

ca. 1,200 Alen ved Stationen. Forøvrigt var Veien kun en almindelig Jordvei, 8 Alen bred. Afstanden fra Bogterhus Nr. 9 til Sulsted Station var = 7,884 Alen.

Ved Skrivelse af 19de Oktober f. A. anmodede man derefter Amtmanden over Aalborg Amt om at tilkjendegive Andragerne, at det Ansøgte ikke kunde bevilges, idet man samtidig udtalte Ønske om, at han vilde virke hen til, at der tilveiebragtes en bedre Veiforbindelse med Sulsted Station, hvorved en væsentlig Hindring for Stationens Benyttelse af det Opland, som den nærmest var bestemt til at betjene, vilde bortfalde.

I September 1881 indkom der paany Andragende fra Beboere af Aistrup, Thylstrup m. fl. Steder om, at der foreløbig maatte blive oprettet et Billetsalgsted ved Bogterhus Nr. 9 (Thylstrup) paa Vendsysselbanen. I en ved dette Andragende afgiven Erklæring udtalte Direktøren for de jydsk-syenske Statsbaner, at han Intet kunde finde at tilføie til, hvad han tidligere havde bemærket om Oprettelse af en Holdeplads eller Billetsalgsted paa det omhandlede Sted, og at han derfor paany maatte fraraade Bevilgelsen af det Ansøgte.

Herefter har Sagen beroet."

Udvalget forbeholder sig at overveie Spørgsmaalet mellem 2den og 3die Behandling.

4. Om et tidligere Persontog fra Kjøbenhavn til Kalundborg:

"Efterat der i Begyndelsen af 1881 af Direktionen for de sjællandske Statsbaner var fremsat Forslag til Indførelsen af forskellige Forandringer i Kjøreplanen for bemeldte Statsbaner, yttrede Ministeriet blandt Andet, at det maatte anses ønskeligt, at Morgentogene fra Kjøbenhavn til Syd- og Nordvestbanen afgif tidligere, end det hidtil havde været Tilfældet (Nl. 9). Hertil bemærkede Direktionen, at det vilde være forbundet med store Ulemper for de Reisende og Trafikken i det Hele at gennemføre en saadan Foranstaltning, idet den Forbindelse, som nu finder Sted i Kjøbenhavn med de fra Frederikshund og Helsingør ankommende Tog med Toget til Syd- og Nordvestbanen, vilde blive afbrudt. Ligeledes vilde Forbindelsen i Roskilde mellem Toget til Syd- og Nordvestbanen og det vestfra kommende Morgentog blive afbrudt, saaledes at Post, Reisende og Gods vestfra først vilde kunne blive befordrede videre med senere Tog. Det vilde derfor være nødvendigt at etablere nye Tog baade paa Sydbanen og Nordvestbanen, idet der synes at maatte være i lige saa høi Grad Trang til et saadant Tog for den førstnævnte Banes Bedkommende som for den sidstnævntes. Etableringen af disse 2de Tog samt af et nyt Aftenog paa Sydbanen fra Kjøbenhavn, hvis Indførelse ogsaa vilde være ønskelig, vilde medføre en Forøgelse af den aarlige Kjørjælslængde med 35,000 Mil. Regnes Udgifterne til hver Mil til c. 5 Kr., vilde den nye forøgede Udgift for disse Tog komme til at andrage c. 175,000 Kr. aarligt, hvorhos Togene nødvendigvis vilde udkræve en Forøgelse af Driftsmateriellet.

Af Hensyn til disse Betragtninger blev Spørgsmaalet om disse Tog stillet i Bero."

5. Om Befordring af Passagerer fra Dampstibenes Anlægsplads til Jernbanestationen paa saadanne Overfartssteder, hvor Stationen ikke ligger umiddelbart ved Havnen (t. Ex. Aarhus, Esbjerg og Grenaa), samt om Forbindelsen mellem de to Banegaarde i Aarhus.

"Om Forbindelsen mellem Jernbanen og Dampstibe.

Smellem Frederikshavn og Gøteborg er der, som bekendt, etableret en Dampstibsforbindelse, der drives af Statsbanerne med eget (leiet) Skib; Statsbanerne ere saaledes selv Herrer over Farten og fasthætte navnlig selv Skibets Fartplan, og