

# Farvel til strækningen Sæby-Frederikshavn

I skakspillet om Sæby-Frederikshavn-strækningens endeligt — et iøvrigt meget langvarigt skakspil — har især to brikker indvirket på spillets gang.

Disse er dels et beløb på 100.000 kr. i afståelse til FFJ, dels de mange overskæringer i Frederikshavn by, der rent bogstaveligt har været delt af denne bane-strækning, men samlet i spørgsmålet om at slippe af med dette indgreb i byens struktur.

Forinden disse to komponenters betydning for spillets resultat analyseres, skal vi lige vide, at FFJ's nordlige del (Nørresundby-Frederikshavn) blev åbnet den 18/7 1899 (Nørresundby-Fjerritslev var allerede taget i brug den 19/3 1897), Sæby-Frederikshavn var altså en integrerende del af FFJ og også gennem mange år en uundværlig del af denne bane.

Delstrækningens beliggenhed gennem et terræn, der er vandafgrænset til den ene side, vil altid være handicappet, og så meget mere her, hvor der til den anden side rejser sig en sand randmoræne, der rykker oplandet endnu længere mod vest.

Her på en slags gammel forstrand løber foruden banen også hovedvej A 10, og alt dette sammenlagt skal selvsagt give banen strenge livsvilkår.

Vi møder da også i 1954-betænkningen en klassedeling, der i denne betænkning er sjælden, nemlig een strækning i 2 klasser. Strækningen syd for Sæby er anbragt blandt de baner, der mentes at burde fortsætte begrænset tid, medens den nordlige ende foresloges afviklet.

En helt anden ting er så, at det ny Kragholmprojekt i Frederikshavn — den ny banegård — ikke inkluderer tilslutning af FFJ, men alene af S.B.

Denne betænkning profeti synes at skulle gå i opfyldelse, den 26/5 1962 bliver den sidste dag med ordinær persontrafik.

Fjernelse af skinner og sveller står så for, og man tør spå, at sporene her rent bogstaveligt talt hurtigt vil svinde, idet planum stort set er helt i niveau med de omgivende marker, og terrænet har ikke givet anledning til udskjelser i form af dæmninger eller udgravninger.

Tiden læger efter sigende alle sår, vegetation vil sikkert hurtigt læge dette.

## På afskedstur

Bladets afsked med denne korte strækning skete med maner. Det skete som en fodtur langs og i sporet, hvor der altid er for kort mellem svellerne til at bruge disse til støtte og for langt til at springe hveranden over.

Resultatet bliver — når ballasten som her er sand og grus — at der jævnlig må tømmes sko for at sikre en nogenlunde uhindret gennemførelse af turen, og selv om færdsel på banelegemet ikke er anbefalelsesværdig, blev det alt i alt en oplevelse.

Ikke alene på grund af sandet!

## 16 overskæringer forsvinder

Start i Frederikshavn med nøje regnskab over de så ofte avisnævnte 16 overskæringer. Læserne kan selv foretage optælling på vedlagte skitse, de skulle være med alle.

Frederikshavn godtstation giver alene byen en arealgevinst på 19.000 m<sup>2</sup> godt beliggende ydermere, men hermed er også de store arealer nævnt, selve strækningen, der til og med Bangsbo trinbræt påregnes overtaget af kommunen, er oftest skarpt afgrænset af huse, gårdspladser eller haver, og derfor er de mange overskæringer det primære, idet disse selvsagt har virket stærkt hemmende på byens sideværts udbredelse. Spørgsmålet er også, om nogen dansk by i det hele taget kan opleve magen til baneanbringelse.

Nu skulle det imidlertid være sket, og frederikshavnerne glæder sig, selv med den malurt i afskedsbægeret, at der indtil foråret 1964, hvor garantiperioden udløber, må ydes normal underskudsdækning til en bane, der ikke eksisterer.

Disse refleksioner har bragt os frem til Bangsbo trinbræt, hvor bygninger og peron ikke leder tanken hen på flittig brug.

Videre frem bydes ikke på den store afveksling, men ej heller på udpræget mo-

notonitet. Det er en privatbane, som man her i landet ser dem flest. At udsigten fra bakkerne i vest er henrivende, kan man vel næppe lægge i banens vægtskål.

Understed st. og Sulbæk trbr. er de publikumlokaliteter vi møder foruden Kurhotellet trbr. i Sæby. Hovedvejens asfalt er et fata morgana, når man kun har sand at gå i, men forsagelse kan også være en dyd, og er i hvert fald årsag til, at bilerne — og dem er der mange af — får lov at beholde A 10 for sig selv denne gang.

Banens sydlige endepunkt, den fremtidige endestation, ligger 12 banekilometer fra startstedet og ligger smukt med åen som umiddelbar nabo. En højbro fører herover, og vi er så på Sæby stations område.

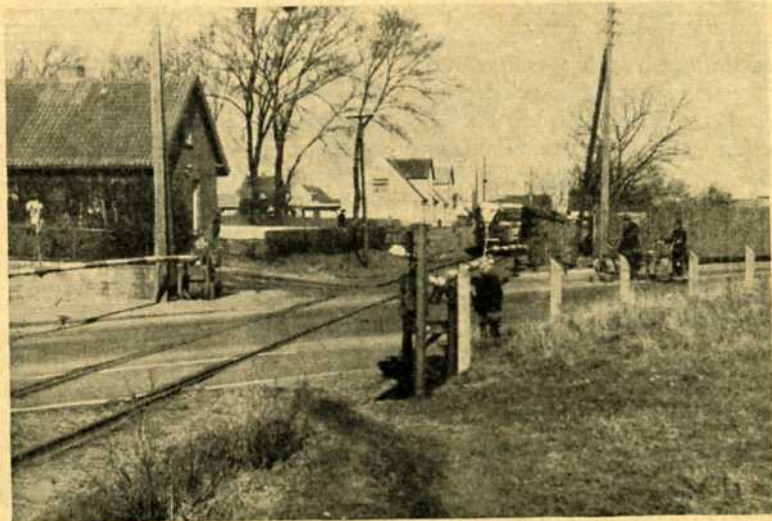
Hvad der skal ske her er sikkert lidet, det kan — ifølge et avisinterview — muligt blive nødvendigt at anlægge et enkelt spor, men dette er også alt, stationen er nemlig særdeles veludrustet efter privatbaneforhold. Omfanget af denne udrustning kan delvis aflæses af hosstående skitse. Heraf kan også ses, at byen har en veritabel havnebane, men derimod ikke, at der næsten altid ses rullende materiel på havnebane eller -plads. Ved denne lejlighed således ikke mindre end 12 vogne, hvoraf 8 under af- eller pålæsning.

Alt i alt synes det at være et godt emne, hvad valg af ny endestation angår.

## De 100.000 kr.

Imidlertid møder vi her spillets tidligere omtalte anden brik, nemlig de 100.000 kr., der var på højkant.

Som nævnt er hovedvej A 10 (E 3) nabo,



En af de 16 overskæringer (Møllehus alle)

og denne nabo har her som så mange andre steder vokseværk.

Disse små trange bygader er af det onde, når de som i Sæby ligger på alfarvej, og allerede fra 1954 er der arbejdet med projekt om en ringvej ved Sæby. Trafikken ville herved undgå bykernen, men de nuværende bomme måtte så suppleres af overføringsanlæg nord for byen. En betragtelig udgift følger selvsagt heraf, og en udgift som det — hvis banens lukning kunne loves — var muligt at undgå.

Amtets stilling til spørgsmålet var et tilbud om 100.000 kr. kontant til FFJ, et tilbud, der ikke skulle opfattes som judaspenge, men som kompensation for de trafikale og driftsmæssige ulemper, der uvægerligt fulgte en amputation.

Hvor skulle så disse penge posteres, ja — det blev kardinalpunktet. Et forlangende om, at de skulle indgå i driftsregnskabet ville medføre, at staten indkasserede ca. 70% næste år gennem formindsket driftstilskud, og det var jo ikke statslån, der skulle ydes.

Nej, så var placering på kapitalkonto en meget bedre løsning, så kom pengene alene banen til gode. Længe stredes der om dette med den for banen positive udgang, at kapitalkontoen blev den heldige.

Så er brikkerne placeret, og den sidste koreplan for banestrækningen Sæby-Frederikshavn er den nu gældende.

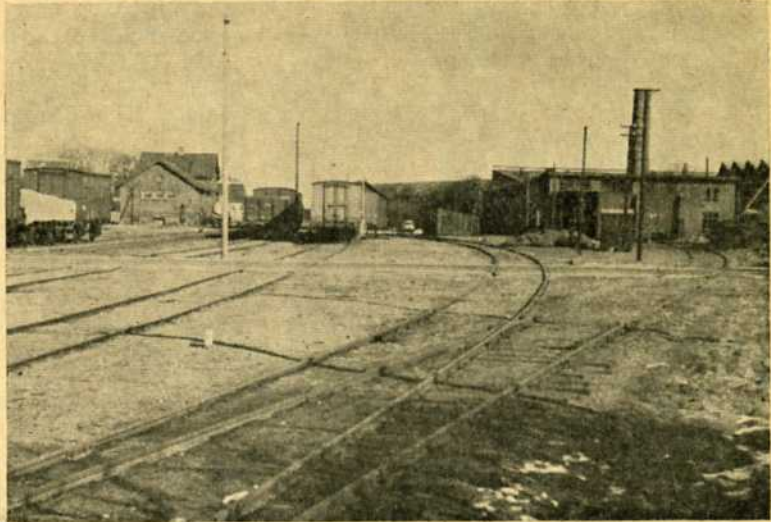
På en generalforsamling vedtog 26 af 32 kommuner at nedlægge banen på strækningen Frederikshavn-Sæby. Det vedtoges ligeledes, at banen ikke skal søge rutebilkoncession til denne strækning.

Der regnes med, at nedleggelsen vil spare FNF jernbane for et underskud på 60.000 kr. om året.

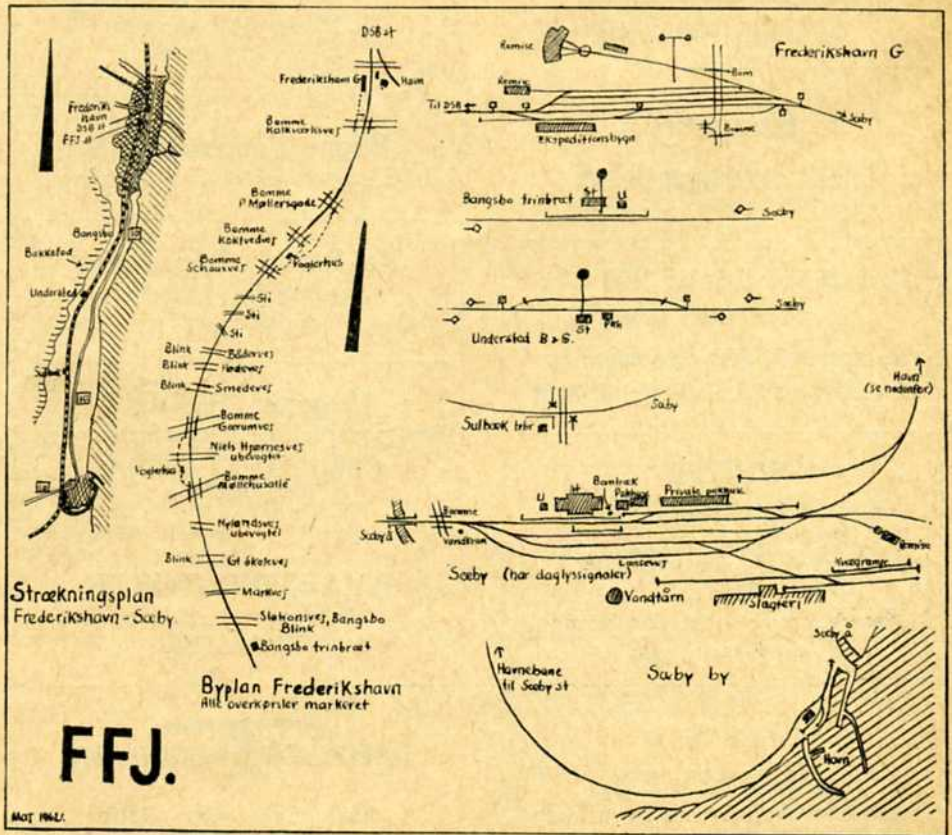
# H. DAUGBJERG

SIMMS Generalagentur & Service

Hovedvejen 75 - Glostrup - Telf. \*96 15 45



Frederikshavn G's store arealer set fra syd



Strækingsplan og de 16 overskæringer der forsvinder i Frederikshavn



Skonhed, som De ikke aner,  
findes langs  
private baner

Den rigtige vin  
Elm Iversen Vinhandel  
Flensborggade 11  
Telefon Eva 8082 - 8201