i de første Aar samme Rejsehøypighed pr. Indbygger som for Brobybanen, tør man dog nok gaa ud fra, at der med den langt tættere Befolkning end paa Brobybanen kan regnes med tilsvarende Rejseantal pr. km. Dette vil give c. 257,000 Rejser eller c. 53,000 Rejser mere end nu, og sættes herfor en noget lavere Gennemsnitsrejse længde end for de nuværende Rejser, saa Indtægten ved hver af de forøgede Rejser sættes til c. 90

Øre mod c. 102 Øre, vil der opnaas en større Indtægt af c. 45,000 Kr., og dette maa umiddelbart forekomme ikke at være for optimistisk.

Med en Befolkningstæthed paa Brobybanen som for Aalborg—Hadsund Banen vilde Brobybanen med de nuværende Driftsresultater kunne paaregne en Personindtægt af Kr. c. 247,000 og en Godsindtægt af Kr. c. 353,000, ialt Kr. c. 600,000 eller Kr. c. 77,000 mere end nu, hvorved en saadan Bane med 6 Lokomotivtog i hver Retning saa nogenlunde vilde kunne bære sin egen Drift og vilde komme til at give Overskud ved Indførelse af Motortog i Stedet for Lokomotivtog.

Med Tillæg til Aalborg—Hadsund Banens Driftsindtægter med dette førnævnte Beløb c. 45,000 Kr. maatte Driftsresultaterne for 1924/25 med 6 Togs Motor- og Lokomotivplan paa Hadsund Banen herefter blive:

	Fjerritslev— Nørresundby— Frederikshavn Jernbane Kr.	Aalborg— Hadsund Banen Kr.	Aalborg— Hvalsund Banen Kr.
Driftsindtægt	2,675,666.65	749,213.29	868,215.31
Driftsudgift	2,470,917.06	660,779.51	805,525.63
ekskl. Konto X Nyarbejder og Udvidelser af bestaaende Anlæg			
Overskud	204,749.59	88,433.78	62,689.68
mod nu	165,424.71	÷ 4,608.77	42,115.09
Fradrages i begge førnævnte Overskud Konto X.....	76,980.18	65,423.56	11,552.46
bliver der til Rest	127,769.41	23,010.22	51,137.22
mod nu	88,444.53	÷ 70,032.33	30,562.63
Saafernt 5 Togs Lokomotiv- køreplan indførtes, vilde Slutbeløbene blive	132,059.44	÷ 34,196.13	52,649.73

Saafernt der i foranstaaende Opstilling, hvor der i Udgiften er regnet med Kulpris Kr. 45,50 og Benzinpris Kr. 450 pr. t., regnes med Dagsprisen Kr. 25,00 for Kul og Kr. 450 for Benzin, vilde **Slutresultaterne** for Overskudene være:

	Fjerritslev— Nørresundby— Frederikshavn Jernbane Kr.	Aalborg— Hadsund Banen Kr.	Aalborg— Hvalsund Banen Kr.
Med 6 Togs Motor- og Loko- motivplan paa Hadsund Banen.....	255,324.33	42,502.03	104,678.46
Med 5 Togs Lokomotivplan paa Hadsund Banen	259,225.03	6,074.34	105,801.64
medens de nu er med den 3 Togs Køreplan og 45,40 Kr. i Kul- pris	88,444.53	÷ 70,032.33	30,562.63

Under Hensyn til foranstaaende Meroverskud paa c. 36,000 Kr. og større Togantal er Fordelen ved at indføre Motordrift paa Hadsund Banen øjensynlig.

Vedrørende Motorvogn skal jeg bemærke, at den større Type med Motor fra Deutsche Werke, der anvendes paa Aalborg Privatbaner, nu er saa gennemprøvet, at den i de nyere Udførelser maa anses for driftssikker, og jeg kan oplyse, at til de herfra administrerede Baner er der nylig med »Scandia« truffet Aftale om Levering af 5 Stk. saadanne Motorvogne.

En Motorvogn med Remise vil andrage i Anskaffelse c. 100,000 Kr. og Betingelserne for at indføre Motorvognsdrift paa Hadsund Banen er saaledes, at den fornødne Bevilling paa c. 100,000 Kr. kan tilvejebringes. Jeg skal i saadan Henseende henlede Opmærksomheden paa, at der i Pensionsfonden findes c. 1,500,000 Kr., som det vilde være naturligt mod Forrentning og Amortisation at udlaane til Fremme af Banernes Drift i Stedet for at have dem staaende i Kreditforeningsobligationer.

Med en Forrentning paa 4 % og en aarlig Afskrivning af Laanet paa 6 % svarende til en Afskrivningsperiode paa Vognen af $16\frac{2}{3}$ Aar, vilde den aarlige Udgift til Forrentning og Afskrivning blive c. 10,000 Kr. i de første Aar og faldende efterhaanden, og der vilde herefter endda være Overskud ved Indførelsen af Motorvognsdrift, selv om man regner noget større Udgifter end forudsat. Egnen vilde blive langt bedre betjent end nu, saaledes at det kunde forventes, i højere Grad end nu, at Publikum vilde faa Sympati for Banen. Det forekommer mig herefter forsvarligt at gaa over til Indførelse af en kombineret Lokomotiv- og Motorvognsdrift paa Hadsundbanen med den anførte Toghyppighed og Toghastighed.

Jeg skal til Slut tillade mig at henlede Opmærksomheden paa, at der af de respektive Baners Særudgifter under Konto X, Nye Arbejder og Udvidelser af bestaaende Anlæg, er opført følgende Udgifter:

	Fjerritslev— Nørresundby— Frederikshavn Jernbane Kr.	Aalborg— Hadsund Banen Kr.	Aalborg— Hvalsund Banen Kr.
Udveksling af Skinner	60,000	25,000	
Brandforsikringsfonden	10,000	10,000	
Anskaffelse af rullende Materiel		6,000	6,000
Bidrag til Udvidelse af Værk- stederne i Aalborg		23,533	

Selv om det kunde siges at være ligegyldigt, om disse Udgifter afholdes, før Overskudet beregnes, eller de afholdes af Overskudet, maatte jeg dog under andre Omstændigheder formene det urigtigt i ét enkelt Aar at belaste Driftsudgifterne paa en Bane som Hadsund Banen med en Udgift til Nyanskaffelser paa c. 65,000 Kr. og derefter søge Dækning af Underskudet hos Kommunerne.

Ved denne Bane er Forholdene jo imidlertid det, at Reservefonden er gaaet med til at dække de tidligere Aars Driftsunderskud, som Kommunerne havde været pligtige til at dække, og under disse Forhold maa det siges at være billigt sluppet for Kommunerne kun at udrede de c. 70,000 Kr.

Jeg har forsøgt i ovenstaaende, saa godt som det, uden at komme for meget i Detailler, har været muligt at give en Fremstilling af hvilke Foranstaltninger jeg maa anse for hensigtsmæssige i Aalborg-Banernes Forhold, nemlig:

- 1) Ændring i Fordeling af Fællesudgifterne i Henhold til mit Forslag.
- 2) Nedbringelse af Udgiften til Værkstederne.

- 3) Nedbringelse af Udgiften paa Stationerne ved Reduktion af Mandskab.
- 4) For Aalborg—Hadsund Banen Indførelse af udvidet Køreplan med kombineret Lokomotiv- og Motordrift.
- 5) Eventuel Optagelse af Laan til Afholdelse af større Udgifter til Nyarbejder.

Endelig skal jeg tillade mig at bemærke, at der for Sydfyenske Jernbaners Vedkommende for faa Aar tilbage fandtes paa Landstationerne endnu større Antal Personale til Betjening end for Aalborg-Banerne, et Forhold der havde sin Aarsag i den doktrinære og hovedkulds Indførelse af den 8-Timers Arbejdsdag. Efter Tilpasningen til 8—9—10 Timers Tjeneste ved de nye Tjenestetidsregler 1922 blev der imidlertid Mulighed for at opsigte det overkomplette Mandskab, c. 70 Mand, Portører og Banearbejdere, altsaa fastansatte Folk, men Folk som var under 30 Aar gamle og derfor ikke pensionsberettigede, og da Banernes Økonomi afgang deraf, blev de opsagt. Ansættelses- og Afskedigelsesforholdene her ved Banerne er saaledes, at Driftsbestyreren ansætter og afskediger Portører og Banearbejdere, og det blev derfor mig personlig, der maatte foretage Opsigelserne, der kunde ske, fordi Personalet paa samtlige de af Sydfyenske Jernbaneselskab drevne Strækninger er ansat under ét, saaledes at Udligning kan finde Sted. Dette var selvfølgelig ikke nogen behagelig Opgave, selv om den var nødvendig; men ogsaa for Aalborg-Banerne viser Personalfortegnelsen, at der i hele deres Personale findes et saa stort Antal under 30 Aar, at Reduktion kan ske med det Antal, som af mig er foreslaaet. — Af Personalfortegnelsen fremgaar ogsaa, at Aalborg Privatbaner ganske som Sydfyenske Jernbaner i 1919 ansatte Personale i stort Tal; men Aalborg Privatbaner har formentlig ikke i saa høj Grad som her ved Banerne foretaget Reduktion, da dette blev muligt i 1922 ved Indførelse af nye Tjenestetidsregler med Arbejdets Graduering.

Hvad iøvrigt Forholdet til Personalet angaar skal jeg udtale, at selv om enkeltstaaende Tjenestemænd maatte være af anden Anskuelse, vil Organisationerne som Regel kræve de for dem gunstigste Arbejdsforhold, og det er derfor af største Betydning, at den, der fører Forhandlingerne med Personalets Organisationer, er fuldstændig inde i alle Detailler, og saavidt jeg har kunnet skønne i Aarenes Løb, svækkes en Bane overfor Personalet, naar ikke Driftsbestyreren, der selvfølgelig forud kan have haft Forhandling med Bestyrelsen, kan forhandle med Personalet med fuldt Mandat.

Sluttelig skal jeg bemærke, at jeg, om det ønskes, skal være villig til ved Nærværelse i Aalborg, overfor Banernes Bestyrelser at give eventuelt ønskede Oplysninger og Forklaringer i Tilslutning til min foranstaaende Redegørelse.

.Erbødigst

J. P. Stensballe.

Centraldirektionen for Aalborg Privatbaner,

AALBORG.

Genpart.Bilag 1 til Skrivelse af ^{13/11} 1925 fra Driftsbestyrer Stensballe.**AALBORG PRIVATBANER.**

Maskininspektøren.

Aalborg, den 3. Oktober 1925.

I nedennævnte 3 Driftsaar er der udført følgende Nyarbejder, hvis Omkostninger har været afholdt af de almindelige Vedligeholdelseskonti:

1922—1923.

Nye Fjedere paa Godsvogne:

Fjederstaal	5,695.85 Kr.	
189 nye Fjederstropper à 5 Kr.	945.00 »	
Arbejdsløn	8,732.26 »	
		15,373.11 Kr.

Lokomotiverne Nr. 19 og 20 omdannede til Overhedere:

1 Røggammerrørvæg	525.00 Kr.	
1 Fyrkasserørvæg	772.00 »	
1 Overhederkasse	350.00 »	
3 Stk. Plader	300.00 »	
Nagler m. m.	53.00 »	
	2,000.00 Kr.	
Arbejdsløn	1,310.60 »	
	3,311.00 Kr.	
2 × 3,311.00 Kr. =	6,622.00 »	
Fragaar for ordinær Vedligeholdelse .	3,222.00 »	
	3,400.00 »	

1923—1924.

Nye Fjedere paa Godsvogne:

Fjederstaal	3,808.50 Kr.	
190 nye Fjederstropper à 5 Kr.	950.00 »	
Arbejdsløn	8,111.32 »	
	12,869.82 »	

1924—1925.*)

Nye Fjedere paa Godsvogne:

Fjederstaal	1,013.76 Kr.	
189 nye Fjederstropper à 5 Kr.	945.00 »	
Arbejdsløn	8,878.89 »	
	10,837.65 »	

Ombygning af 4 Stk. K-Vogne ved »Scandia«	5,761.50 »	
At overføre...	48,242.08 Kr.	

*) Efter Oplysning fra Driftsbestyrer Rammeskov fordeles Udgiften for 1924/25 paa Banerne saaledes:

Fjerritslevbanen	ca. 10,000 Kr.
Hadsundbanen	ca. 4,000 »
Hvalpsundbanen	ca. 4,000 »

Overført... 48,242.08 Kr.

Endvidere er der i de tre Driftsaar indbygget

7 Stk. Kylåla-Apparater i Lokomotiver:

Hertil har Udgiften været pr. Stk.:

Staalrør og Plader 216.00 Kr.

Arbejdsløn 370.00 »

7 × 586.00 Kr. 4,102.00 »

Ialt... 52,344.08 Kr.

FORTEGNELSE

over

Aalborg Privatbaners Værkstedspersonale — undtagen Lærlinge —
med Anførelse af hver Mands Aarsfortjeneste.

Nr.	NAVN	Stilling	1922		1923		1924	
			Timer	Løn	Timer	Løn	Timer	Løn
609	M. Johansen	Snedker	2439	Kroner 4591.47	2370	4309.71	2450	4667.16
615	M. V. Olesen	—	2458	4629.65	2445	4368.60	2473	4684.25
625	C. A. Ranck	Tømrer	2431	4609.94	2166	3905.34	2458	4730.50
626	C. Snack	Snedker	2363	4540.96	2350	4270.06	2503	4717.73
628	A. Klitgaard	Tømrer	2373	4590.20	2190	3939.29	2561	5043.82
629	S. Jensen	Drejer	2447	4966.46	2437	4607.52	2431	4825.00
643	A. Bundgaard	Tømrer	2318	4254.68	2404	4251.90	2444	4534.55
608	J. S. Simonsen	Maler	2419	4875.57	2350	4387.22	2454	5067.14
613	C. Petersen	—	2405	4576.25	2020	3521.21	2402	4458.69
614	A. Schultz	—	2260	4492.37	2277	4110.76	2449	4755.26
618	J. A. Christoffersen	—	1963	3924.62	2353	4275.00	2398	4639.31
645	E. G. Andersen	—	2061	3876.31	2188	3786.67	2024	3772.71
602	A. Jensen	Smed	2500	4576.18	2791	4792.86	2660	5064.28
603	J. R. Andersen	Maskinarb.	2409	4900.75	2474	4690.91	2404	4709.94
604	J. Hall	—	2441	4556.64	2391	4302.30	2319	4396.91
605	C. Frier	—	2280	4658.80	2230	4181.09	2431	4737.86
606	V. Sørensen	—	2471	4846.78	2489	4631.96	2494	4862.71
607	J. Petersen	—	2388	4635.04	2147	3941.26	2441	4684.70
610	H. Wiese	—	2434	4420.75	2508	4404.36	2538	4710.25
611	J. Hansen	Blikkensl.	2386	4598.34	2323	4231.03	2479	4778.94
612	M. Nejlund	Kedelsmed	2077	3973.21	2043	3735.50	1963	3735.65
616	T. Lynnerup	Maskinarb.	2263	4538.96	2409	4565.84	2488	4989.43
617	C. Brunø	—	2335	4518.39	2389	4352.66	2561	5000.03
619	C. M. Andersen	—	2228	4256.35	2102	3762.00	2388	4627.54
620	C. Hansen	—	2380	4874.30	2402	4584.92	2433	4987.42
621	J. Larsen	—					2560	4625.38
622	L. Christensen	—	2435	4383.32	2360	4201.05	2419	4554.27
623	H. F. Petersen	Kedelsmed	2213	4689.58	2337	4730.55	2284	5097.28
624	A. Jacobsen	Maskinarb.	2558	5016.29	2651	4862.12	2498	4887.29
627	F. Kjeldsen	—	1947	3743.54	1953	3487.84	2840	5139.31
630	S. Timmermann	—	2431	4824.60	1957	3665.70	2395	4703.99
631	M. G. Madsen	—	2273	4306.74	2391	4281.64	2359	4432.60
632	M. Petersen	—			2430	4171.17	2307	4251.96
633	A. C. Hansen	Smed	2391	4466.91	2307	4055.60	2404	4556.99
634	A. Hansen	Maskinarb.	2062	3844.04	2407	4232.41	2347	4313.94
635	A. C. Larsen	—	2471	4627.73	2571	4565.16	2619	4859.32
636	V. Andersen	—	2210	4058.18	2184	3794.38	2275	4187.73
637	J. Petersen	—					2132	3898.87
638	J. Kjeldsen	—			2453	4156.07	2389	4638.86
639	L. Lynnerup	—			2305	4068.61	2304	4248.77

Nr.	NAVN	Stilling	1922		1923		1924	
			Timer	Løn	Timer	Løn	Timer	Løn
644	A. Andersen	Kedelsmed	2245	4559.45	2204	4298.53	2436	4644.89
646	K. Jacobsen	Maskinarb.	2333	3160.74	2395	4007.76	2453	4463.05
647	O. R. Poulsen	—					2559	4569.99
649	N. Christensen	—			2388	4023.72	2131	3812.13
651	C. Lundbo	Depotarb.	2418	4067.62	2401	3831.98	2448	4178.06
655	S. C. Sørensen	—	1807	3086.54	2490	3998.20	2521	4416.26
656	M. Griem	—	2425	4265.35	2401	3951.72	2460	4265.90
657	O. P. Koldste	—			2376	3885.38	2548	4488.71
658	T. Christensen	—					2429	4226.64
661	S. Krogh	—	2754	3075.72	3026	4118.42	2936	4161.07
664	A. Christensen	—	2296	4196.65	2371	3968.64	2437	4290.70
665	S. Boldt	—	2433	4336.29	2387	3992.03	2475	4278.68
666	O. Eriksen	—	2427	4170.05	2320	3720.43	2471	4252.56
668	M. Andersen	—	2347	4149.40	2377	3989.85	2372	4146.67
669	C. Nielsen	—	2116	3562.20	2297	3740.27	2428	4186.96
670	P. Christensen	—	2441	4284.09	2412	3985.05	2248	4270.10
672	J. Nielsen	—	2399	4159.49	2349	3858.91	2507	4392.17
677	A. Hasse	—					2332	3934.83
601	S. L. Christensen	Maskinpas.		4878.20		4640.37		5243.25

FORTEGNELSE

over

Værkstedspersonalets Gennemsnitstimefortjeneste.

AALBORG PRIVATBANER.

	1922				1923				1924			
	Antal Arbejdere	Antal Timer	Løn Kr.	Gennem- snitstime- fortjeneste Kr.	Antal Arbejdere	Antal Timer	Løn Kr.	Gennem- snitstime- fortjeneste Kr.	Antal Arbejdere	Antal Timer	Løn Kr.	Gennem- snitstime- fortjeneste Kr.
Maskinarbejdere	25	58,161	111,135.61	1.91	29	67,991	122,779.00	1.81	32	77,310	147,172.28	1.90
Malere	5	11,108	21,745.12	1.96	5	11,188	20,080.86	1.79	5	11,727	22,693.11	1.94
Snedkere og Tømrere .	7	16,829	32,183.36	1.91	7	16,362	29,652.42	1.81	7	17,320	33,203.01	1.92
Arbejds mænd	11	25,863	43,353.40	1.68	12	29,207	47,040.88	1.61	14	34,612	59,489.31	1.72
		111,961	208,417.49	1.86		124,748	219,553.16	1.76		140,969	262,557.71	1.86

FORTEGNELSE

over

Sydfyenske Jernbaners Værkstedspersonale — undtagen Lærlinge —
med Anførelse af hver Mands Aarsfortjeneste.

Nr.	NAVN	Stilling	1922/23	1923/24	1924/25
			Løn	Løn	Løn
			Kroner	Kroner	Kroner
228	R. J. Hansen	Tømrer	3917.06	3728.54	3835.44
229	J. H. G. Jensen	Snedker	4025.37	2950.02	3353.68
326	J. E. J. Andersen	—	4112.47	3784.90	3608.96
378	H. P. Christiansen	Tømrer	4068.60	3794.55	3417.62
443	K. Pedersen	Snedker	4039.74	4008.42	3676.18
444	A. V. J. Haurum	—	4215.60	3949.72	3850.42
495	H. L. Kaster	Tømrer	4109.04	3839.57	4050.71
508	R. F. Rasmussen	Snedker	4322.56	3665.21	3922.66
	R. P. Nielsen (Ant. Fe- bruar 1923)	Ex-Snedker	555.63	2582.00	
231	J. C. Iversen (Afsked. 1/12 1922)	Maler	1569.10		
232	T. G. Iversen	—	3687.45	3536.94	3438.21
233	V. A. Corneliussen	—	4059.43	3769.43	4191.14
317	N. J. L. Madsen	—	4272.55	4005.09	4003.36
397	L. L. Bruun	—	3814.83	3473.29	3790.90
494	K. A. J. Andersen	—	3909.14	3759.50	3690.05
	A. T. Nielsen (Ant. Juni 1922)	Ex-Maler	3791.99	3692.08	3837.41
316	R. M. Rasmussen	Haandværker	3987.00	3915.00	4021.00
	R. P. Sørensen	Maskinarb.	3584.78	3552.61	3852.09
	N. P. Nielsen	—	4280.05	4624.15	4481.98
	J. E. Brodersen	—	3818.29	3822.45	4015.39
	M. A. Madsen	—	4086.12	4210.75	4343.02
	C. A. Christensen	—	3906.60	3959.93	3925.72
	K. Knudsen	—	3944.52	3962.60	4060.80
	L. T. Jensen	—	4107.81	3913.87	4400.31
	L. Eriksen Borg	—	4404.15	4125.58	4692.83
	M. D. Jensen	—	3845.91	3036.36	3932.17
	A. Møller	—	3040.38	3369.13	3484.95
	A. C. Mortensen	—	4260.71	4277.47	4388.57
	A. Poulsen	—	3738.57	4045.90	4144.50
	L. C. Hansen	—	3981.39	3868.87	3956.86
	C. K. Sørensen	—	3707.29	3598.40	3769.63
	H. C. Kjærgaard	—	4332.22	4787.17	5034.60
	S. Frandsen	—	3585.69	4045.06	4037.96
	J. M. J. Johnsen	—	3576.74	3786.59	4167.90
	J. C. Jørgensen	—	4270.06	4582.27	4109.84
	J. R. Johansen	—	4184.27	4416.28	4229.54
	M. V. Mortensen	—	4227.37	4368.92	4296.45

Nr.	NAVN	Stilling	1922/23	1923/24	1924/25
			Løn	Løn	Løn
	M. C. Hauge	Maskinarb.	Kroner 4310.80	Kroner 4709.94	Kroner 4358.80
	R. Iversen	—	4145.74	4053.09	4139.07
	A. E. Rasmussen	—	3725.56	2343.14	
	A. Hansen	Ex-Maskinarb.	3663.25	3930.14	4220.64
	A. Mossing	—	3721.86	2112.53	
	P. Carlsen Thode	—	2688.54		
	Edv. Nielsen	—	3640.80	3433.59	
	N. P. Larsen	—	3305.51	1820.29	
	C. Guntofte	—	75.52		
	E. Rasmussen	—	471.22		
	N. P. Andersen	—	503.67		
	N. J. Knudsen	—	917.86		
	H. F. Jørgensen	—	3973.51	4328.94	4464.70
	A. Andersen	—	2269.34	2232.52	
	C. J. Hansen	—	2194.45		
	M. C. Jørgensen	—	231.20		
	Chr. Petersen	—	463.01		
	T. Henriksen	—	1622.66	3832.38	4059.20
	O. Bjerregaard	—	1564.02		
	H. C. Wolff	—	217.35		
	K. H. Wengel	—	54.52		
	K. M. Jørgensen	—		284.04	
	H. C. Bondo Petersen	—			121.90
248	H. J. Hansen	Arbejdsmand	2994.16	2983.68	3103.39
319	J. Petersen	—	2680.93	2761.75	2901.02
249	C. M. Hansen	—	2926.81	2748.19	2882.94
252	J. Larsen	—	2924.10	2768.93	2919.87
338	H. R. Nielsen	—	2882.78	2753.92	301.96
432	R. K. A. M. Larsen	—	3754.41	3964.45	4133.64
430	J. A. M. Jensen	—	3293.28	3114.03	3192.52
427	J. Højbakke	—	3606.70	3026.05	3430.74
429	J. C. Hansen	—	3358.64	2704.58	3114.98
469	S. C. Jensen	—	3202.93	3124.28	3322.17
470	J. M. Mortensen	—	3610.74	3142.00	3301.86
471	H. V. A. Jensen	—	3087.87	3190.09	3241.31
472	H. J. Christensen	—	3550.27	3383.08	331.97
473	J. S. J. Hansen	—	3548.22	2059.26	
479	H. H. Hansen	—	3175.32	2939.20	3546.21
511	H. T. F. E. Nielsen	—	3132.88	3135.83	3458.96
512	M. Hansen	—	4014.76	3884.28	4141.70
	C. C. V. Frederiksen	Ex-Arbejdsmand			1365.08
	C. O. Thomsen	—			83.24
	V. A. Nielsen	—			90.98
337	H. J. Madsen	Kedelpasser	3039.40	3177.78	3213.79

FORTEGNELSE

over

Værkstedspersonalets Gennemsnitstimefortjeneste.

SYDFYENSKE JERNBANER.

	1922/23				1923/24				1924/25			
	Antal Arbejdere	Antal Timer	Løn Kr.	Gennemsnitstimefortjeneste Kr.	Antal Arbejdere	Antal Timer	Løn Kr.	Gennemsnitstimefortjeneste Kr.	Antal Arbejdere	Antal Timer	Løn Kr.	Gennemsnitstimefortjeneste Kr.
Maskinarbejdere	32	73,688	122,643.31	1.66	30	66,672	113,434.96	1.70	25	58,860	104,689.42	1.78
Malere	7	14,834	25,104.49	1.69	6	13,786	22,236.33	1.61	6	13,880	22,951.07	1.65
Snedkere og Tømrere .	8	19,209	33,366.07	1.74	9	20,074	32,302.93	1.61	8	17,692	29,715.67	1.68
Arbejdsmænd	17	40,622	55,744.80	1.37	17	39,305	51,683.60	1.32	15	34,863	48,864.54	1.40
		148,353	236,858.67	1.60		139,837	219,657.82	1.57		125,295	206,220.70	1.65

Genpart.

Bilag 6 til Skrivelse af 13/11 1925 fra Driftsbestyrer Stensballe.

FYNS JERNINDUSTRI-FORENING.

Odense, den 16. Januar 1925.

OVERSIGT

over

de vigtigste Grupperes Gennemsnitstimefortjeneste i **December** Maaned 1924.

(Fra den 20/11—26/12 1924.)

		Z	Z	Z	Z	Z	Z	Z	Z	Z	Z	Z	Z	Z	Z	Z	Z	Z	S. F. J.	Z	Z
		Z	Z	Z	Z	Z	Z	Z	Z	Z	Z	Z	Z	Z	Z	Z	Z	Z	S. F. J.	Z	Z
M. v. M.	Antal Arb.....	38	20	7	3	23		3	7	7		1	1	1	1		4	1	1	2	
	Akkord	1.61	1.56	1.79		1.77		1.02	1.57	1.55				1.82			1.28	1.75			
	Timeløn	1.43	1.33	1.03	1.55			1.18	1.29			1.50	1.33	1.18	1.13		1.26	1.19	1.58	1.62	
	Akk. + Timeløn	1.59	1.54	1.70	1.55	1.77		1.09	1.57	1.53		1.50	1.33	1.44	1.13		1.27	1.55	1.58	1.62	
Skr.	Antal Arb.....	71	7	7		15	22	12	5	18		9	3	6	9			15	16	9	
	Akkord	1.58	1.84	1.83		1.48	1.73	1.36	1.54	1.71				1.48	2.02			1.83	1.47		
	Timeløn	1.39	1.33	1.32		1.14	1.13	1.34				1.27	1.16	1.20	1.22			1.26	1.49	1.61	
	Akk. + Timeløn	1.54	1.84	1.54		1.48	1.62	1.24	1.54	1.58		1.27	1.16	1.27	1.28			1.67	1.49	1.61	
Værkt.	Antal Arb.....	15	1	4		3	1		3	2											
	Akkord	1.77		1.15					1.69	1.80											
	Timeløn	1.44	1.45	1.54		1.51	1.49			1.34											
	Akk. + Timeløn	1.49	1.45	1.51		1.51	1.49		1.69	1.63											
M. Mont. v Udearb.	Antal Arb.....	5				4						2	1								
	Akkord					1.85															
	Timeløn	1.55										1.61	1.32								
	Akk. + Timeløn	1.55				1.85						1.61	1.32								
Ovn.	Antal Arb.....										14		22		35	5					
	Akkord										1.75		1.82		1.96	1.67					
	Timeløn										1.20		1.69		1.32	1.33					
	Akk. + Timeløn										1.48		1.77		1.71	1.56					
Sm.	Antal Arb.....	8				7		25	1		1		1	2	1	1	2	3	1		
	Akkord	1.64				1.84		1.61	1.73			2.44			1.24	2.01					
	Timeløn	1.33						1.20		1.36		1.18	1.34	1.38	1.23	1.20	1.49	1.58			
	Akk. + Timeløn	1.42				1.84		1.61	1.70		1.36	1.27	1.34	1.38	1.23	1.93	1.49	1.61			
Ked.	Antal Arb.....								13		8					20	5				
	Akkord								1.50						1.39	2.15					
	Timeløn								1.14		1.34				1.21	1.41					
	Akk. + Timeløn								1.39		1.34				1.32	1.93					
Vik.	Antal Arb.....	28	20	6					5												
	Akkord	1.56	1.55	1.70					1.75												
	Timeløn	1.13	1.08	1.25					1.18												
	Akk. + Timeløn	1.44	1.54	1.48					1.73												
Hfv.	Antal Arb.....	3							11	7	11	22	2	17	5						
	Akkord								1.67	1.54	1.77	1.82	1.76	1.88	1.67						
	Timeløn								1.19	1.56		1.59	2.29	1.54	1.31						
	Akk. + Timeløn								1.61	1.55	1.77	1.80	1.77	1.81	1.60						
Modfv.	Antal Arb.....								4		1	2		1							
	Akkord										2.00										
	Timeløn								1.67		1.58	1.59		1.58							
	Akk. + Timeløn								1.67		1.58	1.67		1.58							
Mfo.	Antal Arb.....								27	14	9	31	3	32	8						
	Akkord								1.65	1.50	1.48	1.77	1.34	1.61	1.43						
	Timeløn								1.08	1.25		1.02	1.10		1.10						
	Akk. + Timeløn								1.57	1.50	1.48	1.72	1.25	1.61	1.38						

		N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	S. F. J.	N	N
		N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N
Mod.	Antal Arb.....								1	3				1		3							
	Akkord								1.51	1.68													
	Timeløn									1.13				1.30		1.35							
	Akk. + Timeløn								1.51	1.58				1.30		1.35							
Snk.	Antal Arb.....	10							17	3			2	2	3		2					4	
	Akkord	1.59							1.60	1.30					1.51							1.58	
	Timeløn	1.27							1.35	1.21			1.31	1.28	1.21		1.27					1.39	
	Akk. + Timeløn	1.55							1.58	1.62			1.31	1.28	1.27		1.27					1.47	
Tø.	Antal Arb.....			1					38	4				1		2						4	
	Akkord			2.40					1.86													1.73	
	Timeløn			1.41						1.41				1.30		1.24						1.39	
	Akk. + Timeløn			1.43					1.86	1.41				1.30		1.24						1.52	
Blik.	Antal Arb.....					2			1														1
	Akkord					1.77			2.24														1.56
	Timeløn																						1.56
	Akk. + Timeløn					1.77			2.24														1.56
Slib.	Antal Arb.....						7						2		5	1							
	Akkord						1.91						1.74			1.41							
	Timeløn						1.20						1.15		1.19	1.32							
	Akk. + Timeløn						1.91						1.49		1.19	1.37							
Mal.	Antal Arb.....	3				6	4		25	1												6	
	Akkord						1.74		1.48	1.67												1.79	
	Timeløn	1.41				1.44			1.67	1.12												1.34	
	Akk. + Timeløn	1.41				1.44	1.74		1.50	1.57												1.64	
Kær.	Antal Arb.....								4			1	2	1	1								
	Akkord								1.33			1.68	1.72										
	Timeløn								1.21					1.11	1.33								
	Akk. + Timeløn								1.31			1.68	1.72	1.11	1.33								
Rens.	Antal Arb.....	1	1	1					4	3	2	9	2	6	2								
	Akkord		1.44							1.41	1.66	1.44		1.42									
	Timeløn	1.12	1.08	1.03					1.28		1.29	1.23	1.11	1.10	1.16								
	Akk. + Timeløn	1.12	1.40	1.03					1.28	1.41	1.49	1.34	1.11	1.38	1.16								
Støb.	Antal Arb.....	8							7	4	8	7		4	2								
	Akkord									1.84													
	Timeløn	1.13							1.24	1.13	1.17	1.16		1.20	1.23								
	Akk. + Timeløn	1.13							1.24	1.15	1.17	1.16		1.20	1.23								
Arb. v M.	Antal Arb.....	23	11		5	2	5		2		2	1											
	Akkord	1.53	1.53		1.70		1.83		1.50			1.49											
	Timeløn	1.20	1.09		1.12	0.95	1.05		1.26		1.10	1.87											
	Akk. + Timeløn	1.48	1.48		1.57	0.95	1.77		1.35		1.10	1.75											
A. Arb.	Antal Arb.....	76	24	11	10	2	8	1	20	14	12	7	20	4	29	6	5	14					
	Akkord	1.47	1.43	1.68	1.64		1.62		1.24	1.45	1.69		1.92		1.69		1.63	1.68					
	Timeløn	1.12	1.11	1.15	1.15	1.21	1.24	1.15	1.37	1.12	1.22	1.12	1.08	1.09	1.16	1.13	1.12	1.12					
	Akk. + Timeløn	1.22	1.18	1.27	1.22	1.21	1.40	1.15	1.26	1.14	1.30	1.12	1.15	1.09	1.25	1.13	1.17	1.37					
Kvinder (Vik. m. m.)	Antal Arb.....	9	30	6	40		9				3												
	Akkord	0.94	0.85	0.89	0.95		0.87				0.91												
	Timeløn	0.58	0.55	0.64	0.68		0.54				0.56												
	Akk. + Timeløn	0.81	0.76	0.81	0.86		0.68				0.90												

Bilag 7 til Skrivelse af 18/11 1925 fra Driftsbestyrer Stensballe.

FORTEGNELSE

over

Sydfyenske Jernbaners Trækraft.

1922/23			1923/24			1924/25		
Nr.	Anskaffet	Bemærkning	Nr.	Anskaffet	Bemærkning	Nr.	Anskaffet	Bemærkning
3	1876					1		
4	1876		3	1876	Udg. af Drift Jan./ Febr. 1924	2		
5	1876		4	1876		3		
6	1881		5	1876	Udg. af Drift Jan./ Febr. 1924	4	1923	Sat i Drift Jan./Febr. 1924
7	1881		6	1881		5		
8	1881	Ombygget 1921	7	1881	Udg. af Drift Jan./ Febr. 1924	6		
9	1881		8	1881		7		
11	1891		9	1881		9	1881	
12			10	1891	Udg. af Drift Jan./ Febr. 1924	12	1921	
13	1896		11	1891	Udg. af Drift Jan./ Febr. 1924	13	1896	
14			12	1896		14		
15			13	1896		15		
17	1900		14	1896		17	1876	
18	1900		15	1896		18	1881	
19	1897		16	1897		19	1897	Ombygget Sat i Drift April 1924
20	1897		17	1900	Udg. af Drift Jan./ Febr. 1924	20	1897	
21	1897		18	1900		21	1897/1923	
22	1898		19	1897		22	1898/1923	
23	1906		20	1897		23	1906	Ombygget Sat i Drift Febr. 1925
24			21	1897		24	1906	
25			22	1898	Ombygget Sat i Drift Marts 1923	25	1906	
26			23	1906		26	1906	Ombygget Sat i Drift Juni 1924
28	1910		24	1910		28	1910	
29			25	1910		29	1910	
31	1914		26	1910		31	1914	
32	1917		27	1910		32	1917	
33	1917		28	1910		33	1917	
10	1889	Ranger- lokomotiv do.	29	1910		10	1889	Ranger- lokomotiv do.
16	1899		30	1910		16	1899	
36	1899		31	1910		36	1899	
37	1917	do.	32	1910		37	1917	do.
38			33	1917		38	1917	
			34	1917				
			35	1917				
			36	1917				
			37	1917				
			38	1917				

FORTEGNELSE

over

Odense—Kjerteminde—Martofte Jernbanes Trækraft.

1922/23			1923/24			1924/25		
Nr.	Anskaffet	Bemærkning	Nr.	Anskaffet	Bemærkning	Nr.	Anskaffet	Bemærkning
1	1900	Ombygget 1921	1	1900/1921		1	1900/1921	
2	1900		2	1900/1921		2	1900/1921	
3	1901	Ombygget 1917	3	1901/1917		3	1901/1917	
4	1910		4	1910		4	1910	

FORTEGNELSE

over

Nordvestfynske Jernbanes Trækraft.

1922/23			1923/24			1924/25		
Nr.	Anskaffet	Bemærkning	Nr.	Anskaffet	Bemærkning	Nr.	Anskaffet	Bemærkning
1	1910		1	1910		1	1910	
2	1910		2	1910		2	1910	
3	1910		3	1910		3	1910	
4	1910		4	1910		4	1910	
5	1910		5	1910		5	1910	
6	1910		6	1910		6	1910	

Bilag 8 til Skrivelse af 18. 11. 1925 fra Driftsbestyrer Stensballe.

OVERSIGT

over

Godsmængder og Togantal for Aalborg.

FJERRITSLEV—NØRRESUNDBY—FREDERIKSHAVN JERNBANE.

Driftsaar	Godsmængde til og fra Aalborg		Antal Tog
	Stykgods Tons	Vognladningsgods Tons	
1924/25	17,757	87,178	7,870
1923/24	17,683	75,681	7,738
1922/23	17,940	73,435	6,356
1921/22	17,249	60,805	5,664
1920/21	17,081	81,482	4,796
1919/20	20,473	67,982	4,352
1918/19	16,806	47,191	4,090
1917/18	18,418	51,088	3,758
1916/17	19,658	76,874	7,290
1915/16	18,461	77,085	7,232
1905/06	12,620	37,911	6,205

AALBORG—HADSUND JERNBANE.

Driftsaar	Godsmængde til og fra Aalborg		Antal Tog
	Stykgods Tons	Vognladningsgods Tons	
1924/25	5,449	27,941	2,250
1923/24	6,338	25,441	2,920
1922/23	6,640	23,851	2,920
1921/22	6,791	24,211	2,738
1920/21	6,728	43,400	2,190
1919/20	7,555	34,604	2,130
1918/19	6,116	56,196	1,582
1917/18	6,394	41,583	1,564
1916/17	7,666	24,185	2,920
1915/16	7,096	24,812	2,920
1905/06	5,682	17,923	2,920

AALBORG—HVALPSUND JERNBANE.

Driftsaar	Godsmængde til og fra Aalborg		Antal Tog
	Stykgods Tons	Vognladningsgods Tons	
1924/25	5,874	39,427	3,224
1923/24	5,863	33,107	2,920
1922/23	5,115	24,569	2,190
1921/22	5,734	22,926	2,190
1920/21	5,976	38,798	2,190
1919/20	6,078	29,733	2,130
1918/19	5,324	23,402	1,460
1917/18	6,453	20,392	1,564
1916/17	6,284	28,237	3,404
1915/16	5,759	30,308	2,920
1905/06	2,424	18,522	2,190

OVERSIGT

over

Personale m. v. paa Aalborg G. Station og paa Sydfyenske Jernbaners Fælles-Stationer i Odense og Svendborg.

Station	Tog pr. Dag	Antal Tons Gods Stkg. og Vgl. 1924/25	Antal solgte Billetter 1924/25	Ekspederet Rejsegods Stk. 1924/25	Antal Personale		Normal-Tjeneste pr. Dag
					Kontor	Plads og Pakhus	
Aalborg G. St.	38	242,859	0	0	Stationsforst. . . 1 Godsekspeditor . 1 Overassistent . . 1 Assistenten . . . 9 Kontorist 1 Elev 1 <hr/> 14 12*)	Rangerform. . . 2 Pakhusform. . . 2 Overportører . . 2 Portører 15 Stationsarb. . . . 1 Depotarb. 16 <hr/> 38	8 Timer
Odense S. F. J.**)	34	267,440	204,755	12,033	Stationsforst. . . 1 Overassistenten 2 Godsekspeditor . 1 Assistenten . . . 6 Elev 1 Ekstraskriver . . 1 Telefondame . . . 1 <hr/> 13	Rangerform. . . 2 Pakhusform. . . 1 Overportører . . 3 Portører 16 Ekstraport. . . . 6 <hr/> 28	Kassevagten paa Godseksped. . . . 8 Tim. Øvrige Kontorpersonale 9 — Vagter vedrørende Rangertjeneste og Sikkerhedstjeneste 8 — Aftenholdet paa Fragtgodspakhuset 8 — Øvrige Vagter 9 —
Svendborg St.***)	46	108,746	206,775	26,271	Stationsforst. . . 1 Godsekspeditor . 3 Overassistenten 3 Assistenten . . . 7 Ekstraskrivere . 3 Telefondame . . . 1 <hr/> 16	Rangerform. . . 3 Pakhusform. . . 1 Overportører . . 3 Portører 24 Ekstraport. . . . 1 <hr/> 32	Kassevagten paa Godseksped., Bil- letvagten og Aftenvagten paa Stationen 8 Tim. Øvrige Kontorpersonale 9 — Vagter vedrørende Rangertjeneste og Sikkerhedstjeneste 8 — Vagterne paa Ilgodspakhuset . . . 8 — Aftenholdet paa Fragtgodspakhuset 8 — Øvrige Vagter 9 —

35

*) 2 Assistenten beskæftiges med Vognfordeling og Togpersonalets Tjenestefordeling.

**) Besøger Trafikken til Sukkergogieriet og Dalum Papirfabrik, men ikke Odense Havn, Personstation.

***) Besøger Trafikken paa Svendborg Havn. Personstation og Godsstation. 2 Rutedampskibsselskaber.

Aalborg—

Station	Antal Tons Gods	Antal solgte Billetter	Antal Tog pr. Hverdag		Vederlag for Post i Tilfælde af Honorarløn	Antal Personale	Lønklasse
				Mand.			
Gug	992	5,346	6	8	200	1 Ekspeditrice	
Slude	989,2	5,301	12*			1 Ekspeditrice	900 Kr.
Gistrup	1,656	7,041	6	8	705	1 Stationsmester ...	13
Bullerup	1,693,9	10,078	14 ²			1 Ekspeditrice	600 Kr.
Klarup	3,383	8,845	6	8	570	1 Stationsmester ...	11
Revsvinginge ..	3,621,5	8,931	12		300	1 Stationsmester ...	11
Storvorde	2,502	6,873	6	8	550	1 Stationsforstander	6
Korup	2,477,5	13,536	12*		300	1 Stationsmester ...	14
Sejlfjord	1,694	4,875	6	8	435	1 Ekspeditrice	
Stensgaard	1,909,9	6,332	12*		300	1 Ekspeditrice	1,200 Kr.
Gudumholm ...	4,072	9,702	6	8	1,212,50	1 Stationsforstander	5
Kølstrup	4,063	12,410	14*		705	1 Assistent	
						1 Stationsmester ...	13
Vaarst	5,226	9,390	6	8	1,065	1 Stationsforstander	6
Veflinge	5,548,9	18,200	12*		702	1 Portør	
						1 Stationsmester ...	13
Komdrup	1,178	4,223	6	8	200	1 Ekspeditrice	
Staabj	1,216,7	5,286	12*		345	1 Ekspeditrice	900 Kr.
Kongerslev ...	9,275	13,247	6	8	1,065	1 Stationsforstander	5
						2 Portører	
Korinth	11,979,6	24,975	14		600	1 Stationsforstander	5
						1 Assistent	
Bælum	5,900	9,518	6	8		1 Stationsforstander	6
Gamby	5,934,2	13,351	12*		400	1 Assistent	
						1 Stationsmester ...	11
Solbjerg	3,287	4,297	6	8	630	1 Stationsmester ...	11
Haastrup	3,228,8	13,440	12*		300	1 Stationsmester ...	14
Veddum	3,103	6,806	6	8	300	1 Stationsmester ...	13
Mejlskov	3,102	12,725	16**)		432	1 Stationsmester ...	14
Skelund	5,482	8,712	6	8	1,100	1 Stationsforstander	5
						1 Assistent (afløser p. Fridage i Veddum)	
Asperup	5,502,5	20,187	12*		400	1 Portør	
						1 Stationsmester ...	11
Visborg	3,781	3,637	6	8	500	1 Ekspeditrice	
Nymark	3,874,2	7,306	12*		567	1 Stationsmester ...	13
Hadsund	10,035	13,597	8	10		1 Stationsforstander	5
						1 Assistent	
						1 Portør (Togtj.)	
						3 Portører	
						1 Assistent (Afløser)	

* Lukket Hverdage ved 2 Aftentog.

** Lukket Hverdage ved 4 Aftentog.

Hadsund.

Udbetalt til Ekstraas- stance pr. Aar	Antal Tjenestetimer		Normal Tjeneste pr. Dag	Driftsbestyrer Stensballes Bemærkninger
	Hverdag	Søn- og Helligdag		
	Mand. 9,27 10,37	3,59	9	
	9,55	5,05	10	
	9,20 10,20	4	9	
	10,40	5,40	10	
900	Ti.-L. øvr. 9,16 8,31	3,24	9	
	10,15	7,15	10	
300	M.-Ti.-L. øvr. 9,04 8,28	4	9	
	10,01	5,30	10	
300	Mand. øvr. 9,49 8,43	3,10	9	
	10,15	5,45	10	
600	M.-Ti. øvr. 9,22 8,22	6	9	1 Assistent kan spares . . . Kr. 3,500
780	10,45	5,25	10	÷ Afløsn. og Ekstraas. 1,000
				Kr. 2,500
256	M.-Ti.-L. øvr. 8,30 9,30	5,20	9	1 Portør kan spares Kr. 3,200
780	8,40	5,20		÷ Afløsn. og Ekstraas. 1,000
	10,02	5,20	10	2,200
	Ti.-L. øvr. 10,15 9,15	3,40	10	
	10,25	5,50	10	
370	8,30	4,56	9	1 Portør kan spares Kr. 3,200
	8,30	4,56	9	÷ Større Ekstraas. 1,400
1,620	16,50	10,10	9	1,800
900	8,20	5,37	9	1 Assistent kan spares Kr. 3,500
	8,20	5,37		÷ Afløsning 500
720	9,37	5,03	10	3,000
268	9,01	4,40	9	
	10,25	5,30	10	
38	8,59	4,14	9	
	9,58	8,39	10	
252	8,24	3,32		1 Portør kan spares Kr. 3,200
				÷ Større Ekstraas. 1,000
	9,01	3,32		2,200
	9,01	3,32	9	
1,200	10,21	4,45	10	
	9,33	3,40	9	
	10,08	4,27	10	
161	8,06	6,40	9	
	8,45	6,40		
	8,00			
	8,21	5,30		

Kr. 11,700

Station	Antal Tons Gods	Antal solgte Billetter	Antal Tog pr. Hverdag	Vederlag for Post i Tilfælde af Honorarløn	Antal Personale	Lønklasse
Hvalpsund	6,041	6,939	8	660	1 Stationsforstander 1 Assistent (Afløser) 4 Portører (1 Portør til Tog tjeneste)	5
Martofte	5,702,4	13,974	14	612	1 Stationsforstander 1 Portør 1 Ekstramand	5
Ullits	9,462	6,549	6	660	1 Stationsmester	11
Dråby	6,774,6	17,154	14*)	300	1 Stationsmester	13
Fandrup	1,821	3,056	5	300	1 Ekspeditrice	600 Kr.
Kustrup	1,480,1	7,548	12*)	200	1 Ekspeditrice	
Farsø	8,865	14,250	8	700	1 Stationsforstander 1 Assistent (Afløser) 1 Elev 1 Portør	5
Fjellerup	8,038,3	14,176	12	200	1 Stationsforstander 1 Portør	6
Holme	246	1,141	5		1 Ekspeditrice	
Havbro	4,062	6,875	5	525	1 Stationsmester	13
Nr. Søby	4,473,9	8,016	12*)	570	1 Stationsmester	13
Blære	2,292	4,805	10	450	1 Ekspeditrice	600 Kr.
Egense	2,363,3	13,318	12**)	342	1 Ekspeditrice	
Vægger	5,233	9,894	10	400	1 Stationsforstander 1 Portør	6
Vejstrup	5,384,2	14,779	14*)	400	1 Stationsmester	13
Halkjær	3,209	4,876	9	425	1 Ekspeditrice 1 Mand (pens. Pt.)	14
Revninge	3,500,6	11,409	14*)	450	1 Stationsmester	
Sebbersund	2,018	6,141	9	743,75	1 Stationsmester	11
Bellinge	2,232,8	6,108	12*)	200	1 Ekspeditrice	600 Kr.
Nibe	20,394	25,057	10		1 Stationsforstander 1 Assistent 1 Afløser 3 Portører	5
Kværndrup	11,235	32,310	20	1,127,50	1 Stationsforstander 1 Assistent 1 Portør	5
Sønderholm	1,823	5,572	9	525	1 Stationsmester	14
Villestoft	1,984,2	9,157	12*)	342	1 Ekspeditrice	600 Kr.
Godthaab	4,341	9,328	10	570	1 Stationsmester	11
Kassemose	4,385,3	10,415	16***)	387	1 Ekspeditrice	1,200 Kr.

*) Lukket Hverdage ved 2 Aftentog.

***) Lukket Hverdage ved 1 Aftentog.

***) Lukket Hverdage ved 4 Aftentog.

Hvalpsund.

Udbetalt til Ekstrassi- stance pr. Aar	Antal Tjenestetimer		Normal Tjeneste pr. Dag	Driftsbestyrer Stensballes Bemærkninger
	Hverdag	Søn- og Helligdag		
	8,17	4,35	9	÷ 1 Portør kan spares Kr. 3,200
	7,30 8,12	5,12 6,45		
	10,25	5,15	10	
	10,45	5,40	10	
1,080	9,30		9	
	10,35	6,15	10	
135	8,43		9	
	10,15	5,29	10	
	8,50	8,40	9	÷ 1 Elev kan spares 1,500
	8,30	8,40		
	9,00	8,40		
	9,20	9,25	10	
	9,20	9,25	10	
	8,28		9	
	8,40		9	
	10,10	6,15	10	
	9,37	5,33	9	
	10,25	6,05	10	
16	8,45	6,07	9	1 Portør kan spares Kr. 3,200
	8,30	6,07		÷ Afløsning 600
	10,40	4,20	10	2,600
210	9,55		9	
	10,35	5,45	10	
	9,50	6	9	
	10,20	5,30	10	
175	8,30	6,15	9	÷ 1 Portør kan spares 3,200
	8,30	6,15		
1,200	8,10 8,30	6,15		
	17,40	9,35		
	9,00	9	9	
	8,48	4,28	9	
	10,17	6,43	10	
	10,01		9	
	9,45	9,14	10	

Kr. 10,500

Aalborg—Sæby

Station	Antal Tons Gods	Antal solgte Billetter	Antal Tog pr. Hverdag	Vederlag for Post i Tilfælde af Honorarløn	Antal Personale	Lønklasse
Nørresundby H...	113,158	65,588	26 M. 27 To. 28		1 Stationsforstander 1 Overassistent 2 Assisterter 2 Aføser 1 Elev 2 Rangerformænd . . 11 Portører	3
Vodskov	22,143	22,964	22 Ti. 24 To. 23	480	1 Stationsforstander 1 Assistent 3 Portører	5
Langholt	3,183	13,093	16 To. 17	818,75	1 Stationsforstander 1 Portør	11
Rudme	3,227,3	13,183	20	300	1 Stationsmester . . .	11
Staa		2,102	13 To. 14		1 Ekspeditrice	
V. Hassing	4,834	13,188	16 To. 17	426	1 Stationsforstander 1 Portør	6
Jordløse	4,703,7	11,672	12*)	660	1 Stationsmester . . .	11
Gandrup	11,233	19,122	16 To. 17	840	1 Stationsforstander 1 Assistent 2 Portører	5
Kværndrup	11,235,8	32,310	20	1,127,50	1 Stationsforstander 1 Assistent 1 Portør	5
Ulsted	6,938	16,524	16 To. 17	1,060	1 Stationsforstander 1 Medhjælper 1 Portør	5
Pederstrup	6,767,7	27,786	22	975	1 Stationsforstander 1 Assistent	5
Rørholt	2,564	6,787	16 To. 17	300	1 Stationsmester . . .	13
Egense	2,363,3	13,318	12**)	342	1 Ekspeditrice	600 Kr.
Dronninglund	11,757	27,794	16 To. 17		1 Stationsforstander 1 Assistent 1 Aføser 2 Portører	5
Kværndrup	11,235,8	32,310	20	1,127,50	1 Stationsforstander 1 Assistent 1 Portør	5
Ørsø	2,442	6,479	32	325	1 Stationsmester . . . 1 Portør	11
Agersted	6,847	15,383	14	930	1 Stationsforstander 1 Portør	6
Højrup	6,163,5	15,501	14	1,242	1 Stationsforstander 1 Elev	5
Præstbro	5,195	12,372	14	400	1 Stationsforstander 1 Portør	6
Espe	5,920,6	20,233	14	500	1 Stationsforstander 1 Elev	5

*) Lukket Hverdage ved 2 Aftentog.

**) Lukket Hverdage ved 1 Aftentog.

***) 35 Kr. pr. Md. for Tjeneste ved Aftentogene.

—Frederikshavn.

Udbetalt til Ekstraass- stance pr. Aar	Antal Tjenestetimer		Normal Tjeneste pr. Dag	Driftsbestyrer Stensballes Bemærkninger
	Hverdag	Søn- og Helligdag		
2,612	8,15 8,15 8,00	8,06 8,06	Rang-, Pakhus-, Ktarb. 8	
	8,00 8,46 8,00	8,15 8,00	Øvrige 9	
8	8,08 8,08 8,19	5,51 5,51 7,35	9	
1,138	8,18 9,10	6,06 6,06	9	1 Portør kan spares Kr. 3,200 ÷ Afløsning - 550
1,200	10,20 6,03	7,30 5,00	10 10	Kr. 2,600
7	9,00 9,00	5,13 5,13	9	1 Portør kan spares Kr. 3,200 ÷ Afløsning og Ekstraass. - 1,500
960	10,25	6,35	10	- 1,700
290	8,42 8,42 8,40	6,54 6,54 6,54	9	1 Portør kan spares Kr. 3,200 ÷ Større Beløb til Ekstraas. - 1,000
1,200	17,40 9,00	9,35 9,00	9	- 2,200
600	9,01 9,01 9,01	8,08 6,08 8,08	9	1 Portør kan spares Kr. 3,200 ÷ Større Beløb til Ekstraas. - 1,000
420*** 1,620	18,35	8,05	10	- 2,200
450	14,30 10,25	5,13 6,05	9 10	
688	8,45 8,45	7,10 7,10	9	1 Portør kan spares Kr. 3,200 ÷ Større Beløb til Ekstraas. - 600
1,200	8,55 17,40 9,00	7,10 9,35 9,00	9 9	- 2,600
	8,01 9,40	5,51 5,51	9	
793	9,03 9,03	5,15 5,15	9	
1,620	17,55	9,15	9	
624	8,55 9,14	5,31 5,31	9	
1,620	19,15	7,30	10	

Aalborg—Sæby

Station	Antal Tons Gods	Antal solgte Billetter	Antal Tog pr. Hverdag	Vederlag for Post i Tilfælde af Honorarløn	Antal Personale	Lønklasse
Dybvad	17,889	18,647	14	700	1 Stationsforstander 2 Assistenten	4
Hørby	18,734	24,158	22	840	2 Portører	5
Volstrup	6,392	5,206	14	75	1 Stationsforstander	14
Mesinge	6,287,3	18,990	14*)	705	1 Assistent	11
Sæby	20,327	41,381	14		1 Medhjælper	4
					3 Portører	
Understed	755	5,093	10		1 Stationsforstander	
Benkel	8,761	7,024	12*)		1 Assistent	600 Kr.
Bangsbo		6,492	10		1 Ekspeditrice	
Frederikshavn G..	30,675		10		1 Stationsforstander	4
					2 Assistenten	
					3 Portører	
Asaa	7,004	8,964	18		1 Stationsforstander	5
					3 Portører (1 bruges til Togtjeneste)...	
Martofte	5,702,4	13,974	14	612	1 Stationsforstander	5
					1 Portør	
					1 Ekstramand	

*) Lukket Hverdage ved 2 Aftentog.

—Frederikshavn.

Udbetalt til Ekstraassi- stance pr. Aar	Antal Tjenestetimer		Normal Tjeneste pr. Dag	Driftsbestyrer Stensballes Bemærkninger
	Hverdag	Søn- og Helligdag		
544	8,00 6,55 8,15 8,00 6,40	6,55 6,55 7,00	9	
199	7,25 7,40 7,35 7,25 7,45	8,05 8,05 8,15 7,50 8,15	9	
390	12,08	6,20	9	
780	10,30	6,20	10	
854	8,40 8,15 8,45 8,15 8,45 8,15 8,30	7,30 7,30 7,30 9,54	9	
	9,35	8,26	9	
	10,05	5,55	10	
	6,00	5,00	10	
	8,00 8,30	10,00 10,00	9	
	8,00 8,30	10,30 11,30		
	8,15	5,22	9	
	8,00 8,39 10,25 10,45	5,22 5,40 5,15	10	

Kr. 11,300

Fjerritslev

Station	Antal Tons Gods	Antal solgte Billetter	Antal Tog pr. Hverdag	Vederlag for Post i Tilfælde af Honorarløn	Antal Personale	Lønklasse
Fjerritslev	39,611	41,921	18 To. 20		1 Stationsforstander 2 Assistentter 1 Afløser 5 Portører	4
Skriem	3,065		10 To. 12		1 Ekspeditrice	
Bonderup	5,576	10,350	12 To. 14	795	1 Stationsmester ...	11
Morud	5,425,7	12,536	12*)	522	1 Stationsmester ...	13
Skovsgaard	8,381	14,469	12 To. 14	1,781,25	1 Stationsforstander 1 Portør	6
Gudme	8,261,1	16,406	14*)	1,787	1 Stationsforstander 1 Elev	5
Brovst	9,431	19,037	12 To. 14	1,255	1 Stationsforstander 1 Assistent	5
Aarslev	8,157	36,881	22	700	1 Stationsforstander 1 Assistent	5
Halvrimmen	3,762	11,592	12 To. 14	400	1 Stationsforstander 1 Portør	6
Farstrup	3,762,4	11,350	12*)	300	1 Stationsmester ...	14
Arentsminde	1,851	6,000	12 To. 14	435	1 Stationsmester ...	14
Blanke	1,968,8	8,277	12*)	200	1 Ekspeditrice	600 Kr.
Birkelse	2,489	9,397	12 To. 14	705	1 Stationsmester ... 1 Portør	11
Holse	2,513,9	8,179	16**)	200	1 Ekspeditrice	600 Kr.
Ryaa		3,602	Ti.-To.-Lø. 24 øvr. 22		1 Stationsmester ...	13
Aabybro	51,003	34,285	Ti.-To.-Lø. 26 øvr. 24		1 Stationsforstander 1 Assistent	4
Knøsgaard		1,963	13		1 Billetsælger	
Biersted	2,393	10,403	14 To. 16	435	1 Stationsmester ... 1 Portør	13
Millinge	2,372,5	10,059	12*)	525	1 Ekspeditrice	1,200 Kr.
Vadum	3,338	15,511	14 To. 16	660	1 Stationsmester ... 1 Portør	11
Oure	3,343,1	13,484	14*)	300	1 Stationsmester ...	14

* Lukket Hverdage ved 2 Aftentog.

** Lukket Hverdage ved 4 Aftentog.

*** 35 Kr. pr. Md. for Assistance ved Aftentogene.

—Aalborg.

Udbetalt til Ekstraasi- stance pr. Aar	Antal Tjenestetimer		Normal Tjeneste pr. Dag	Driftsbestyrer Stensballes Bemærkninger
	Hverdag	Søn- og Helligdag		
526	8,10 8,18 9,00 6,21	7,45 7,45 7,03 4,48	9 10	
408	9,00 9,00 9,42	6,02 6,02 4,34	9 10	1 Portør kan spares Kr. 3,200 ÷ Afløsning 550 Kr. 2,600
759	9,00 9,00	5,33 5,33	9	
1,320	20,50	5,35	10	
263	8,30 8,21 8,21	8,00 8,00 8,00	9	1 Portør kan spares Kr. 3,200 ÷ Større Beløb til Ekstraas. - 1,800 1,400
420*** 1,620	16,20	10,26	9	
316	8,42 8,42 9,42	6,20 6,20 4,33	9 10	1 Portør kan spares Kr. 3,200 ÷ Afløsning 550 2,600
420	11,21 9,58	5,52 4,46	9 10	
102	9,00 8,55 10,19	4,55 4,55 6,41	9 10	1 Portør kan spares Kr. 3,200 ÷ Afløsning 550 2,600
	8,58	4,32	9	
	8,20 8,30 8,10 8,00	8,20 8,20 8,20 8,20	9	
	6,30		9	
126	8,20 8,20 10,15	4,36 4,36 5,45	9 10	1 Portør kan spares Kr. 3,200 ÷ Afløsning 550 2,600
	8,55 8,55 10,30	6,37 6,37 4,50	9 10	1 Portør kan spares Kr. 3,200 ÷ Afløsning 550 2,600
				Kr. 14,400

SAMMENSTILLING

over

Befolkningen, Personbefordringen og Godsbefordringen paa A. Ha. J.,
A. Hv. B., O. M. B., O. N. F. J. og O. K. M. J.

1924/25	Længde km	Antal Persontog pr. Dag	Sandsynlig Befolkning til Banen		Antal Rejser	Antal Rejser pr. beregnet Indbygger	Indtægt af Per- sonbefordring Kr.	Indtægt af hver Rejse Øre	Indtægt af hver Rejse pr. km	Middeltransport- længde af hver Rejse km	Antal Tons Gods	Antal Tons Gods pr. beregnet Indbygger	Indtægt af Gods- befordringen Kr.	Indtægt af hver Tons Gods Øre	Indtægt pr. Ton km Øre	Middeltransport- længde af hver Tons Gods km
			Ialt	pr. km												
Aalborg—Hadsund Banen	57,4	6	17,200	300	204,305	11,88	208,900.32	102,25	4,92	20,78	59,800	3,48	425,336.03	711,26	19,68	36,14
Aalborg—Hvalpsund Banen	75,1	{ 8 9	16,700	222	214,138	12,82	216,478.24	101,09	5,01	20,19	90,162	5,40	589,486.48	653,81	17,44	37,49
Norvestfyenske Jernbane	60,81	12	19,000	312	400,020	21,05	343,915,11	83,81	4,90	17,12	78,788	4,15	407,714.33	517,48	22,13	23,38
Odense—Nr. Broby— Faaborg Jernbane ..	51,22	10	13,500	264	234,825	17,39	214,813.49	89,61	4,91	18,26	54,006	4,00	307,656.94	569,67	21,42	26,60
Odense—Kjerteminde —Martofte Jernbane	35,60	13	12,500	351	288,580	23,09	241,568.52	75,36	4,84	15,57	65,663	5,25	295,171.21	449,52	21,66	20,75

*) Efter Fradrag af Søndagstrafik med Badetog til Kjerteminde.

**) Efter Fradrag for Søndagsbilletter, idet Aalborgbanernes Søndagsbilletter med Ret til Returrejse angives som kun opført som én Rejse.

Underbilag til Bilag 11 til Skrivelse af 13. 11. 1925 fra Driftsbestyrer Stensballe.

AALBORG—HADSUND JERNBANE.

Befolkningmængden i Banens Opland.

Sogn	Indbyggere	pCt., der medregnes	Antal Indbyggere i banemæssig Henseende
Vive	1,408	75	1,056
Visborg	2,460	75	1,845
Skelund	1,859	100	1,859
Als	2,289	75	1,717
Bælum	1,351	100	1,351
Solbjerg	998	100	998
Sønder Kongerslev . .	868	100	868
Nørre Kongerslev . . .	818	100	818
Komdrup	342	100	342
Gunderup	2,038	50	1,019
Nøvling	942	50	471
Gudum	981	75	736
Lillevorde	357	100	357
Sejlfjord	533	100	533
Storvorde	846	100	846
Mou	1,897	25	474
Klarup	375	100	375
Romdrup	529	100	529
Sønder Tranders	630	30	189
Skibsted	609	50	305
Lyngby	1,005	50	503

17,191

Underbilag til Bilag 11 til Skrivelse af 13. 11. 1925 fra Driftsbestyrer Stensballe.

AALBORG—HVALPSUND JERNBANE.

Befolkningmængden i Banens Opland.

Sogn	Indbyggere	pCt., der medregnes	Antal Indbyggere i banemæssig Henseende
Louns	862	100	862
Alstrup	337	100	337
Ullits	381	100	381
Foulum	527	100	527
Farsø	1,878	100	1,878
Strandby	1,066	75	800
Haubro	785	100	785
Aars	2,603	50	1,302
Giver	289	100	289
Skivum	844	100	844
Ejdrup	437	100	437
Blære	499	100	499
Farstrup	955	50	478
St. Ajstrup	272	50	136
Sebber	632	100	632
Bislev	629	100	629
Veggerby	957	50	479
Vokslev	980	100	980
Ø. Hornum	1,560	75	1,170
Sønderholm	1,395	50	697
Svendstrup	1,362	50	681
Nibe	1,869	100	1,869
			16,692

Underbilag til Bilag 11 til Skrivelse af 13. 11. 1925 fra Driftsbestyrer Stensballe.

NORDVESTFYENSKE JERNBANE.

Befolkningmængden i Banens Opland.

Sogn	Indbyggere	pCt., der medregnes	Antal Indbyggere i banemæssig Henseende
Paarup	1,134	100	1,134
Korup	} 607	100	607
Trøstrup			
Vigerslev	1,707	100	1,707
Søndersø	1,285	50	643
Veffinge	1,581	100	1,581
Haarslev	1,936	100	1,936
Harndrup	856	100	856
Fjelsted	1,023	100	1,023
Brænderup	2,071	100	2,071
Ore	688	100	688
Skovby	1,353	100	1,353
Asperup	1,540	100	1,540
Roerslev	580	100	581
Vejlby	3,198	50	1,599
Middelfart	6,870	ca. 25	1,681
			19,000

Underbilag til Bilag 11 til Skrivelse af 13. m 1925 fra Driftsbestyrer Stensballe.

ODENSE—NØRRE BROBY—FAABORG JERNBANE.

Befolkningmængden i Banens Opland.

Sogn	Indbyggere	pCt., der medregnes	Antal Indbyggere i banemæssig Henseende
Stenløse	616	100	616
Bellinge	625	50	313
Fangel	891	100	891
Nørre Søby	690	50	345
Allested	585	100	585
Vejle	712	100	712
Heden	404	50	202
Sønder Broby	1,121	100	1,121
Nørre Broby	1,848	100	1,848
Haarby	2,303	50	1,150
Vester Hæsinge	1,160	50	580
Jordløse	1,130	100	1,130
Haastrup	721	100	721
Svanninge	2,202	100	2,202
Faaborg	4,690	20 à 25	1,100
			13,516

Underbilag til Bilag 11 til Skrivelse af 18. 11. 1925 fra Driftsbestyrer Stensballe.

ODENSE—KJERTEMINDE—MARTOFTE JERNBANE.

Befolkningsmængden i Banens Opland.

Sogn	Indbyggere	pCt., der medregnes	Antal Indbyggere i banemæssig Henseende
Seden	399	100	399
Bullerup	} 692	100	692
Agedrup			
Dræby	} 1,099	100	1,099
Munkebo			
Kølstrup	} 1,171	100	1,171
Ladby			
Rynkeby	1,225	100	1,225
Revninge	647	100	647
Drigstrup	588	100	588
Kjerteminde	3,068	100	3,068
Viby og Maale	706	100	706
Mesinge	} 1,210	100	1,210
Dalby			
Midskov	} 612	100	612
Dalby			
Hersnap	} 829	100	829
Stubberup			
Martofte			
			12,246



TR

16,35

