

Farvel til Ålborg-Fjerritslev jernbane

19. marts 1897 — 31. marts 1969

Lørdagsiltogene mellem Ålborg og Thisted og vice versa har fart på, der er fart over feltet, elan over toget, selv om franskmændene med elan mere tænker på deres Mistral mellem Paris og Marseilles. Der er stil over disse tog, uanset at antal kilometer sat i relation til antal minutter »kun« giver en rejsehastighed på 55-56 km/t. Fra Ålborg en SM, en SP, en SM, begge SM trækken-de. Den bagerste SM falder af i Fjerritslev og går i forspand i iltoget til Ålborg.

Og rejsende, vel en 45-60 stykker hele vejen, og egentlig går et forbavsende stort antal igen over hele strækningen, der er en landsdelsforbindelse.

Endnu farer vi forbi stationerne, hvor ekspeditricerne, hhv. stationsbestyrerne, viser grønt flag fra perron, snart går det røde flag til tops.

Ikke alene er bagdøren til Vendsyssel lukket. Døren er uigenkaldelig smækket i lås, overlevelsudvalget har – trods begyndende optimisme – måttet erkende det nytteløse i at stemme mod lavinen. At virksomheder med ønske om banetransport eller med egne spor, planlægger bortflytte fra den landsdel, der på en anden vis appellerer til samfundet om bistand til egnsudvikling, kan synes absurd, men sket er det.

Også TFJ har i december taget konsekvensen heraf, har vedtaget lukning pr. 31. marts 1969. Hvad var der ellers at gøre, når banen ville hænge frit i luften uden østtilslutning?

Overlevelsudvalgets grundlag

Passende kan vi stifte bekendtskab med det, som dette udvalg lagde frem, om det store arbejde, der blev udført – men til ingen nytte. Et møde den 7. maj 1968 i Odd-Fellow Palæet, Ålborg, var det første faste punkt. Overfor de interesserede – eller rettere implicerede – kommuner blev redegjort for de foreliggende muligheder, nemlig for så vidt angik FFJ køb af faste anlæg og rullende materiel for skønsmæssig 4,2 mill. kr., ret hurtigt herefter anskaffelse af nyt materiel for 5,1 mill. kr. og – fordelt på op til 10 år – spormoderniseringer for 8,2 mill. kr.

For så vidt angik TFJ ville nyanskaffelse af rullende materiel beløbe sig til 3,7 mill. og sporarbejder – ligeledes over 10 år – til 8 mill. kr. Ved fælles drift med anvendelse af nuhavende

materiel skønnedes supplerende at skulle investeres 4,5 mill. kr., for hvilket beløb skulle anskaffes to stk. 2-vogns Y-tog samt et 2-vogns tog i reserve (ligeledes Y-tog). For så vidt angår heromhandlede bane – FFJ – blev følgende hovedopgørelse opsat vedrørende spor: 16,32 km à 27,55 kr./m, 21,57 km à 24,39 kr./m og 12,65 km à 22,45 kr./m. Spor i grusbilast og overvejende med 12 m skinner (17 svelle pr. skinnelængde), og i alt 59 spor-skifter.

Tilstanden af den foreliggende trækraft karakteriseredes som god, vognenes som knap så god.

Følgende FFJ-materiel var beregnet til »at leve videre«:

	I drift	I reserve
750 hk dieselloko	1	0
410 hk dieselloko	0	1
Traktor	1	1
Skinnebusmotorvogn .	4	2
Skinnebuspåhængsv. ..	3	2
Skinnebusbagev.	0	3
E-vogne	1	1
Lukkede godsvogne ...	0	15
Åbne godsvogne	0	10
Hjælpevogn	0	1

Dette skal så sammenholdes med, at DSB vurderede godsbefordringen således, at egne lastbiler næppe ville være bæredygtige og med, at – citeret efter dagblad – »Den bestående rutebilpark

suppleret med blot én rutebil let vil kunne magte banernes persontrafik«.

Vi skal ikke her vurdere de faldne udtalelser, praksis vil vise, om de holder for en nærmere prøvelse. Vi skal ej heller vurdere de ulemper, de mulige takstændringer(!), der muligt følger, praksis vil også her give svaret.

Historie

Ganske vist noget i short-story-facon, idet Jernbane-Bladet tidligere har berettet en del herom, dels i forbindelse med lukning af delstrækningen Frederikshavn-Sæby, dels med lukningen af Sæby-Nørresundby afvigte forår.

Heromhandlede var den første åbnede halvdel af FFJ, idet åbningen fandt sted den 19. marts 1897, nordøstdelen åbnede først den 18. juli 1899.

Oprindeligt var det tanken, at FFJ skulle holde sig rent nordenfjords, altså have domicil på Nørresundby havn, men hurtigt viste sig nødvendigheden af fælles Ålborg-station, godslokoremise samt værksted, og trods rivalisering de to byer imellem, blev det altså Ålborg, der blev hovedsæde.

Remiser og værksteder klarede ene-gang, men godsstation ikke. I 1956 optoges forhandling med DSB om sidstnævnte baners overtagelse af godsstationen og rangerarbejdet, 19. februar 1957 bekræftedes aftale om, at der, un-



Der var engang – Tog mod Fjerritslev – Tog mod Sæby

der forudsætning af godkendelse fra privatbanernes generalforsamlings side sluttedes aftale om DSBs overtagelse af forannævnte arbejder mod en nærmere aftalt godtgørelse.

A propos aftale, så sluttedes der i juni-juli 1900 overenskomst med DSB vedrørende drift og vedligeholdelse af statsbanernes havnebane i Nørresundby. Med gyldighed fra den 1. august 1900 overtog FFJ denne havnebane, der skulle »afleveres i forsvarlig stand«. Aftalen lød på, at havnebanefragt skulle tilfalde FFJ, mens DSB modtog 50 øre pr. læsset vogn, der befordredes mellem havnen og en DSB station.

Finansloven for 1900-01 indeholdt bl. a. et beløb til udvidelse af havnesporet.

Det bør også noteres, at »flytningen« Nørresundby-Ålborg medførte årelange forhandlinger, idet Nørresundby nødigt gav afkald på dette aktiv. Lettere var det for samme by at give afkald på banen! I 1968!

Forud for indvielsen havde længst togene rullet, prøvetog kaldtes de, og de medtog passagerer uden betaling så længe plads var at finde. Så indarbej-

det blev denne »fordrift«, at der ligefrem kunne være trængsel på visse stationer, når »plantoget« ventedes. Uanset at gratisbefordring faldt bort, var der ideel glæde, da regelmæssig drift startede, og det var da ej heller en beskedent toggang, der lagdes frem.

En »Køreplan for ansatte« gyldig fra den 1. maj 1899 lyder således på tognumrene 1-8 samt seks togpar mellem Nørresundby havn og Nørresundby statsbanestation, og af disse sidstnævnte gennemførtes de tre til/fra Fjerritslev.

Togene 1 og 2 krydsede i Birkelse, 3 og 4 samt 7 og 8 i Åbybro. Endelig krydsede 3 og 6 i Halvrømmen.

Op mod slutningen kørte godstogene ML 707-706 fra Ålborg kl. 4.35 med ophold i Fjerritslev 7.44-9.55, Ålborg ank.

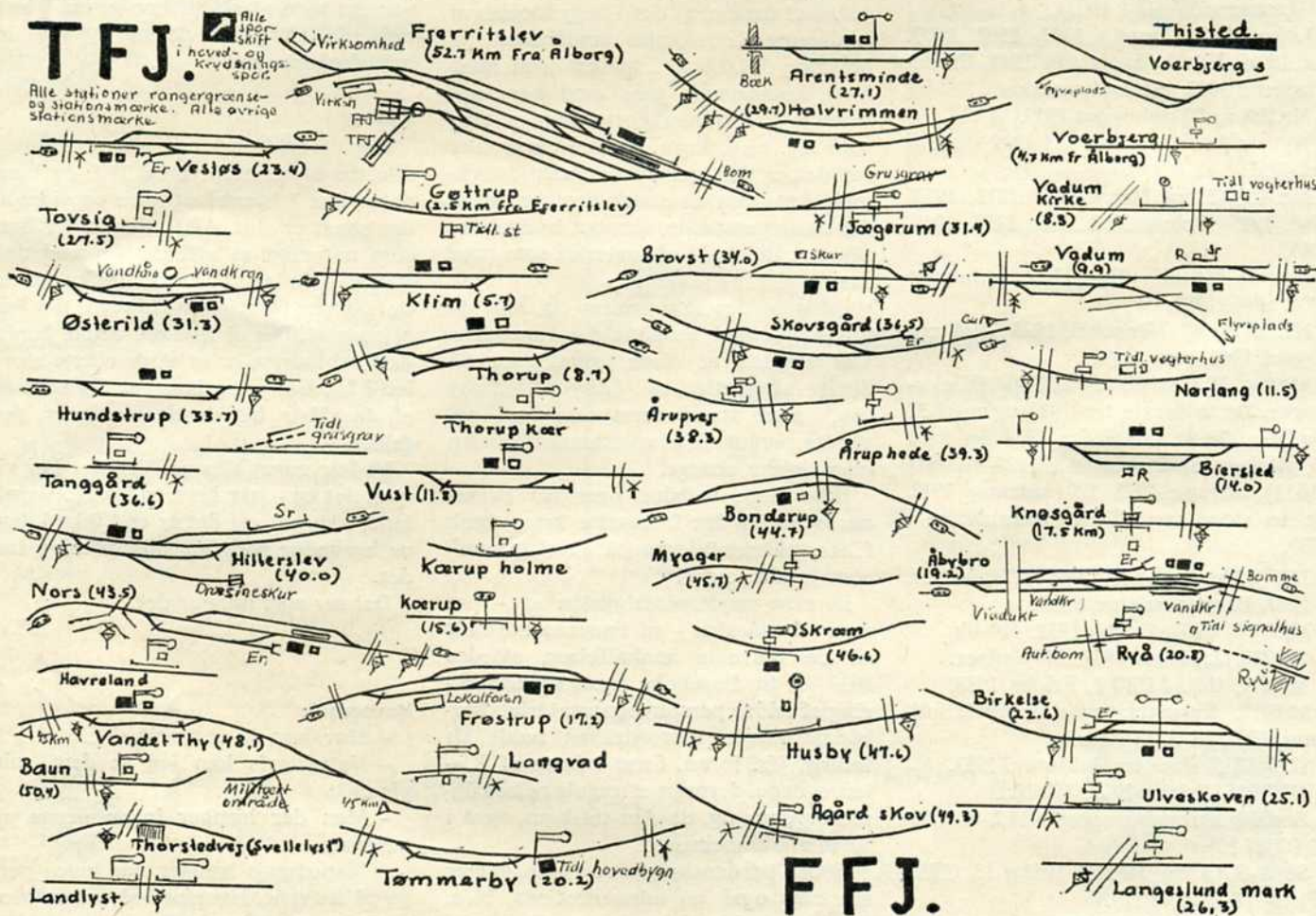
12.44. Altså langsommere end i gamle dage, til gengæld kører de øvrige tog så hurtigere.

Køreplan

Pr. 1. maj 1915: 4 togpar i tiden 5.30-23.17. De fleste med en køretid på 140 minutter, enkelte lidt mindre, nogle lidt mere.

Pr. 1. oktober 1925: 5 togpar over hele strækningen samt 1 togpar mellem Ålborg og Åbybro. Køretiden var 130-140 min. og der kørtes i tiden 5.17-23.18. Af disse tog var ét togpar over hele strækningen samt Åbybro-togene motortog, det førstnævnte afgik fra Nørresundby havn kl. 10.40, Nørresundby statsb. 10.46-10.47, Fjerritslev 12.19-12.50, hhv. 14.26-14.27 og 14.34.

Tog 1	Godstog	Ålborg	afg. 6.15	Fjerritslev ank. 8.50
Tog 3	Persontog	Ålborg	afg. 10.23	Fjerritslev ank. 12.54
Tog 5	Persontog	Ålborg	afg. 16.35	Fjerritslev ank. 18.51
Tog 7	Persontog	Ålborg	afg. 20.25	Fjerritslev ank. 22.29
Tog 2	Sekundært godstog	Fjerritslev	afg. 6.05	Ålborg ank. 8.30
Tog 4	Persontog	Fjerritslev	afg. 9.50	Ålborg ank. 12.05
Tog 6	Primært godstog	Fjerritslev	afg. 16.55	Ålborg ank. 19.35
Tog 8	Persontog	Fjerritslev	afg. 19.48	Ålborg ank. 22.06



Stationsplaner Thisted-Fjerritslev Jernbane

Stationsplaner Nr. Sundby-Fjerritslev

Billetprisen, enkelt, Ålborg-Fjerritslev var da 2,40, hhv. 4,10 kr. for 3. hhv. 2. klasse.

Pr. 15. maj 1935: 6 togpar i tiden 4.05-0.10, køretid 120-140 min., de 4 togpar motor (for disse var køretiden kun ca. 90 min.).

Pr. 12. juni 1945: Kun kørsel tirsdag, torsdag og lørdag. Ålborg afg. 7.05, 15.05, 18.30. Fjerritslev ank. 10.00, 18.10 og 22.26. Det første tog var motortog og det sidste kørte kun efter behov.

Den modsatte vej. Fjerritslev afg. 5.00 (efter behov), 8.45, 11.00 (motor) og 16.15. Ankomst til Ålborg kl. 7.56, 10.54, 14.00 og 18.54.

Endelig pr. 22. maj 1955: 8 togpar i tiden 6.20-0.45 og med køretid 70-90 min.

Rullende materiel

Emnet er stort, materiellets antal næsten legio, og at bestyre alle disse litra og numre næsten menneskeligt umuligt. Derfor kun dette lidet derom:

Trækkraft

Damploko. 1-11, alle Jung-maskiner, bygget 1896-1899. Alle ophugget 1935 undtagen nr. 7 (solgt 1922) og 10 (til VGJ, senere VVGJ i 1907).

Loko 18-20, Borsig 1903, 1907, 1907. Nr. 18 til Kås briketfabrik 1941, Frederiksværk 1947 (Stålvalseværket).

Nr. 19 og 20 ophugget 1949.

Nyt nr. 10 fra Nydquist i 1909, ophugget 1953.

Nr. 29-32 fra Henschel i 1913, 1913, 1913, 1915. Ophugget i 1953, 1952, 1966, 1966.

Nr. 34-36, alle Henschel, ophugget 1966, 1966, 1952.

Nr. 38 og 40, Henschel, 1923, 1924, ophugget 1966, resp. 1952.

Motor. M 1201-02 og 1203-04. Kielerwerke. De to første fra 1922 og med 37 pladser, de to sidste fra 1924 og med 66 pladser. 1202 solgtes i 1924 til HH (M 11), udrang. 1928, 1201 udrang. 1942. De to store vogne blev udrangeret i 1939.

1205-1206, Triangel, 1929, 37 pladser. 1207, Breuer-traktor, 1929.

ML 1208-1209, Frichs 1932, 410 hk.

M 1210, Triangel 1937, 37 pladser.

M 1211, tidl. AHTJ 1, Frichs 1933.

M 1212, Triangel, rutebil, 1942, udrang. 1957. M 1213 ligeså.

1214-1215, Fowler traktorer, 1953.

ML 1216, Frichs 1952, 750 hk.

Endelig skinnebusserne. SM 2-4, 9, 10, 15 (OHJ 16).

SP 1-5 (5 fra NPMB 1952), 13 (HTJ 37) og 14 (MFVJ 12).

SB 11-12, 16 (OHJ 239) og atter 16 (SNNB 11).

Undervejs

Gennem de 70 år er sket meget og meget, alt for meget til at få det hele med her, men følgende spredte glimt fra de mange år, der for så vidt angik begyndelsen, kan karakteriseres som rolige år med stadig fremgang, det var en lang række overskudsår, der indledte banens liv og æra. De to verdenskrige satte ydeevnen på prøve, men fremsynet rustet, det havde baneselskabet sørget for, opgaven klaredes fint. Og det var store opgaver, det være sig såvel de fredelige som de ufredelige, spændende fra tørv til Hansholmkanoner.

Der blev i de to gange krigsår indkørt store beløb, overskudsbeløb, men anvendt som de blev, blev de til konsolidering og langsigtet gavn for Ålborgbanerne. Til gavn bl. a. gennem materielanskaffelser, såvel trækkraft som vogne, hvilket ikke alene betød udvidelse af beredskabet, men også tilkomst af ajourført og moderne materiel.

Vi skal ikke her - nu post festum har det ikke den store betydning - trætte med lange økonomiske opstillinger, kun nævne, at der i begyndelsen af trediverne fremlagdes underskud på omkring 300.000 kr., hvilket igen medførte kommunalt pres mod banernes ledelse. Pressionen førte mange ting med sig, bl. a. krav overfor personalet om dettes deltagelse i underskudsdekning, krav om en stærk decimering af det faste personale, skrabet budget for såvel vedligehold af materiel som spor osv.

Uden at det skal sættes op som en modvægt mod personalebesparelserne kan oplyses, at disse privatbaner på deres »bystationer« (Åbybro, Sæby osv.) som stationsbestyrere kun anvendte personale af assistentkategorien eller højere charge.

Ikke alene nedskæringer var banernes svar på det fremsatte krav, tænk f. eks. på rutebilerne på såvel gummi- som jernbanehjul.

Diverse moderniseringslån er - om man så må sige - af banerne anvendt til de normale anskaffelser, således 1934-35, to dieselloko samt modernisering af ældre personvognsmateriel. Forlængst havde motordriften holdt sit indtog, jfr. foran, først i form af Kielervognene, dernæst af regulære benzinmotorvogne og, da den tid kom, også i form af skinnebusser.

Anden verdenskrigs store transporter klaredes også på udmærket vis, bl. a. fordi al trækkraft undtagen dieselloko forsynedes med generatorer. Blev die-

selloko ikke generatordrevne, så blev enkelte af dem til gengæld naturgasdrevne, men om disse Stalinorgler har Jernbane-Bladet tidligere berettet.

Også slutepoken, skinnebus-epoken, hvor de små røde futede rundt på det udstrakte net. AHB, AHJ og FFJ mellem hinanden, og med hyppigt forekommende islæt også fra RHJ og TFJ, takket være samkøring med disse baners tog til og fra Randers, resp. Thisted. Eller som det sås en dag i januar 1969 - en orange HP SM krydsende en rød TKVJ SM i Storvolde på AHJ. Begge disse vogne havde de originale påskrifter i behold.

Udsigten til at møde sådanne udskejelser blev pr. 2. februar 1969 ringere al den stund, at der fra denne dato bortfaldt enkelte søndagsplantog på alle tre strækninger, personalet begyndte at flytte af gårde. Hverandendags godstog var en realitet fra samme dato.

At personalet flyttede i utide er forståeligt, i hvert fald set ud fra den avisoverskrift, der medio januar forkyndte, at der pr. 1. april 1969 ville være 300 arbejdsløse privatbanefolk i Ålborg-området. Meldte arbejdet sig, så var det med at slå til her og nu. Tænk også på udtrykket de nørrejske arbejdsløshedsøer.

Epilog

Her på faldrebet en række ture med alle tre baner samt med TFJ, og hvor det svider i hjertet at køre og vide, at det snart er slut. AHB, det falder ligesom naturligt at affinde sig med det, Randers-Hadsund-Ålborg, det er værre, og Ålborg-Fjerritslev-Thisted, det er allerværst. Det er ligesom denne landsforbindelse er et af de sidste store led i landets privatbanenet, ligesom en af de sidste betydende bastioner, der falder.

Vi har noget tilbage. Vel, det har vi, men det er - når bortses fra Nordsjælland - spredt, og det er end ikke i denne beskedne form og udstrækning frettet.

Det ser sort ud, gør det.

18.

Barnesnak

- Mor, kan du se træerne?

- Naturligvis kan jeg se dem, min pige.

- Men der hænger ingen penge på træerne.

- Naturligvis hænger der ingen penge på træerne. Hvorfor i alverden kommer du da på den idé?

- Jo, for det siger far, at du tror.