

Jubilæumsskrift

Fjerritslev – Frederikshavn jernbane 1899 - 1949

Et øde land

År 1897, den 19. marts, åbnedes for drift banestrækningen fra Nørresundby til Fjerritslev. Hermed var den projekterede bane. Fjerritslev Nørresundby Frederikshavn delvis åbnet. Den resterende strækning Nørresundby Sæby Frederikshavn blev først åbnet for drift den 18. juli 1899. Den ny banestrækning blev modtaget med stor begejstring af publikum, som herved så en længe næret drøm opfyldt. I åbningshøjtideligheden deltog ministre, amtmænd, borgmestre og mange kendte mænd fra by og land. Et hidtil øde og trafikforsømt hjørne af landet lå åbent til at påbegynde en rivende udvikling, hvis betydning nutidens mennesker, der er for vænt med trafikale goder, kun vanskeligt fatter.

Det kan derfor være nyttigt at se på forudsætningerne, der førte til arbejdet for at få denne banestrækning anlagt.

I umindelige tider havde man kun kendt dårlige veje, og så sent som fem år før banens åbning klagede en indsender til et Aalborgblad over den slette tilstand, som vejen op til Hanherred befandt sig i, om end det havde hjulpet, at der var lagt lyng over de værste huller. Kun en lille menneskealder før oplevede man, at mennesker kunne drukne på landevejen, når de til hest færdedes i Østvendsyssel på de veje, der fra Nørresundby over Hammer Bakker førte til Sæby. Det skete, at vejene oversvømmedes, og broerne blev revet bort, således at de blev direkte livsfarlige. På de længere strækninger, f. eks. fra Nørresundby til Fjerritslev og Thisted, besørgedes post og passagerer i postdiligencen. Endnu mindes Post Søren, der kørte diligencen over Øster Svendstrup til Fjerritslev og videre til Thisted. Der kunne være fire mennesker i hans vogn, og prisen var 60 øre pr. mil. Der måtte flittigt skiftes heste og bedes i de talrige landevejskroer.

Det var disse tilstande, der afløstes med hurtig og moderne befordring den dag, den 19. marts, da Fjerritslev banen, den første privatbane i Aalborg amt, åbnede.

Banernes historie i Danmark begyndte netop i år for 100 år siden, da den første banestrækning åbnedes mellem København og Roskilde. Ca. 20 år senere nåede den jyske længdebane frem til Aalborg; men allerede på dette tidspunkt rasede banefebren over det ganske land. Staten interesserede sig imidlertid mest for hovedlinierne og overlod snart de mere lokalprægede baner til private selskaber. Den første privatbane, som åbnede, var for øvrigt nordjysk, nemlig Skagensbanen. Samme år, som det første tog brusede ind på den ny banegård i Aalborg, var fremsynede mænd i Hanherred og Østvendsyssel samt i de pågældende egne købstæder i fuld gang med at arbejde for en bane gennem det før beskrevne øde land.

Når man i Hanherred tidligt arbejdede med den ubetydelige flække Fjerritslev som foreløbig endestation, skyldes det, at man ikke ville lade banen gå sydligere da man her havde fjorden som transportvej. Egnens herredsby, Kjettrup, som havde både herredsfoged, sagfører, apotek og sparekasse, måtte derfor se opkomlingen vokse over hovedet. De gamle byer holdt heller ikke rigtig af tanken om et moderne uhyre som et tog til at forstyrre freden, derfor fik de mindste og mest ubetydelige steder deres chance. Til at begynde med var banediskussionen ret spredt. I Sæby havde man planer om at bygge en bane, der forbandt Sæby med Frederikshavn, men på et møde i juli 1874 vandt en af banesagens mest energiske forkæmpere, godsejer Scavenius, Voergaard, tilslutning til sin kongstanke om en bane, som ikke blot skulle gå fra Frederikshavn til Sæby, men videre gennem Østvendsyssel til Nørresundby.

Samme år blev der i Aalborg indkaldt til et møde på hotel "Phønix" i Aalborg, hvor man valgte den første banekomite til at arbejde for planerne om en bane fra Nørresundby mod vest op til Vester Hanherred. Den ivrigste forkæmper for disse planer var forligsmægler L. Jensen, Lunde. Planen var at bygge en bane, som skulle slå en krølle op gennem Hvetbo herred med station i Brogård ved Kås og derfra over Halvrømmen syd om Brovst over Torslev og Attrup og i bølgelinier til Fjerritslev, eventuelt videre til Hannæs.

En linie, som blev afstukket af den kommitterede, ingeniør Buchwald, blev imidlertid pure kasseret af statsbanernes jyske generaldirektør, etatsråd Holst, Århus, som fandt en sådan bane ganske absurd.

Dermed var tanken officielt slået ned i første omgang. Men fire år senere rejste Jensen, Lunde, den på ny i Hanherredernes landboforening. Der valgtes en ny komite, som fik statsbaneingeniør Tegner til at afstikke en ny, noget afvigende linie, men stadig med det lille sving om ad Jetsmark. Denne gang var generaldirektøren mere velvillig stemt.

Gnisten havde fænget og ulmede stadig i befolkningen. I Thisted amtsråd bevilgede man, året efter den omtalte banekomite var nedsat i Fjerritslev, et større tilskud til thybanen, og da man i forvejen havde spenderbukserne på, gav man tillige til sagn om 52.000 kr. til en bane fra Thisted til amts skellet i V. Hanherred. Men det var banen til Thisted, man var interesseret i. Man var knap så interesseret i en bane fra Nørresundby, som kun gik få kilometer ind i amtet.

Arbejdet for banerne led en del ved de provisoriske finanslove fra 1885 og de nærmest følgende år. Rigsdagsmændene var betænkelige ved at yde større bevillinger under disse forhold, og banesagen, som ellers var kommen i god gænge, gik i stå, medens utålmodigheden hos befolkningen voksede. I 1887 kom

der imidlertid liv i planerne igen. På et møde i Flauenskjold valgtes en banekomite bestående af amtmand Rump, Hjørring, der som landstingsmand og regeringens ordfører i bane sager var godt inde i spørgsmålene og en af F. F. Banens ivrigste forkæmpere. Det var naturligt, at han som kgl. embedsmand valgtes til formand, medens banegeneralen, godsejer Scavenius, som med hård hånd havde holdt sammen på sine tropper, blev næstformand. Komiteen kom i øvrigt til at bestå af gods ejer Ahlman, Langholt, proprietær A. G. Lassen, Hørbylund, og amtsrådsmedlem R.T. Bruun, Boelsgård. Få dage efter sluttede denne komite, valgt af de sogne delegerede, repræsentanter for amterne og købstæderne sig sammen med den tilsvarende komite for Fjerritslev banen, således at arbejdet nu for alvor samledes om bygning af en stor bane på den 16 ½ mil lange strækning Fjerritslev - Nørresundby - Sæby - Frederikshavn. Dog havde man allerførst den tanke at lade banerne mødes i Hvorup, men Sundby Hvorup kommune, som få år tidligere havde fået statsbane gennem kommunen fandt, at dette måtte være tilstrækkeligt og sagde nej til at yde tilskud. Ej begyndte det hele nu at tage form. Fremtrædende mænd fra begge egne, vest fra mænd som kammerherre Skeel, Birkelse, Jensen, Lunde, landstingsmand Jørgen Berthelsen, amtmænd og borgmestre gik ind for planen.

I 1888 fremsatte den nordjyske rigsdagsmand Villads Holm forslag om rigsdagen, men forslaget faldt. Tiden var endnu ikke moden. Egnen var fattig, det viste sig vanskeligt at få de nødvendige penge skrabt sammen. Mange, ikke mindst i København, havde vanskeligt ved at forstå, hvad man skulle med en bane i disse øde egne. Da man således talte om at forlænge banen til Hannæs, bemærkedes hånligt, at der oppe jo kun fandtes vand og sand, og de nordjyske rigsdagsmænd som gang på gang forgæves fremsatte ny forslag om banen, talte med rette bitre ord om københavneriet, som også dengang kunne give sig udslag.

Banepanerne tager fast form

1890 blevet afgørende år for banen. Da nedsattes den store jernbanekomite, som kom til at føre banepanerne frelst igennem. Arbejdsudvalget kom til at bestå af proprietærene Bruun og Lassen, amtmand Rump, godsejer Scavenius, kammerherre Skeel, Birkelse, og borgmester Simony, Aalborg, der ved sit tilsagn om et betydeligt tilskud fik banen trukket Over fjorden. medens man på dette tidspunkt havde fastholdt den østligt linieføring, havde amtmand Rump, Hjørring, med et rask snuptag bortamputeret krøllen på Fjerritslevbanen op til Hvetbo herred, hvilket vakte betydeligt røre i disse egne. Der holdtes en række protestmøder, hvor herredsfoged Bjerre førte an, og hvor man henviste til Hvetbo herreds dårlige kommunikations forbindelser. Navnlig rettedes forbitrelse mod amtmand Rump, som man følte sig snigløbet af. Men det blev hans linie, der sejrede. Hans modstandere *søgte at* vinde gehør for et tilbud fra et tysk konsortium, der lovede guld og grønne skove. "Hvad er det for idioter, der ikke

forstår, at man bør antage dette tilbud", spurgte Jensen, Lunde, i bladene. Scavenius svarede på sin drastiske måde: "Her er idioterne", hvorpå fulgte navnene på bane komiteen.

I Thisted så man med ængstelse på planerne om' en bane fra Nørresundby til Fjerritslev og' kaldte den Aalborgs rovbane. Rigsdagsmænd fra Thisted amt mod arbejdede planerne og vandt gehør i rigsdagen.

Medens det hidtil havde været linieføringen, som havde voldt mest besvær, var det nu efterhånden tegningen af kapital, der gav hovedpine. I januar 1890 manglede man dog kun en fjerdedel af kapitalen, men en lovændring med forbud mod tegning af præferenceaktier øgede kommunernes og amternes byrder, og de følgende fire år drøftede man så at sige i alle byråds, sogneråds og amtsrådsmøder kapital tegningen. Der var både tilhængere og modstandere. I Sæby erklærede borgmesteren således, at han ikke vilde gå med til at bevilge en øre, da den planlagte bane ville blive Sæbys ruin.

Endelig nåede man frem til 1894, hvor landstingsmand, amtmand Rump som ordfører for regeringen fremsatte sit store privatbanelov kompleks, som omfattede 29 privatbaner i Jylland og på Sjælland. Øverst på den jyske liste stod amtmandens kælebarn F. F. Banen. Derefter fulgte Thisted - Fjerritslevbanen og de to søndenfjordske baner Aalborg Hadsund og Aars Nibe Svendstrup. De 29 baner ville koste ca. 32 millioner kroner, hvoraf staten skulle betale halvdelen. Pengene skulle skaffes ved et statslån, hvilket navnlig fra oppositionspartiernes side vakte nogen betænkelighed. Den 30. april og 1. maj samme år vedtoges forslagene i henholdsvis lands og folketing med overvældende stemmetal, og den 26. maj indgav amtmand Rump på banekomiteens vegne andragende om koncession. Den 14. september forelå koncessionen, og man kunne tage fat på arbejdet.

Banen bygges

Som anlægsingeniør ansattes ingeniør Rump, en søn af amtmanden. Der kom yderligere stigninger i overslaget, som der skulle skaffes dækning for. I alt nåede anlægskapitalen, inden banen stod færdigbygget, op i 5.075.000 kr., hvilket jo var noget mere end de 3 1/2 mill., man havde regnet med, da banekomiteen af 1890 blev nedsat.

De mænd, som nu stod overfor den mægtige opgave, og som repræsenterede bevillingshaverne, til man ved banens færdigbyggelse kunne overdrage den til det egentlige selskab, var amtmand Rump, godsejer Scavenius, borgmester Simony, kammerherre Skeel samt proprietærene Bruun og Lassen.

Der nedsattes en ekspropriationskommission, og i sommeren 1895 tog man fat på eksproprieringen af de nødvendige arealer. Det skete under ledelse af kgl.

kommissarius, kammerherre Skrike, der også var stiftamtmand i Viborg. Hovedentreprenør var godsejer, ingeniør Winkel, Dybvadgaard.

Efter amtmand Rump i 1896 flyttede til København for at overtage posten som justitsminister efter Nelleman, var godsejer Scavenius den ledende kraft i arbejdet. Ustandselig var han på tæerne for at tegne aktier. Når man havde eksproprieret et stykke jord, pressede han på for at få ejeren til at tage baneaktier for pengene. I mange tilfælde lykkedes det også, men der blev stillet mange betingelser. Af breve, som nu befinder sig i banens arkiv, fremgår, at man som betingelse ønskede banen "vesten om stuehuset" og "østen om den nordre ager". I Fjerritslev tegnede man med et snuptag for 10.000 kr. aktier blandt nybyggerne, da det kneb.

Det betydelige jordarbejde kom først i gang på Fjerritslevbanen, og året efter på Sæbybanen, hvor man foruden firmaet Glud, Verner og Winkel som entreprenør havde Roulund og Gunnensen.

Dønningerne i sognene begyndte nu også at lægge sig, selvom man til det sidste kæmpede om stationernes beliggenhed. Indenfor kommunerne var der også rivalisering. At få en station var mest eftertragtet. Mellem Brovst og Skovsgaard herske således kamp om at få den vigtigste station. I Dronninglund kæmpede man også om stationernes beliggenhed. Mellem Præstbro og Agersted i Voer kommune kæmpede man om, hvem der skulle have stationen, idet Agersted kun var udset til trinbræt, det endte dog med, at begge fik station. Gandrupboerne og Ø. Hassing boerne kivedes om stationen. Til det sidste blev der slidt på koncessionshaven således måtte kammerherre Skeel lægge et betydeligt beløb på bordet, da man oppe i Thisted amt blev mere og mere tilbageholdende. Intet under, at man åndede lettet op, da man endelig i 1897 kunne andrage indenrigsministeriet om at overdrage koncessionen til et aktieselskab bestående af de interesserede parter.

Banen indvies

Endelig var dagen der. Den 19. marts 1897 kunne den første af den 16 ½ mil lange banestrækning fra Fjerritslev til Frederikshavn indvies. Samtidig var man i fuld gang med det sidste stykke, og på den anden side af fjorden arbejdedes de med Aars - Nibe - Svendstrupbanen. Det var oprindelig tanken, at både Fjerritslev og Sæbybanen skulle have endestation på Nørresundby havnestation, men som forholdene havde udviklet sig, blev man ret hurtigt klar over, at et samarbejde med de søndenfjordske baner var nødvendig, bl. a. af hensyn til fælles lokomotivdepot fælles værksteder og godsstation, som alt sammen på dette tidspunkt allerede var under planlægning og fuldendtes i årene 1899-1904. Både Fjerritslev og Sæbybanen fik derfor endestation i Aalborg. Det førte til en

årelang forhandling med Nørresundby, der længst muligt fastholdt den oprindelige plan.

Inden selve indvielsesdagen havde banen allerede været i drift længe. Der var daglige prøveture i begge retninger, hvor man tog gratis passagerer med. Til tider var der ligefrem trængsel på stationerne af passagerer, og der foregik tillige en livlig godsbefordring samt transport af dyr ind til Aalborg og Nørresundby.

De spinternye vogne vakte stor begejstring. Ombytningen af de hidtil brugte transportmidler med toget var en revolutionerende forbedring.

Den ny tid for egnen var indvarslet. Men som med alt nyt og moderne måtte også her noget af det gamle og hyggelige falde. I et brev til kammerherre Skeel til Birkelse sukker landstingsmand Jørgen Berthelsen over, at banen skærer gennem Ulveskoven, hvor han så ofte havde været på rævejagt med kammerherren. Nu bortjager toget rævene, og vi kommer nok næppe på rævejagt der mere. Men samtidig tegnede Jørgen Berthelsen sig dog for 2.000 kr. baneaktier.

Der var regnvejr på åbningsdagen, da 100 personer kl. 9 om formiddagen gik op i festtoget i Aalborg for at køre den første officielle tur til Fjerritslev. Blandt deltagerne var alle, som ide forløbne år havde arbejdet for banen med justitsminister Rump i spidsen. Turen blev triumftog. Overalt på stationerne stod glade og forventningsfulde mennesker. Der blev holdt taler, råbt hurra og sunget fædrelands sange. På forhånd var fra banelederen udgået den parole, at der skulle spares, hvorfor man ikke skulle pynte stationerne.. De fleste steder havde man dog gjort det alligevel. Skovsgaard station var overdådigt pyntet, medens Brovst lå hen som på en hverdag. Skovsgaard havde her spillet konkurrenten et puds, som sent blev glemt.

I forvejen havde man konfereret om, hvad man skulle gøre, så harmen i Brovst var forståelig.

I Fjerritslev, der var smykket med flag og grønt, blev der spist frokost, men på grund af regnen returnerede man en time før bestemmelsen, således at det før tog, som officielt kørte, nåede frem en time før køreplanen.

Om aftenen festede man både i Fjerritslev og i Aalborg. Man holdt lange taler for banen og dens pionerer. Det har formentlig kedet den gæve godsejer på Voergaard, som ved middagen i Aalborg sad mellem stiftamtmand og minister, ikke lidt, for da han omsider hævede bordet, brugte han vendingen: "Efter alle de intetsigende og ganske overflødige taler o. s. v.". Det var ikke smukke festtaler men arbejde, der huede den gamle baneforkæmper mest.

Dagen efter begyndte hverdagen. Folk var ivrige efter at benytte den ny forbindelse, som man efter så mange års utålmodig venten endelig havde fået. Her er den første køreplan, som nutidens togpassagerer nok ville rynke ikke så lidt på panden af:

Første køreplan:

Fjerritslev	5,35	9,35	4,15
-	6,15	10,21	4,52
-	7,15	11,28	5,45
Aalborg	8,15	12,36	6,45
Aalborg	6,10	10,05	4,40
-	7,15	11,20	5,45
-	8,00	12,30	6,40
Fjerritslev	8,38	1,15	7,15

Man lægger mærke til, at der kun var opgivet fire stationer, og at Skovsgaard dengang rangerede over Brovst.

Den ny bane blev ledet af driftsbestyrer Rump og en bestyrelse bestående af borgmester Simony, kammerherre Skeel og proprietær Brunn, hvoraf Simony valgtes til formand. De skulle fungere, til det ny baneaktieselskab var dannet.

Den 18. juli 1899, to år senere, åbnedes Sæbybanen, således at F. F. Banen nu endelig kunne siges at være færdig. I modsætning til åbningen af Fjerritslev banen havde man fint sommervej. Pontonbroen, ved hvilken den interimistiske havnestation lå, var smukt pyntet, og man kørte i triumf op gennem Østvendssyssel. I Sæby bød borgmesteren, som nu var glad nok for den ny bane, vel kommen. Der blev indtaget en forfriskning på kurhotellet, hvor festtoget stand sede. Videre gik det til Frederikshavn, hvor man ikke havde forberedt nogen festlighed, men hvor byens honoratiores naturligvis var mødt op.

Om aftenen var der festmiddag på kompagnihuset i Aalborg, hvor der blev talt af kammerherre Skrike, borgmester Bornemann, som havde afløst Simony, der var flyttet til Fyn, samt Scavenius, som denne dag kunne fejre sit 25 års jubilæum som forkæmper for banen ved det første banemøde i Sæby.

Nu var hele banestrækningen åbnet, og banen kunne overdrages til aktieselskabet, og man tog fat på valg af direktion og repræsentantskab. Det første repræsentantskab kom til at bestå af følgende :

Bankdirektør Emil Dyhr, Aalborg.
Bankdirektør Erh. Petersen, Nørresundby.
Proprietær Høst, Vadsholt.
Godsejer Scavenius, Voergaard.
Folketingsmand Kr. Jensen, Try.
Godsejer Ahlman, Langholt.
Gårdejer K. G. Sørensen, Stagsted Østergaard.
Proprietær Bruun, Boelsgaard.
Borgmester Bornemann, Aalborg,
der fra august samme år blev valgt til medlem af direktionen. Amtsforvalter
Weidemann} Aalborg.
Amtmand Wedell-Wedelsborg, Hjørring.

Direktionen kom til at bestå af:
Borgmester F. Bornemann) Aalborg (formand).
Proprietær Lassen) Hørbylund.
Godsejer, ingeniør Winkel, Dybvad.
Proprietær Hasselbach) Skovsgaard.
Det var altså disse mænd, som nu skulle føre banen frem.

Rolige arbejdsår

De følgende 25 år karakteriseredes gennem en række rolige arbejdsår, hvor banens betydning støt fæstnede sig i befolkningens bevidsthed. Der var stadig stigende trafik og et passende overskud, selvom meningen med banen fra begyndelsen mere havde været at ophjælpe egnen, hvilket også i høj grad lykkedes. En vis sparsommelighed blev lagt for dagen, hvilket dog i enkelte tilfælde til at betyde øgede byrder for fremtiden.

I 1904 havde man tilendebragt arbejdet med det fælles værksted, hovedkontor samt gods og lokomotivstation i Aalborg. Udgifterne havde udgjort 1.037.000 kr., der fordeltes mellem de tre baner i forholdet 2,1 og 1.

Der oprettedes en centraldirektion, som skulle lede fællesskabet, medens banerne hver for sig for sig fortsat opretholdt sin egen direktion.

Banens første driftsbestyrer var ingeniør, cand polyt. H. E. A. Rump, som allerede fra 1894 havde været ansat som banens tilsynsførende ingeniør, anlægget. Han blev, efter at de søndenfjordske baner var åbnet, også driftsbestyrer for disse baner. Det har utvivlsomt været et uhyre vanskeligt hverv i disse banernes

første år. Placeringen og projekteringen de store værksteder og remise samt rangerbanegård i Aalborg kunne jo nok give anledning til hovedbrud.

Et fejlgreb kunne blive skæbnesvangert. Det kunne synes noget upraktisk at etablere en godsbanegård for privatbanerne lige ved siden af statsbanernes i stedet for at bygge dem sammen. Personbane gården blev derimod fælles med stats banernes. Men i det store og hele må indrømmes, at disse vigtige anlæg i Aalborg er opført med et vist storsyn, således at det selv med det mægtige opsving, trafikken senere antog, ikke blev nødvendigt i nævneværdigt omfang at foretage udvidelser og ombygninger. Driftsbestyrer Rump tog i 1904, da disse anlæg var fuldført, sin afsked.

Hans efterfølger som driftsbestyrer blev ingeniør, cand. polyt. C. A. Ramme skov, under hvis dygtige ledelse banen gennemgik en rivende udvikling. I 1924, da F. F. Banen havde eksisteret i 25 år, holdt man en jubilæumsfest, hvor man kunne fastslå deri' betydning, F. F. Banen havde haft for egnens opblomstring. I 1900 havde man været oppe på 350.000 rejsende. Dette tal var fordoblet 25 år efter. Godstrafikken var steget fra 66.000 tons til 268.000. Man var gået frem fra de tre daglige tog i hver retning til seks.

Af stor betydning for banen var der i 1913 åbnet for drift en bane fra Aabybro over Løkken til Hjørring og fra Hørby over Østervraa til Hjørring.

I 1914 havde banen fået en lillebror, Asaabanen, som dog de første år var et udpræget smertensbarn.

Intet under, at formanden for det daværende repræsentantskab, folketingsmand Carl Sørensen, og formanden for banens direktion, borgmester Bornemann, Aalborg, kunne udtale rosende ord til alle sider. Kun een gang ide 27 år, siden banens første strækning blev åbnet, havde man måttet møde med undervejs, og det var i et af de vanskelige krigsår, hvor kulprisen steg fra 17 til 200 kr. pr.. ton.

Men foruden det relativt gode overskud havde man af driften kunnet tage godt 3 mill. kr. til nyt materiel.. Til skinnefornyelse havde man alene anvendt 600.000 kr. Man havde anskaffet 12 ny lokomotiver og 200 ny godsvogne. Til forskellige for mål havde man ide 27 år kunnet udtage 4 mill. kr. af driften.

Hårde tider i anmarch

Men allerede på dette tidspunkt var hårde tider i anmarch. Den opdukkende konkurrence fra bilerne gjorde en delvis omlægning af driften nødvendig, men det var svært for mændene, som var opvokset under de rolige og konkurrenceløse

forhold, at tage den fulde konsekvens heraf. Hertil kom, at materiellet nu efter 25 års brug for alvor begyndte at trænge til fornyelse. Så sent som i 1918-19 kunne man endnu møde med et overskud på 164.000 kr. efter at have overstået krigens vanskelige år, men i 1932 var banens samlede årlige indtægt svundet indtil 1,3 mill. kl og driftsunderskuddet nærmede sig 300.000 kr. Fra kommunerne løftede sig stærkere og stærkere krav om at komme bort fra disse underskud. Som en udvej greb man til at kræve, at personalet skulle deltage i dækningen ud fra den betragtning, I man derved kunne få også det menige mandskab interesseret i en rentabel drift. Disse forventninger opfyldtes ikke. Selvom enhver gjorde sin pligt til det yderste var det ikke her, fejlen lå. Man indførte tillige en hårdhændet sparepolitik, der nedsatte det faste personales antal meget betydeligt.

Underskudet var dog ikke noget specielt for F. F. Banen. Over hele landet vi det galt.

Staten stillede sig til rådighed med nogle såkaldte moderniseringslån, hvoraf halvdelen var rente og afdragsfri, og på hvilke kommunerne skulle garantere for resten. Men på en eller anden måde fik F. F. Banen ikke megen fornøjelse af denne ordning. Man fik 80.000 kr., som anvendtes til en mindre skinneudveksling på Sæby banen, og de 80.000 kr. gik ind som øget aktiekapital.

I 1932 tog driftsbestyrer Rammeskov sin afsked, og som hans efterfølger valgte bestyrelsen civilingeniør K. M. Kjær. Regnskabschef Bye Jørgensen var i et kort mellemrum konstitueret som driftsbestyrer.

Ved mange baner var motordriften nu ved at vinde frem. Et stort fremstød var det da også, da banen i 1934-35 købte 2 store diesellokomotiver. Anskaffelsesprisen var ca. 325.000 kr.

Endvidere blev der anskaffet 2 benzinmotorvogne og 1 personvogn. En del personvogne blev moderniseret, således at der i tidsrummet 1935-40 til nyanskaffelser og modernisering af banens egne midler blev anvendt ca. 1 mill. kr. Som yderligere led i motoriseringen blev der få måneder inden krigen brød ud leveret en skinnebus 30 pers. Et par år senere blev der yderligere anskaffet 2 skinnebusser 37 pers.

Alle motorkøretøjer med undtagelse af diesellokomotiver blev under krigen forsynet med trægasgenerator.

I 1928 var der sket en væsentlig ændring i administrationen, idet banen fra at have sin egen direktion gik over til fællesdirektion med de søndenfjordske baner med bankdirektør Dickensen, Sæby, som formand. Denne efterfulgte af

borgmester Jørgensen, Aalborg fra oktober 1929 - juli 1930. Fra 1930 - april 1937 beklædte viceborgmester Willumsen, Aalborg, formandsposten, hvorefter viceborgmester Marius Andersen, Aalborg, var formand fra 1937 - april 1946 og således var formand under hele krigen. Hans efterfølger som formand blev overretssagfører Rendbeck, Aalborg. (Red: han var formand for banen frem til lukningen i 1969)

Den øvrige bestyrelse er politiassistent Worm, næstformand, fhv. amtsrådsmedlem P. Jensen, amtsrådsmedlem Vald. Møller, fhv. sognerådsformand A. Larsen, over dyrlæge J. A. Larsen og sognerådsformand Martinus Nielsen.

Banens repræsentantskab:

Købmand Johs. Jacobsen, Nørresundby (formand).
Amtsrådsmedlem, gårdejer A. Erlandsen, Fjembtrang, Præstbro (næstformand).
Købmand P. Block, V. Hassing.
Amtsrådsmedlem C. L. Kristoffersen, Torslev, Skovsgaard.
Sognerådsformand Chr. Nørgaard, .Lyngsaa, Sæby.
Forretningsfører Jens Jensen, Aalborg.
Vinhandler Poul Christensen, Aalborg.
Sognerådsformand Vilh. Jensen, Holmsø, Bonderup.
Amtsrådsmedlem Laursen, Østervrå.
Amtsrådsmedlem P. Østergaard, Lunden, V. Hassing.
Fhv. landstingsmand Laur. Knudsen; Aalborg.
Sognerådsformand N. P. Nygaard, Birkelse.
Tømmerhandler Johs. Zarsen, Sæby.
Landstingsmand, borgmester Th. Jensen, Nørresundby
Fagforeningsformand Thorv. Holm, Brovst.
Fhv. borgmester M. Jørgensen), Aalborg.
Direktør E. Rasmussen) Frederikshavn
Købmand Herman Griis, Ulsted.

Den store verdenskrig og banen

Verdenskrigen 1939 - 1945 og ganske særlig den tyske besættelse af Danmark skabte mange vanskeligheder for banen, men gjorde det på ny klart for befolkningen, hvad en bane betyder for sin egn, og hvilken frygtelig situation man havde stået i, hvis man havde lyttet til de røster, som i 30'erne krævede de underskudsgivende baner nedlagt.

Noget af det første, der skete, var, at der lukkedes af for benzinen. Man klarede motordriften på banen ved hurtigt at få installeret generatorgas, så man kunne

klare sig med indenlandsk brændsel. På samme måde blev ganske vist også et stort antal private lastbiler holdt i drift, medens personbilerne måtte klodses op. Et stort antal private lastbiler blev engageret i kørsel for besættelsesmagten eller dens entreprenører, hvilket betød, at mere og mere af transporten af de vigtigste forsyninger til befolkningen måtte overlades til banen. Nødvendigheden af at gå over til brug af indenlandsk brændsel såvel indenfor industrien som til privat brug bevirkede således, at man måtte overlade størsteparten af disse transportere til banerne, bl. a. også i høj grad til F. F. Banen. Disse transportere var så omfattende, at de overhovedet ikke kunne være klaret af den bestående bilpark. Hertil kommer yderligere, at bilerne er mere sårbare overfor manglende fornyelser end banen. På banerne er således eksempelvis endnu materiel, som har været med alle 50 år, i brug. Slidtagen på banemateriel er ikke så stærk som på biler, der hurtigt kom til at lide under dæk mange log under mangel på reservemateriel til udslidte motordele. Også på dette område var banen bedre i stand til at klare sig og være selvforsynende takket være sin større holdbarhed og sin fortrinlige værkstedsorganisation.

De øgede transportere såvel af gods som af passagerer bevirkede, at banen på ny blev overskudsgivende. Det sidste egentlige krigsår nåede man således op på et overskud af over en halv million kroner. Muligheden for at få foretaget de nødvendige fornyelser og reparationer lå imidlertid stille, hvilket også indvirkede på drifts. resultatet.

Mod krigens slutning blev der fra statens side indført betydelige restriktioner af trafikken. Vanskelighederne holdt sig adskillige måneder efter befrielsen, bl. a. val al søndagskørsel sommeren igennem indstillet, hvilket passagermæssigt ' betød ikke så lidt for en bane, der i så høj grad som den jubilerende er indstillet på at besørge søndagspassagerer til skov og strand. Trods det dalede personbefordringen i 1945-46 kun 5,63 pct., og indtægten af personbefordringen med 12,62 pct., medens antallet af gods og kreaturer faldt med 50,48 pct. Det samlede resultat blev mindre underskud.

Medens man under krigen 1914-18 udelukkende var henvist til damplokomotiverne, var man under krigen 1940/45 betydeligt bedre stillet. Anskaffelse af diesel lokomotiver blev i 1935 mødt med en del skepsis. Disse skeptikere rystede yderligere på hovedet, da krigen brød ud. Nu kunne banen lige så godt lukke, mente de, men det gik jo helt anderledes, det var fremdeles muligt at opdrive solarolie; de mindre motorkøretøjer blev forsynet med gasgenerator, og banen kunne under hele krigen opretholde en nogenlunde tilfredsstillende køreplan.

Det vil føre for vidt at fortabe sig i krigstidens vanskeligheder og dens daglige dramatiske episoder for banen. Hovedsagen er, at banen i disse år, hvor så at sige alle andre trafikmidler svigtede, viste, at dens kapacitet var af mere omfattende art end de øvrige trafikmidler, og dens afhængighed af tilførsler

udefra langt ringere end bilernes, hvilket igen betød, at banen på ny blev den vigtigste faktor i egnens forsyning og for dens rejsemuligheder. Ingen kan garantere, at vi ikke endnu engang kan komme i samme situation, og at det derfor er af betydning, at befolkningen erkender banernes uundværlighed og giver dem vilkår, der gør det muligt at opret holde den nødvendige standard, hvilket bedst sker ved også at benytte dem i fredstid, hvor deres konkurrencedygtighed er lige så indlysende, men ikke altid lige så erkendt som i krigstid. To verdenskrige på 30 år må kunne overbevise den mest hårdkogte modstander af banerne.

Banerne vil igen komme ud for en meget hård konkurrence. De erfaringer, man har høstet med de lette motorkøretøjer, er så gode, at der er afgivet bestilling på yderligere 3 skinnebusser med påhængsvogne bygget efter svensk system. Med overtagelsen af driften på omnibusruten Aalborg - Blokhus må det forventes, at begyndelsen er gjort til, at F. F. Banen overtager driften af de omnibusruter, hvor sammenlægning med banedriften er at anbefale.

Men alt taget i betragtning er befolkningen i den egn, som F. F. Banen i (betjener, dog sikkert af den overbevisning, at banen skal bevares også et godt stykke ind i fremtiden.

Det vil derfor være af afgjort betydning, at der skabes en rimelig økonomisk basis for dens fortsatte beståen. Der er planlagt et betydeligt fremstød hvad angår personbefordringen ved anskaffelse af skinnebusser, men en forbedring af den økonomiske basis vil det også være, at banen får overdraget de omnibusruter, hvis drift bør samordnes med banedriften. Godsbefordringen er dog og vil fremdeles være en meget væsentlig del af banens indtægtskilde, og navnlig på dette område I oplandet yde banen støtte og derved bidrage til at forbedre banens økonomi højne dens standard, alt sammen til fordel for det opland, som banen gennemløb.