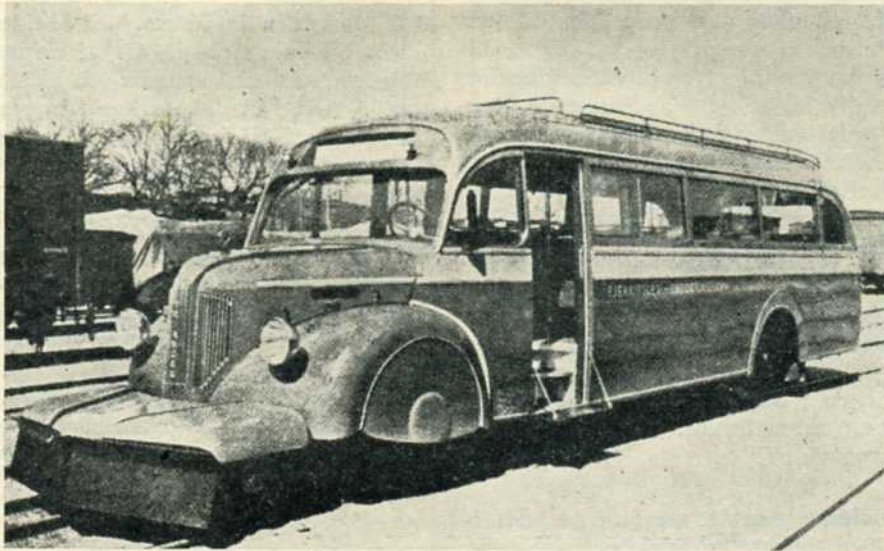


Farvel til Fr.havn - Nr. Sundby Havnestation

18. juli 1899 - 31. marts 1968



F F J »skinnebus« 1940

For sådan hedder den officielt, mere regelret burde den betegnes som Nørresundby havn-Sæby, idet jo en del af strækningen fra Ålborg er fællesstrækning med DSB.

Nå, fællesstrækning eller ikke, en kendsgerning er det, at hovedparten af FFJs østlige halvdel forsvinder. Nørresundby-Frederikshavn blev åbnet den 18/7 1899, Ørsø-Aså den 11/11 1914 og Sæby-Frederikshavn lukket d. 26/5 1962.

Allerede den 19/3 1897 påbegyndtes driften på strækningen Nørresundby-Fjerritslev samt på Nørresundby havnebane mellem statsbanen og den midlertidige havnestation, der blev oprettet ved Brogade. DSB befordrede vognene til/fra Ålborg, og privatbanens loko, der midlertidigt var stationeret i Nørresundby, ordnede resten. Der måtte dog lejes et loko til at betjene havnebanen, indtil banens loko leveredes i august 1897.

Trapper ned, trapper op, trappehus, åben passagen gennem venterum og så - endelig perronen med skilt »Tog mod Sæby«.

Ålborg station er startstedet, delvis lukning af FFJ formålet. Den del af banen, der forsvandt den 31/3 1968 - 65,1 km + de 5,4 km Ørsø-Aså. Der var vel en 12-15 rejsende i toget denne dag, midt på dagen, altså i skolebørnsfrit interval. Dette tal synes også at danne norm fremover. Stort set. Selv om tallet ikke er stort i henseende til

at fylde en SM og en SP, har man dog indtrykket af, at der sker noget, udveksling af rejsende på landstationer er - stadig målt med den beskedne alen, der i dag måler en privatbanes trafik - betragtelig. Antallet af bane-pakker ind og ud er ej heller ringe.

Dronninglund togskitte, ganske vist byder Ørsø på samme mulighed, hvis man vil nå Aså, men da nu motorvognen holder klar. Det er nemlig en rigtig banemotorvogn, og der er plads,

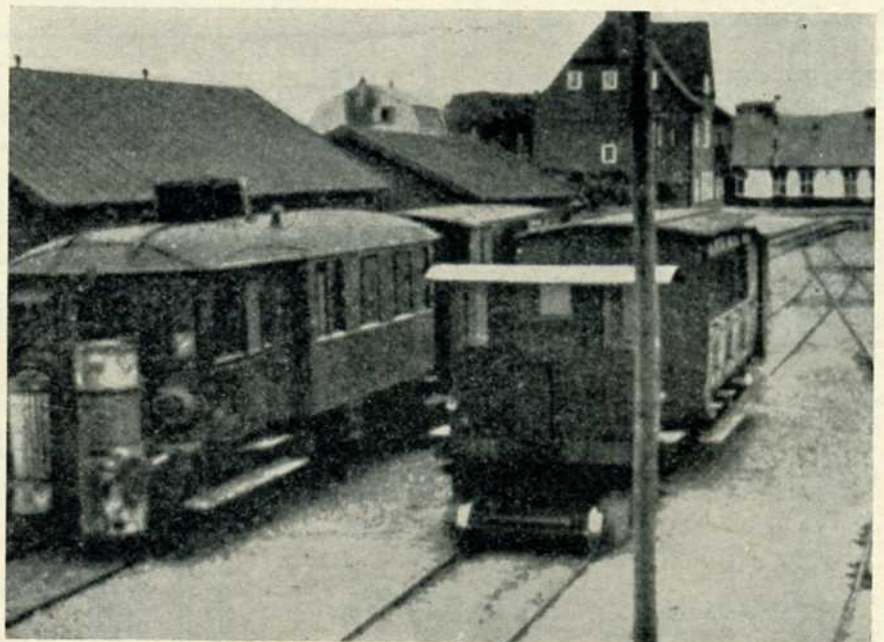
kun den eneste ene rejsende på den korte køretur. Ikke engang en sølle banepakke, nej, her er det ingen sag at indføre enmandsbetjening. Om det så var sporet, eller det var motorvognen, eller det var begge dele, skal være usagt, men en skinnebus er trods alt et noget behageligere køretøj at frekventere!

Fodturen ad sporet tilbage til Ørsø var en hel lise i forhold til motorvognens rystelser. Vel ankommet til Ørsø byder en helt ny befordring sig til, nemlig et persontog, ML 1216 med 4 vogne på krogen, heriblandt en C med lædersæder.

Sådan endte odysseen i Sæby, og den blev efterfulgt af en retur-tur i godstog, men denne sidste tur gav ikke anledning til så behagelige refleksioner, at de fortjener at nedfældes her. Den gav derimod tid til - rigelig tid til - at få samling på stoffet, til at rode lidt frem om banens liv og virke. Som en art epilog her i den 11. time.

Historie

Da Sæby-Frederikshavn i sin tid blev lukket, medførte dette, at FFJ modtog et »tilskud« på 100.000 kr. fra Hjørring amt. Beløbet modsvarede en besparelse, der kunne opnås derved, at man kunne undlade at opføre et overfø-



Aså - Ørsø materiel 1945

ringsanlæg, der i givet fald skulle føre omkørselsvejen i Sæby over banen.

Når nu resten af denne strækning nedlægges, så har det også en del af sit rodnet i fremtidens trafik. Den del nemlig, at den nye Limfjordstunnels nordlige nedkørselsrampe skal anbringes netop, hvor FFJ løber.

Lang tid var der usikkerhed f.s.v. angår lukkedato, idet denne – som foran anført var knyttet til tunnelarbejdet. Paradoksalt nok blev denne dato fremrykket på grund af stigende arbejdsløshed i de nørrejydske arbejdsløshedsøer, idet en saltvandsindsprøjtning i form af fremskyndet statstilskud satte mere fart i arbejdet, og derved gjorde FFJ en bojrnetjeneste. Kvalte banens håb om endnu en stakket frist.

Også her vil en afkortning før tiden (der foreligger garanti til 1969) kunne tjene et ekstra formål, og banen måske tjene en ekstra skilling ind til gavn ved der burde rides op, idet vort farvel i boets fordeling.

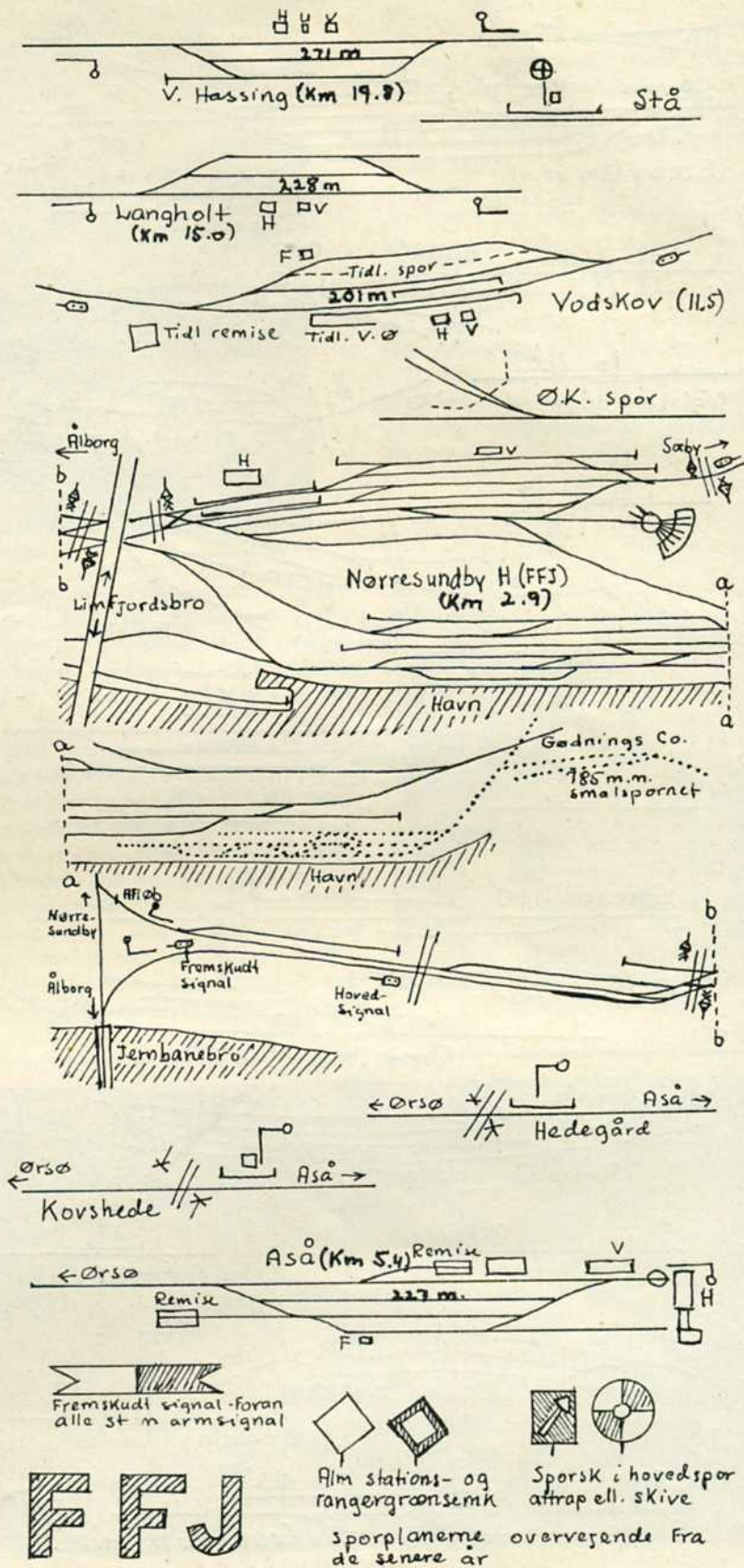
Det var imidlertid den ældre historie, sin tid til Sæby-Frederikshavn kun rummede lidt i den henseende.

De provisoriske love i 1885 og følgende år satte banearbejdet noget tilbage, men uanset dette lykkedes det i 1887 at give liv til de betydeligt ældre banepåner. Banepåner, der først gav resultat vest for Ålborg, mod Fjerritslev. Kun få års usikkerhed blev resultatet, allerede 1890 kan kaldes undfangelsesåret, idet der da blev indsat den banekomite, der realiserede banens fødsel.

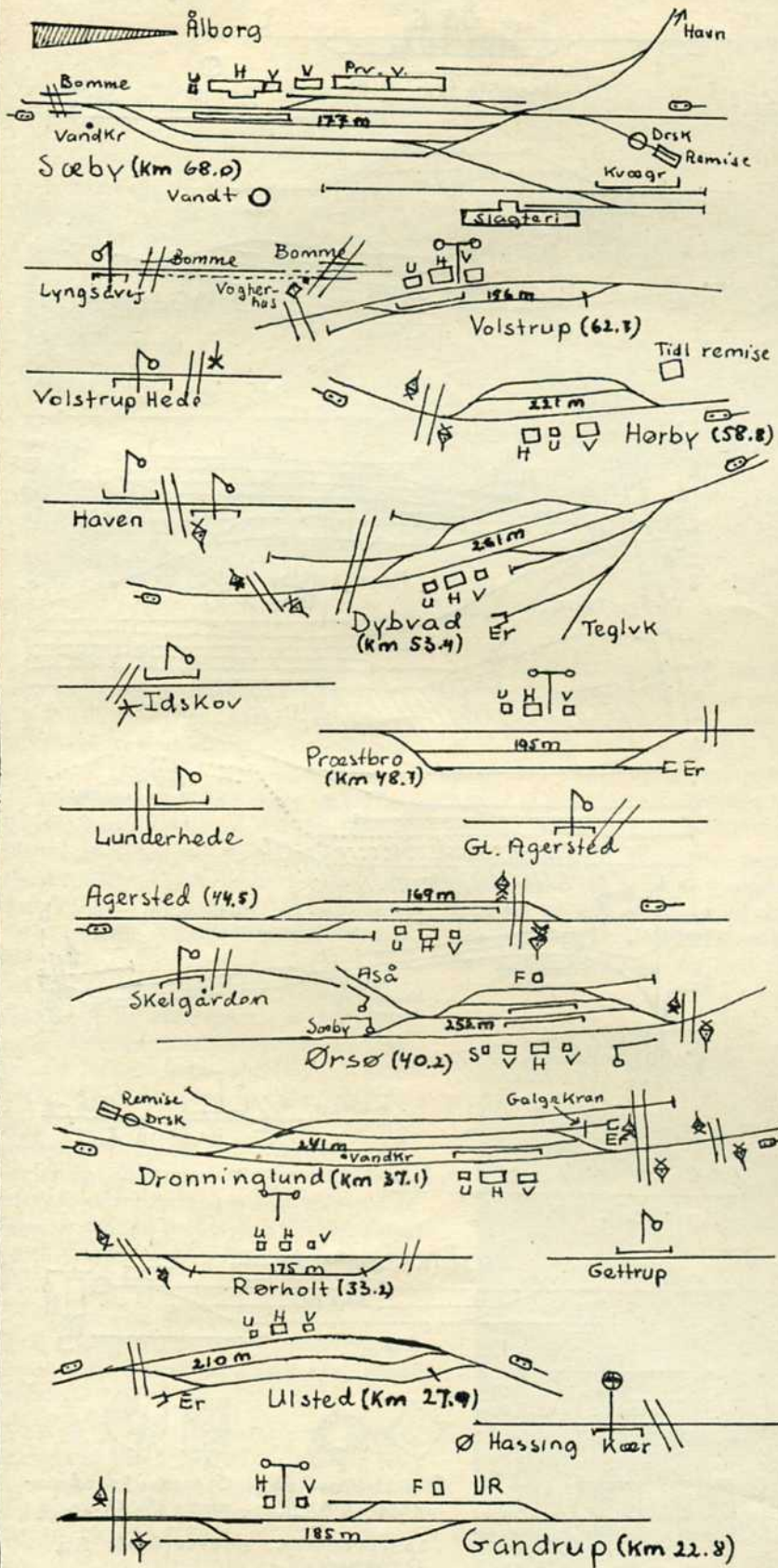
Så godt gik det, at regeringsordfører (og amtmand i Hjørring!), Rump i 1894 i sit forslag om 29 danske privatbaner øverst på listen havde FFJ, de næste numre var TFJ, AHJ hhv. AHB. Forslagene vedtoges i såvel folke- som landsting, og den 26/5 1894 søgtes der koncession, der blev bevilget den 14/9 samme år. Det må også nævnes, at ingeniør Rump blev anlægsingeniør – og senere driftsbestyrer, og at det var en søn af amtmanden i Hjørring!

Ved åbningen 18/7 1899 var den interimistiske lokalstation ved pontonbroen festligt smykket. Fra 5/9 1900 blev Sæbybanens tog ført gennem »krøllen« via den faste jernbanebro til Ålborg. Fra 1/8 1900 overenskomst med DSB om FFJs overtagelse af driften af Nørresundby havnebane.

Asåbanen fra 1914 voldte i begyndelsen ikke ideel glæde, og har køreplansmæssig set gennem årene ofte været et smertensbarn, hvilket dog i stor udstrækning er elimineret gennem indsættelse af rutebiler. Der blev i de første adskillige driftsår jævnlig anskaffet



Stationsplaner 1



Stationsplaner II

nyt rullende materiel. Det synes som om transportbehovet har været under- vurderet.

Efter første krig var banen godt ru- stet økonomisk set til nystart, idet der fra driften var taget 3.000.000 kr. til an- skaffelse af nyt materiel. 600.000 kr. blev anvendt til nye skinner, 12 nye lo- ko og 200 ligeledes nye godsvogne blev anskaffet.

Man var herved godt rustet til de svære efterkrigsår, til de år, hvor mo- tortrafikken begyndte at påføre baner- ne følelig konkurrence. Motorkøretøj- erne holdt deres indtog også på FFJs skinner, bl. a. kørte Kielervognene her – de Kielervogne, der under anden verdenskrigs enorme tørvetransporter benyttedes som tørvebogievogne. Uden tag og med træskodder for vinduerne.

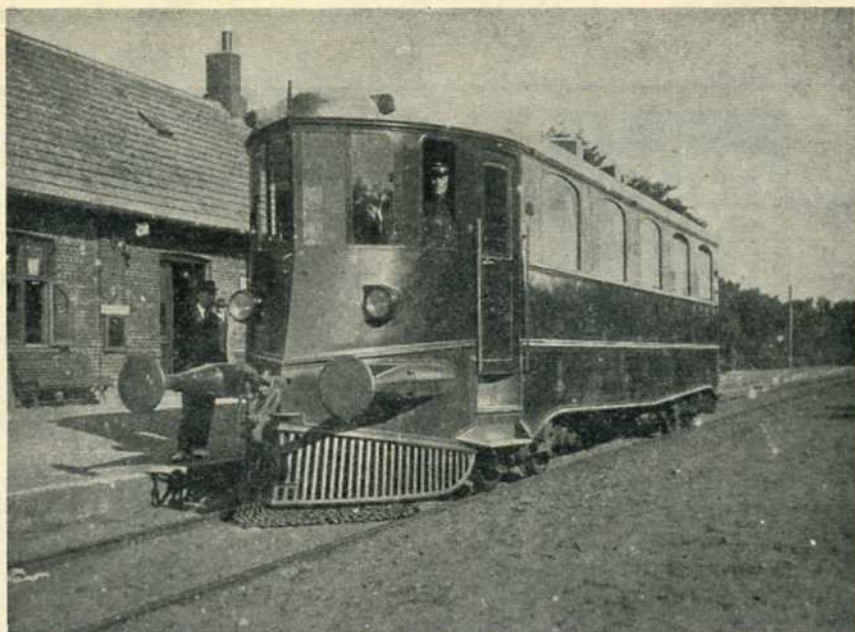
1934 anskaffedes 2 Frichs dieselloko. Ligeledes anskaffedes 2 benzinmotor- vogne sideløbende med, at personvogns- materiellet fik en ansigtsløftning. 1940 tilkom en skinnebus. I utide om man så må sige, det var en rutebil på skin- ner. 2 ligesådanne køretøjer blev an- skaffet de følgende år. Med relativt få pladser (37) bestred disse amfibiekø- retøjer – generatorudstyrede – et slet ikke ringe kørselsprogram. Og krig 2, denne stillede store krav også til Ål- borg banerne. Der var tørv i uanede mængder i oplandets undergrund, og der var fremmed magts meget store anlægsarbejder i samme opland. Det var efter privatbaneforhold enorme godstog, der gennemløb strækningerne, nogle fremført af naturgas-dieselloko (Stalinorgel!)

Af pladshensyn må vi gå ret let hen over alt dette. Let hen over efterkrigs- tiden, skinnebusen, selv om der fra banens daglige liv og virke kan være mangt og meget at berette.

Statistik

Blot lidt og ikke videre dækkende, idet hele FFJ strækningen – altså ikke alene Nørresundby-Frederikshavn – ligger til grund herfor. På den anden side nok til at give et fingerpeg om størrelsesforholdet.

År	Aksl pr. tog	Togkm pr. banekm	Indt pr. banekm	Ans.
1900/01	12,84	2.279	3.216	—
1910/11	15,88	3.103	4.565	—
1920/21	23,61	2.425	21.513	353
1930/31	13,1	4.995	12.822	200
1940/41	15,2	3.286	14.407	141
1950/51	12,9	4.796	21.902	132



Kielervogn på Dybvad station

Fåtalige oplysninger, javel, men sættes de i relief til tilsvarende oplysninger fra andre baner siger de dog noget. Strækningsforløb, de enkelte stationers omsætning, der var meget, der kunne nævnes, men lad det være nok med dette. Hertil dog også følgende:

Da banen løber gennem et morænelandskab, er der på steder rige mergelforekomster, og disse har da også været underkastet udnyttelse. Ikke så meget med banebefordring til følge, mere pr. mergelbane, og disse har flere steder skåret — i niveau — FFJ. Fra Dybvad-lejet har der således været bane-passagfe øst for Volstrup samt nord og

syd for Dybvad. Fra det store Uggerhaldneleje har der tilsvarende været skæringer sv for Ørsø, midt mellem Dronninglund og Rørholt, midt mellem Stå og V. Hassing og endelig vest for Stå.

Om end kun en detalje, så alligevel følgende lille kuriosita. Stødrangering i Aså, hvor der for år tilbage ikke fandtes drejeskive, foregik til tider på den måde, at stopperen for enden af spor 1 benyttedes. Det foregik på den måde, at en vogn fra et af sporene 1-4 flyttedes til et af de andre spor i samme »gruppe« ved at blive stødrangeret mod stopperen, og så — via sporskiftning i mellemtiden — løbe tilbage i det ret-

te spor. Lad det være sagt, at det ej heller da var en godkendt rangermetode.

Salget af skinnerne fra Sæby-Frederikshavn strækningen blev fremskynnet, fordi et prisfald befrygtedes. Men så nu, hvor prisfald er en kendsgerning, jf. blot hvad der var tilfældet fsv. angik MFVJ.

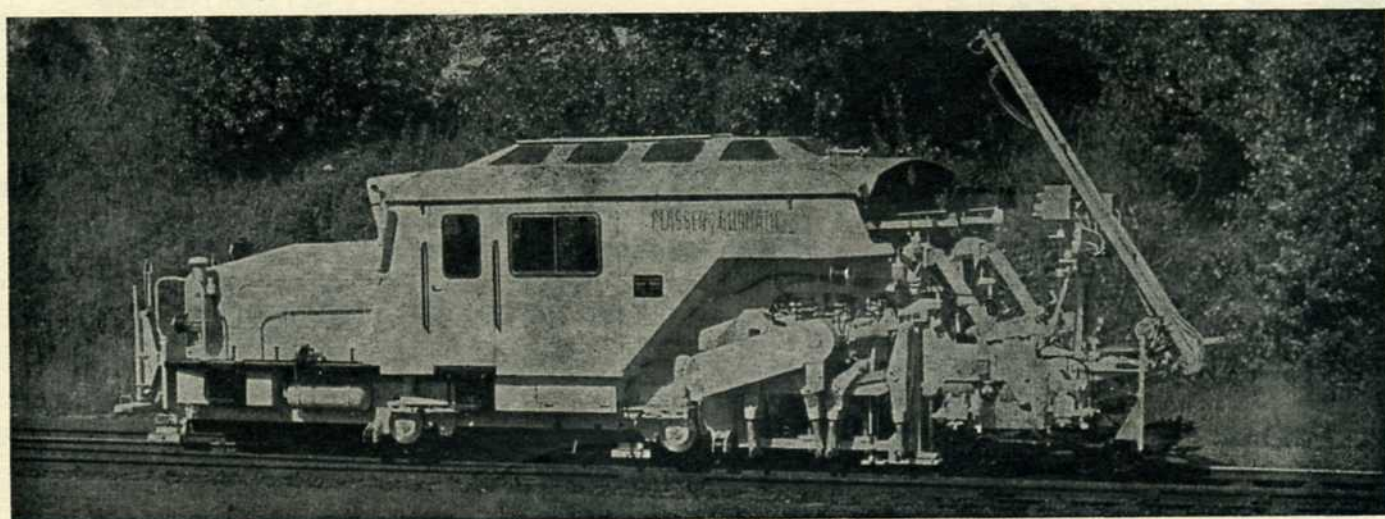
Hvordan kan der nu, hvor ikke mindre end 5 privatbaner samtidig lukker, overhovedet sælges skinner og sveller? Det rullende materiel får vel stort set lov til at rulle videre, for i 1969 sker der atter ting hos Ålborg privatbaner, ikke glædelige ting. Slet ikke.

Hvor meget der sker er ikke endelig afklaret, men mon ikke der maksimalt tør loves overlevelse til Nørresundby-Fjerritslev?

18.



Hedegård trinbrædt



FM PLASSER & THEURER
WIEN / LINZ
OVERBYGNINGSMASKINER

Repræsenteret ved

BØRGE JENSEN
NDR. FASANVEJ 186 - N.