Jernbanebroen over Ryå anvendes i dag som cykel- og gangsti.

På sporet af Frederikshavn–Fjerritslev Jernbane (FFJ)

Første etape

Tekst og fotos: Peter Mazanti Albertsen og Frank G. Sørensen

Det er nu over et halv århundrede siden det sidste tog kørte på FFJ mellem Nørresundby og Fjerritslev. Strækningen var den sidste del af det over 130 km lange privatbanesystem i Vendsyssel, som lukkede den 1. april 1969. I den anledning kunne det være interessant at se, hvor mange minder der stadig er at finde på strækningen. Og som traditionen byder, så sker det selvfølgelig med cykel.

Forhistorie

I starten af 1860'erne begyndte diskussionerne omkring anlægget af en jernbane til Aalborg fra Randers. Randers var allerede blevet endestation for Jyllands første jernbane i 1862; Aarhus–Randers. Banen mellem Randers og Aalborg åbnede således i 1869, men da var debatten om jernbanens fortsættelse mod nord gennem Vendsyssel allerede i gang.

På daværende tidspunkt blev det foreslået at forbinde Aalborg med Frederikshavn med en jernbane via Dronninglund og Sæby. Men som bekendt endte det med, at de Jysk-Fynske Jernbaner fik bygget en bane fra Nørresundby til Frederikshavn via Brønderslev og Hjørring. Den åbnede i 1871. Det holdt dog ikke borgerne tilbage i den østlige del af Vendsyssel, for at kæmpe videre for en jernbaneforbindelse. Og tyve år senere lykkedes missionen.

På den store jernbanelov fra 1894 stod der som det første på den jyske liste en jernbane fra Nørresundby til Frederikshavn via Sæby. Derefter fulgte en jernbane Nørresundby–Fjerritslev og Thisted–Fjerritslev. Den 50,1 km lange bane fra Nørresundby til Fjerritslev blev den første ibrugtagne del af FFJ. Den åbnede den 18. marts 1897.

Den 18. juli 1899 åbnede så Nørresundby–Sæby–Frederikshavn. Den fik en stikbane fra Ørsø til Aså 10. november 1914. Jernbanen mellem Thisted og Fjerritslev (TFJ) åbnede den 18. november 1904, og delte således endestation med FFJ.

FFJ indgik i et driftsfællesskab med de „søndenfjordske" jernbaner Aalborg–Hvalpsund (AHB) og Aalborg–Hadsund (AHJ), og det blev efterhånden til Aalborg Privatbaner (APB), et af de største private jernbaneselskaber i Danmark – kun overgået af Sydfyenske Jernbaner. Desuden kørte FFJ og TFJ en del direkte tog mellem Aalborg og Thisted i fællesskab.

Så snart situationen efter Anden Verdenskrig havde normaliseret sig, begyndte FFJ for alvor at mærke konkurrencen fra privatbiler og rute- og lastbiler. I midten af 1960'erne blev hovedet slået på sømmet, da Sæbybanen kom til at ligge i vejen for en ny motorvej i forbindelse med bygningen af Limfjordstunnelen. Kampen for banens overlevelse blev opgivet og strækningen Aalborg–Sæby samt Ørsø–

Aså lukkede den 31. marts 1968. Sæby–Frederikshavn lukkede allerede i 1962 som følge af en omfartsvej ved Sæby. De sidste dele af APB, herunder Aalborg–Fjerritslev lukkede den 31. marts 1969 trods mange protester fra flere kommuner og erhverv. Det betød også at eksistensgrundlaget for TFJ forsvandt, og den lukkede samme dag.

Op på cyklen

Cykelturen sker denne gang sammen med Frank G. Sørensen fra Kaas, som opnåede at køre med jernbanen flere gange, inden den lukkede i 1969. Vi tog turen over to dage den 20. og 21. maj 2020.

Vi lægger ud fra AALBORG (km 0,0), hvor skiltet „Tog mod Fjerritslev“ stadig kunne ses. Desværre kører toget ikke mere i den retning, og køres nu i stedet af buslinje 70 og ekspresbussen 970X. Aalborg banegård var i 1960'erne et stort jernbaneknudepunkt, ikke mindst på grund af de mange privatbaner. APB havde en stor, fælles godsstation og store lokomotivremiser og værksteder. Selve sporarealet er blevet noget forenklet, siden alle privatbanerne er forsvundet. Men lige syd for hovedbygningen findes stadig spor 0, hvor Hadsundtogene holdt. Nu anvendes sporet af Limfjordsbanens veterantog.

Vi cykler videre gennem byen ned til havnen, hvor Jernbanebroen over Limfjorden ligger. Broen er blevet udvidet med „Kulturbroen“, en bro for fodgængere og cyklister, der er hængt på vestsiden af jernbanebroen. „Kulturbroen“ blev indviet i februar 2017, så nu kan cyklister og fodgængere cykle og gå ved siden af jernbanen på broen. Den nuværende bro er i øvrigt jernbanebro nummer to på stedet. Den blev anlagt i årene 1936-37 ved at genanvende de fleste brofag fra den midtsjællandske jernbanes bro over Roskilde Fjord ved Frederikssund. Det var mere eller mindre denne idé med at flytte broen, der førte til den endelige lukning af den midtsjællandske jernbane Ringsted–Hvalsø–Frederikssund i 1936. Ved siden af broen kan flere af pillerne fra den gamle bro stadig ses.

DJK / www.jernbanearkivalier.dk

Herfra videre til NØRRESUNDBY (2,6 km), som dengang var fællesstation med DSB. Den tidligere stationsbygning er nu tilholdssted for byens unge. Jeg ville gerne have været ind i bygningen, men den var lukket på grund af corona. Jeg havde nemlig fornøjelsen af at passe stationen som afløser ved DSB i januar 1976. Og min tjenestefordeler sagde dengang: „Tag godt med læsestof med, da de fleste står på i Aalborg“. Ja, det var dengang. Stationen forsvandt ud af køreplanerne i 1979, og var i mange år derefter blot en godstation med læssespor og et krydsningsspor. I 2003 blev den atter fundet værdig til passagertrafik, da Aalborg Nærbane åbnede. Denne gang under navnet Lindholm, og med nye perroner 300 meter længere mod vest.

Vi fortsætter ud af Nørresundby ad den gamle hovedvej A17 (som i dag hedder vej 55) og cykler over den nye viadukt et par kilometer fremme. Her kan vi se, at de er i gang med at lægge nye spor fra Lindholm ud til Aalborg Lufthavn. I rundkørslen drejer vi af til Voerbjerg kolonihaver og cykler ned til banetracéen. Herfra udgik et sidespor til lufthavnen, også benævnt Vadum Syd. Her var der et stoppested med jordperron, som motortog og skinnebusser kunne standse ved, hvis der var passagerer at samle op eller sætte af. Fjerritslevbanen havde ti sådanne stoppesteder ved lukningen.

Lidt nord for Voerbjerg er banetracéen fjernet og der ligger i stedet en kunstig sø, som Aalborg Vandski Klub træner og holder stævner i. Vi kører uden om søen, og kommer til jernbanebroen der går over Lindholm Å. Herfra kan vi endelig cykle på den gamle jernbane, som i dag hedder „Vadum Banesti“. Stykket herfra til Vadum by er en grusbelagt sti, som blev indviet onsdag den 3. september 2014. Frank var med til indvielsen.

Godt otte kilometer fra Aalborg når vi trinbrættet VADUM KIRKE (8,3 km), hvor der er lavet en fin shelterplads og opsat plancher om nogle af de kulturhistoriske attraktioner, der findes langs banestien. Her sad vi og spiste vores frokost. Kirken ligger lige ved shelterpladsen og har man tid, kan man lige gå op på kirkegården og se ikke færre end

Jernbanebroen over Limfjorden åbnede i 1938, og er den anden i rækken. Til højre i billedet ses resterne af den første, der blev bygget i 1878-1879.

Statsbanestationen i Nørresundby, hvorfra Fjerritslevbanen udgik.

Biersted station set fra perronsiden.

30 grave for nedskudte allierede flyvere, der repræsenterer en mørk periode i klodens historie.

Efter frokosten cyklede vi videre til VADUM station (9,9 km). Stationen er revet ned. Lige vest for stationen lå der et sidespor, som førte ned til Aalborg Flyvestation, anlagt af tyskerne under krigen. Det blev i mange år anvendt af en industrivirksomhed og det danske flyvevåben, der overtog flyvepladsen efter krigen.

Her mangler omkring 600 meter af banen, som er pløjet om. Vi fortsætter videre ad banestien og når NØRLANG trinbræt (11,5 km). Trinbrættet var væk, men forfatter Bjarne Nielsen Brovsts bedstefars baneformandshus er der stadig. Nu er det blevet renoveret. Bedstefaren arbejdede ved banen som baneformand. Så når vi en ny etape af Banestien fra Nørlang til Biersted, som blev indviet lørdag den 19. november 2016, og den er blevet asfalteret. Langs stien er der infotavler om områdets dyr og natur. Også her var Frank med til indvielsen.

BIERSTED station (14,0 km) findes stadig, og her var de ved at renovere stationen. Men man kunne godt se hvor stationsskiltet havde hængt. Vi må videre og når næste gang KNØSGAARD trinbræt (17,5 km). Her skal man vide, hvor det har ligget, for i dag er hele området udlagt til parcelhuskvarter. Men godt jeg havde Frank med, som kunne fortælle hvor trinbrættet og det lille venteskur lå.

Næste stop bliver ved ÅBYBRO station (19,2 km). Det var en af de største på FFJ, og den blev ovenikøbet endestation for Hjørring–Løkken–Åbybro Jernbane, da denne åbnede i 1913. Desuden var der også restaurant på stationen. Løkkenbanen blev nedlagt i 1963, og det ret omfattende sporareal blev indskrænket en del. I dag er der anlagt et grønt område, og stationen er ombygget til lejligheder. På vej ud mod vest passerer vi en vejbro, som gik over jernbanen. Den er bygget så sent som i 1963, så her nåede Løkkenbanens tog lige at køre nogle enkelte gange, inden banen lukkede i 1963.

Mellem Åbybro og Ryå er der anlagt en fin sti, som fører hen over selve Ryåen på en pæn, stor gitterbro oprindelig bygget til banen. Lige før RYÅ FORGRENINGSSTATION (20,8 km) delte banerne sig, hvor Hjørring–Løkken–Åbybro (HLA) svinger til højre fra Åbybro hen forbi stationen, da den var station for Løkkenbanen. FFJ svingede til venstre, hvor der var en perron for denne bane. På visse tidspunkter korresponderede togene på de to baner med hinanden her. Efter Løkkenbanens nedlæggelse, blev der lavet et stoppested ved krydsningen med hovedvejen.

At Ryå var en betjent station havde alene at gøre med, at det var en forgreningsstation. Gruset knaser under vores sko, da vi med vores cykler nærmer os den stilfulde bygning. Bygningen står stadig i original stand, opført i røde mursten. Husets ejer Evald Einsbor dukker frem fra haven. Han har boet her i 45 år sammen med sin kone. I Ryå var prisen rigtig, naturen skøn og så stammer Evald selv fra området. Han er opvokset i Vadum og hans kone er fra Nørhalne.

Den gamle toiletbygning er bevaret med sine grønmalede døre. De ser ud som om, de ikke har fået maling, siden stationen lukkede. Bygningen bruges ikke længere til at forrette nødtørft i. Nu er det opbevaringsrum, blandt andet til cykler, oplyser ejeren. Han er vant til, at folk banker på døren. Det sker hver sommer. Alle vil fotograferes samme sted. Vi skridter over mod enden af huset. Her hænger stationsskiltet. Han nåede akkurat at redde det fra at blive brændt af den forrige ejer. Det er de originale farver og de originale hængsler, fortæller Evald Einsbor.

Stationsskiltet hænger på den tilbygning, Evald fik lavet, fordi familien alligevel ikke brugte den eksisterende terrasse. Der kom-

Banestien og baneformandens hus ved Nørlang trinbræt.

Jernbanebroen over Ryå set mod øst.

Åbybro station set fra gadesiden. Den rummer nu flere lejligheder.

Viadukten over Åbybro station findes stadig. Her set mod vest.

mer ofte jernbaneentusiaster forbi – som Frank og mig – som vil høre om stedets historie, siger Evald Einsbor. Han fortæller, at han er rigtigt glad for at bo her, og at naboerne har boet her cirka lige så mange år som ham selv. Ryå er ikke et sted, man lige flytter fra igen. Her er så roligt og fredeligt, siger Evald Einsbor.

Vi siger tak for snakken og så må vi videre på jernhesten. Lige efter Ryå ophører stien, og vi kører over på hovedvej A 11, og så er det grusvej til Birkelse, men den er god at køre på. Kort tid efter når vi BIRKELSE station (22,6 km). Stationen er blevet om- og tilbygget i ganske betragtelig grad. Både fra gadesiden og fra perronsiden, hvor der er kommet en tilbygning, det eneste der er bevaret er kvægfolden. Man skal kende den oprindelige byggestil temmelig indgående for at vide, at man har fundet bygningen.

Vi fortsætter nu ud ad en markvej, som vi godt kan cykle på og når ULVESKOVEN trinbræt (25,1 km) fra Aalborg. Faciliteterne på mange af de små trinbrætter hos flere privatbaner landet over strakte sig sjældent længere end til en forhøjet jordkant og et skilt med et signal eller en opslagskøreplan. Her i Ulveskoven var der en forholdsvis lang jordvold som udgjorde perronen, fordi det var et yndet udflugtssted. Om sommeren besøgtes stedet ofte af store udflugtstog med passagerer fra såvel skoler, foreninger og andre. Der var i banens tid tivoli, sø med robåde og en stor pavillon. Pavillonen er der stadig, men bruges ikke mere. Frank havde været der ude to gange med skolesærtog, og hans kone Gudrun tre gange. Vi kunne skimte den lange jordvold, men den er godt nok groet meget til. Det var så det vi oplevede den første dag. Vi fortsætter i morgen Kristi Himmelfartsdag på resten af turen til Fjerritslev. Og jeg overnatter hos Frank og hans kone i Kaas.

Næste dag er Kristi Himmelfartsdag den 21. maj 2020, og det er op på jernhesten igen. Fra Ulveskoven og videre til Langeslund Mark og Arentsminde er der ikke lavet natursti, så her må vi tage landevejen. Vi ankommer til ARENTSMINDE Station (27,1 km), som blev revet ned i sommeren 2014. Den så

Ryå station med stationsskiltet i behold. Til højre det sted hvor stoppestedet lå, efter Løkkenbanen nedlagdes i 1963.
Birkelse station fra gadesiden.

Halvrimmens station set fra gadesiden. Den var i efteråret sat salg for 625.000 kr.

Stationen i Skovsgaard ser i store træk ud som den gjorde, da Fjerritslevbanen blev nedlagt.

Bonderup station med perronforkant i haven.
Til højre stationen og pakhuset set fra gadesiden.

også forfærdelig ud, faldefærdig ruin, da jeg besøgte den for 20 år siden. Dengang var jeg inde og tale med manden, der boede i huset, som havde været ansat som banearbejder ved Aalborg Privatbaner. Jeg spurgte ham: „Har du stadig stationsskiltet?“ „Nej, det har jeg brændt“ svarede han, og så var der jo ikke mere tale om.

Vi fortsætter af landevejen og når næste stop HALVRIMMEN station (29,7 km). Stationen var til salg, og da Frank og jeg besøgte den for 4 år siden, var den også til salg, så det kan også være, den snart bliver revet ned. Her ved Halvrimmen er der lidt sti, men snart skal vi ud på hovedvejen igen, ved JÆGERUM trinbræt, (31,4 km), hvor der var et sidespor til en grusgrav. Først efter Jægerum kan man se dæmningen og et par broer langs hovedvejen, dette stykke kan man godt gå på (den gamle jernbane) men ikke cykle, så vi smutter igen ud på hovedvejen og når BROVST (34,0 km). Frank fortæller, at det er meningen, at stien måske skal fortsætte fra Ulveskoven og helt til Brovst med tiden. Stationsbygningen i Brovst blev allerede nedrevet i 1970'erne, og erstattet af et nyt posthus. Det lukkede så i 2003, og anvendes nu til anden formål. Kun vejnavnet Stationsvej, fortæller at her tidligere har gået en jernbane.

Videre mod vest er der en pæn asfalteret cykelsti på banelegemet, hvor vi passerer hovedvej A11 og en bro, frem til den næste station SKOVSGÅRD. 36,5 km fra Aalborg og 16,0 km fra Fjerritslev står der på det gamle stationsskilt, som stadig findes på bygningen. Desuden findes særtogsskabet stadig. Her er der ikke sket noget med bygningen siden banen lukkede. Det er borgmester i Jammerbugt Kommune Mogens Christen Gades mor, der bor på stationen.

Efter vi har set på Skovsgård station fortsætter vi cykelturen og når ÅRUPVEJ trinbræt (38,3 km). Herfra og til øst for Fjerritslev er de næste 12,5 km af banetracéen bevaret

som grusvej, der også er åben for personbiltrafikken. Næste stop er ved AARUP HEDE trinbræt (39,3 km), hvor der er meget øde med en blanding af plantage og hede, ja faktisk næsten ikke et eneste hus at se horisonten rundt.

Banen fortsætter i sydkanten af Tingskoven, og herefter når vi BONDERUP station 44,7 km fra Aalborg. Stationen er fint bevaret med stationsskilt, og indenfor er billetlugen bevaret og her står der „Billetsalg". Ude fra gadesiden ligner stationen sig selv med det fine røde pakhus som er bevaret, og fra perronsiden kan man se, at rampen også er bevaret. Selve stationen fra perronsiden med toiletbygning ses også, men der er bare et men, ejeren har fået bygget en udestue på stationsbygningen.

Vi passerer MYAGER trinbræt (45,7 km), men det kunne ikke genfindes. Banen snoede sig lidt gennem engdragene og bakkerne på nogle flotte dæmninger og ret dybe gennemskæringer, og midt ude i markerne nås SKRÆM station (46,6 km). Den blev nedsat til trinbræt allerede i trediverne, men stationsbygningen med stationsskilt og perronen er her endnu. Beboerne har fået lavet en tilbygning på stationen, men de har holdt den med samme sten som stationsbygningen og indenfor har de bevaret trinbrætsignalet, som folk skulle stille i vandret stilling, hvis de ville med toget. Desuden har de bevaret ydermuren indvendig, da de byggede til og her kan man læse datidens graffiti, hvor hver en sten bar en indskrift og et budskab.

Hver en sten havde en ridset eller blyantsskreven besked. Enkelte var svære at tyde, men langt de fleste var læselige. Bl.a. har to tyske soldater, som ventede på toget skrevet deres navn og årstal 1943. Nogle af stenene var endda dateret for omkring 100 år siden, andre tæt på banens lukning. Det kan undre, at en blyantsinskription kan holde så mange år. Det kan skyldes at murstenene til dels har været beskyttet mod regn og rusk.

Vi fortsætter cykelturen og når HUSBY trinbræt (47,6 km) fra Aalborg. Det lå ved vejen mellem Skræm og Husby. Trinbrætskuret er væk, men frysehuset som lå lige ved siden af, eksisterer stadig. Videre til trinbrættet AAGAARD SKOV (49,3 km), som lå ved en lille lund og en stor gård. Så nærmer vi os Fjerritslev og øst for byen finder man stadig en ganske pæn banedæmning. Og her ved Lejrmarksvej slutter banestien.

Vi fortsætter ind mod byen og når Jernbanegade, hvor FJERRITSLEV station lå (52,7 km fra Aalborg). Fjerritslev station var fællesstation med TFJ, Thisted–Fjerritslev Jernbane og havde derfor et stort sporareal. Der fandtes også en restaurant, som Valborg bestyrede lige til banens lukning. Her serverede hun smørrebrød for personalet, mens de gjorde boet op den 31. marts 1969. Den 12. december 1976 skrev Aalborg Stiftstidende, at stationsbygningen i Fjerritslev er ved at blive revet ned, og dermed forsvandt et af byens sidste spor af Fjerritslevbanens tid. FFJ havde også en tosporet remise sammen med en enkeltsporet ditto for TFJ i den vestlige ende af stationsområdet, disse er også væk. Det meste af området er udlagt til grønt område. Posthuset forsvandt for nogle år siden, og erstattet af en ny NETTO-butik på hjørnet af Jernbanegade og Aggersundvej.

Som det nok kan forstås, så er der ikke mange af FFJ's bygninger tilbage på den knap 50 km lange bane. Til gengæld kan der stadig findes lasker, dræsinehjul, skinner, sveller og enkelte kilometersten fra banen langs ruten. Så slutter en god jernbanetur. Vi var heldige med vejret, og kan kun anbefale andre at tage denne tur.

Skræm station set fra banesiden. Indvendig er det gamle trinbrætsignal blevet sat op til minde om bygningens fortid.

Der er ingen bygninger tilbage fra FFJ og TFJ i Fjerritslev længere, heller ikke posthus bagved toget. Her et billede fra sidste driftsdag den 31. marts 1969, hvor skinnebus TFJ SM 6 og bivogn SP 12 holder klar til afgang mod Thisted.

Niels W. Brix/Arkiv SHS