

## **Sidst tog til Sæby**

*Artikel i Aalborg Stiftstidende den 24. marts 1968*

*Tekst af Jens Bondesen*

*Efter at have eksisteret i knap 69 år nedlægges driften på Østvensyssels sidste privatbane. Det sidste tog afgår på næste søndag. I artiklen fortælles om banens stemning i en af banens skinnebusser, hvor hyggen og hjælpsomheden sidder i højsæde under hele køreturen.*

HURRARAB gjaldede, musikkorps spillede, og i højtidelige taler blev der udtrykt de bedste ønsker for fremtiden, da Nørresundby - Sæby - Frederikshavn Jernbane den 17. juli 1899 blev præsenteret for indbudte gæster.

Det imponerende tog havde syv store gennemgangsvogne, men mange af gæsterne foretrak på den varme og soledede dag at opholde sig på platformene mellem vognene, hvor de rigtigt kunne nyde udsynet over de kuperede landskaber. Hu, hej, sikken en fart, 30, ja, det var vel op imod 40 kilometer i timen.

### **MUSIK OG JUBLEN**

På mange stationer var beboerne mødt hundredtalligt op, I Ulsted intonerede et musikkorps med tre klarinetter en festlig melodi. I Dronninglund var håndværkerforeningen repræsenteret ved fane, og blomstersmykkede skolepiger jublede. I Præstbro bod sognepræsten Haagen-Muller velkommen fra en pyntet, men højest interimistisk talerstol på perronen, og herfra steg amtmand Ahnfeldt fra Hjørring op i en af vognene.

Dybvad var smykket med både Dannebrog og grønt, og flere hundrede mennesker kappedes om at råbe hurra'erne højest. I Hørby hang papskjolde med kongeparrets initialer mellem guirlander, og i Volstrup udtalte pastor Erichsen højstemte hyldestord.

I Sæby var tilsyneladende mindst 80 pct af beboerne forsamlet omkring stationen, men flertallet havde heller aldrig før set et tog.

Vel var der fest og glæde: Og den var ikke mindre, da toget ved halvfemtiden om eftermiddagen vendte tilbage til Nørresundby, hvor flagene smældede over pontonbroen til Aalborg.

Halvanden time senere samledes gæsterne på Kompagnihuset i Aalborg. Ikke en af de mange talere tvivlede på, at jernbanen ville bestå i hundreder af år til gavn og glæde for befolkningen. Dagen efter - den 18. juli - blev der åbnet for offentlig trafik.

### **NATLIGT SØRGETOG**

Men allerede nu er der ikke længer brug for banen. Underskuddet er blevet for stort. Kommunerne, der er medansvarlige for økonomien, har sagt stop. Og så blev det dødsdom. Begravelsen foregår på næste søndag - den

31. marts. Det sidste tog kører fra Aalborg kl. 23.37 med ankomst til Sæby kl. 1.00.

Syv store vogne - som ved indvielsen - bliver der ikke behov for. En skinnebus uden bivogn er sikkert tilstrækkelig. Kommer der flag op, vil det nok være omvundet med sørgeflor. Følget vil være beskedent, og som ved menneskelige bisættelser vil der kun blive talt lidt og stilfærdigt.

Blandt de sørgende efterladte vil være dem, der bor nær stationen og langt fra - amtsvejen med den jævnlige rutebilkørsel. De vil i høj grad komme til at savne banen.

Og så er der naturligvis personalet. Nogle vil have triste øjne ved begravelsen. Andre har for længst forudset døden og følelseskoldt indrettet fremtiden derefter. Heldigvis er det dog for de fleste, som fra 1. april har måttet søge andet job, gået langt bedre end ventet. Flere portører og motorvognsførere har fået ansættelse ved andre baner - en enkelt ved den store lokomotivfabrik i Sveriges Trollhåttan.

Alle ekspeditricer på stationerne er ganske vist blevet afskediget, men alle har fået tilbud fra andre jernbaner - et par er allerede rejst til Sjælland. Også en del løst antaget personale er blevet sagt op, men for over halvdelenes vedkommende er det hurtigt lykkedes at få anden beskæftigelse.

### **STATIONEN UDLEJET**

Men hvad skal der ske med stationsbygningerne - de røde, solidt byggede huse?

Foreløbig er de lejet ud fra 1. april, i de fleste tilfælde til postvæsenet eller til nogle, som er ansat ved denne etat, i andre tilfælde til private. Først når hele F.-F.- banens likvidation bliver vedtaget bliver spørgsmålet om salg aktuelt.

Efterkrigstidens fantastiske motorisering har knust de store ord under indvielsesmiddagen i Aalborg hin lune sommeraften i 1899. Biler, motorcykler, scootere og knallerter har slået skinnekøretøjerne ud. De fik deres knæk, da bilen blev et statussymbol, og de unge fik en knallert.

### **NAVNE I LER**

Medens stationen endnu i de første efterkrigsår var ungdommens naturlige mødeplads, er dette for længst blevet hjørnet ved købmandsbutikken, brugsen eller måske hotellet. Tilbage på stationen findes kun storhedstidens minder. I adskillige tilfælde prentet i de solide røde mursten - initialer i hjerter eller hele navnet ridset en sommeraften, mens der ventedes på toget. Ikke just for at tage med det, måske heller ikke for at hente bekendte, men blot for at være på stedet, hvor der kunne spørges nyt fra de rejsende, der havde været på besøg andre steder. På stationen mærkedes det friske pust udefra. Nu er det forbi. Men så forfærdelig længe siden er det ikke. Endnu for 15 år siden var det på solvarme søndage ikke noget særsyn, at et

damptog trak op til seks vogne ad Sæbybanen, fyldt med op imod 300 rejsende og med masser af cykler surret fast til taget.

Væddeløbsdagen i Asaa var naturligvis noget helt for sig selv.

Trængslen var enorm. Og endnu mindes mange nordjyder udflugtstogene med 10-12 vogne fyldt med 5-600 rejsende. Det var tilfældet de fleste sommersøndage i den yske besættelsestid og i de første år derefter.

### **SKINNE-AUTOMOBILER**

Men nedgangen kom. Privatbanerne søgte at råde bod herpå ved at gå over til mindre og billigere tog. Midt under krigen indsattes de såkaldte skinne-automobiler, men de havde kun 37-40 siddepladser. Og så måtte halvdelen af passagererne ofte stå op.

I 1948 indførtes skinnebusserne. Det var et stort fremskridt. Når de havde bivogn med - og det var i mange år tilfældet i alle tog - var der i alt 80 siddepladser.

I de senere år har antallet af rejsende været jævnt faldende, og vi er kun otte, da et tidligt eftermiddagstog starter fra Aalborg Banegård - så er Aalborg Stiftstidendes to medarbejdere oven i købet medregnet.

Togfører E. H. Sørensen pifter i fløjten som tegn til afgang, og sekundet efter lader motorvognsfører H. V. Jensen skinnebussen løbe hen ad skinnerne på vej mod Nørresundby. Togføreren begynder straks at billettere. Det viser sig, at han kender næsten alle passagerer, så der er nok at snakke om: "Jo velkommen hjem . . . var det en god rejse? . . . Hils nu derhjemme . . ."

### **60 KM I TIMEN**

68 kilometer er der til Sæby, og de skal tilbagelægges på godt halvanden time. Men det går også udmærket. H. V. Jensen ved, at han ifølge tjenestekøreplanen højst må køre dette tog med en fart af 60 kilometer i timen, men under normalt føre kan både tiden og farten overholdes. Værre er det under efterårets løvfald og vinterens sne og is. Så skal en motorvognsfører passe mindst lige så godt på som en bilist.

Nørresundby, Vodskov og Staa (udtales Stae) passeres, og vi er snart i Vester Hassing. En ung pige står her under et skilt, hvorpå der med store bogstaver forkyndes, at "Rejsende, der vil med toget, må selv stille signalet i vandret stilling".

Og det har pigen åbenbart gjort.

Kun et minut varer det at tage hende op: Vester Hassing er blandt de stationer, som af besparelshensyn er blevet reduceret til trinbrætter. De andre er Rørholt og Volstrup.

I Gandrup skal skinnebussen krydse et motortog, og det giver et par minutters ophold med tid til at kigge lidt på stationen indvendig.

Der er postekspedition i den ene ende og derfor skemaer om forskelligt postalt. I ventesalen er den eneste kundgørelse derimod

"Menighedsbladet for Gaaser - Vester Hassing og Øster Hassing,

## **UDSØGT SERVICE**

Men vi skal videre. En dame, der vil besøge Øster Hassing by, skulle egentlig have stået ud ved trinbrættet i Øster Hassing kær, men togets personale kender hende og ved, at hun får langt kortere til målet, hvis hun stiger ud en halv kilometer længere fremme.

At hun takker personalet med et stort smil er kun naturligt.

Som de røde stationer dog ligner hverandre. I ventesalen et stort stueur og på væggene køreplaner sammen med opfordringer til rotteudryddelse og til Vietnam-Hjælp gennem Dansk Røde Kors.

På nogle stationer er ophængt en liste over fundne og uafhentede genstande på banens område. Det er handsker, luffer og paraplyer, piber og huer. Mere mærkeligt er det, at en jakke og en nederdel, for ikke at tale om et nøglebundt og et par ørenringe ikke er blevet afhentet.

De fleste stationsbygninger ser rene og velholdte ud, men selv i en frimodig pornotid vil det nok på visse virke ejendommeligt at se ordene Pissoir og Retirade med vældige bogstaver over toiletterne.

Da skinnebussen holder i Dronninglund, byder togføreren et par nye rejsen de velkommen indenfor i varmen. Den hyggelige samværsstemning breder sig. En dame, som har vist en mandlig passager fotografier af sin søn, som opholder sig i Australien, kommer hen til Aalborg Stiftstidendes fotograf for også at lade ham se billederne.

## **BLINDTARMS-BESVÆR**

I Ørsø vælder gamle minder op i togfører Sørensen. I krigsårene havde han den tvivlsomme ære af at køre med den herostratisk berømte rangertraktor på blindtarmen til Aså - den, der først blev skabt den 11. november 1914. Undertiden tog det op mod tre timer at passere den kun 5,4 kilometer lange strækning, fordi traktorens gasgenerator altid gjorde strejke. Og en gang sad toget indesneet en hel uge!

Snakken breder sig. Man græder indvendig over banens skæbne. Den 20-årige Karen Poulsen fra Vester Hassing er blandt dem, der vil komme til at savne toget. Hun arbejder i Sæby og tager skinnebussen hjem på fridage. Fra 1. april nødsages hun til at benytte Frederikshavn-Aalborg-rutebilen til Nørresundby og der skifte til Hals-bilen. Men det bliver både besværligere og dyrere.

En ældre herre med en stor kuffert stiger på toget i Dybvad.

Motorvognens fører stikker ham en hånd for at hjælpe ham op - togføreren er nemlig optaget af at assistere en mor, som sammen med en barnevogn vil forlade toget. Hjælpsomheden råder.

Alligevel er vi i Sæby i rette tid. Toget går ikke længere. Strækningen til Frederikshavn likvideredes den 27. maj 1962.

## **REJS HYPPIGT?**

Der er tid til at kigge nærmere på stationen, inden toget skal returnere. Men det er trøstesløst vemod, der møder en. I den store ventesal med to borde og masser af siddeplads er der tomt. En affaldskasse af trådnet på en væg rummer ikke et eneste stykke papir, og stueurets tikken er hørlig.

Højest ironisk virker en gul plakat med følgende opfordring: Rejs hyppigt og billigt! Køb en abonnementsbillet. Det gælder til 12 enkeltrejser og koster kun syv gange enkeltbilletsprisen.

Nu er det for sent.

Syv rejsende - to Stiftstidende medarbejdere medregnet - er med fra starten på tilbagevejen mod Aalborg. Alle siger, at de vil komme til at savne toget. Den 18-årige Ester Olesen, Præstbro, går to gange om ugen i handelsskole i Frederikshavn. Ved at benytte toget fra Sæby kan hun være hjemme ved 15.30 tiden. Skal hun vente på en rutebil, bliver klokken 17.20.

I Dybvad strømmer en halv snes unge ind. De går på realskole i Dybvad og skal til Agersted. De synes, at togrejsen er vældig fornøjelig, men da en af drengene siger, at en skinnebus "da ikke du'er i 1968", giver alle de andre ham ret.