

Farvel til Aars-Nibe-Svendstrup jernbane Ålborg-Hvalpsund jernbane

16. juli 1899/3. juli 1910—31. marts 1969



Åbningstoget på Farsø station 1910

Det tager blot 12 minutter at krydse sundet mellem Hvalpsund og Sundsøre, og denne krydsning sker 42 gange pr. hverdag.

Der er spor, men sjældent banehjul på dækket. Der er biler, men ikke så mange som for to år siden. Virksund-dæmningen har taget en hård tiende. Vi er rent bogstaveligt på gyngende grund, men trods allegorien på den mest faste del af grunden under AHB. Mest fordi banen lukker den 31. marts 1969, mens færgen fortsætter nogle år, formentlig til broen over også dette sund kommer. Der synes – da dette skrives – at være kommunal enighed om, at et færageselskab skal dannes og videreføre færgeriet.

Atter et løfte brudt. Vi skulle mødes i Hadsund Nord og mødtes i Kongerslev. Vi skulle mødes i Ålborg og mødtes i Hvalpsund. Er der andet at gøre end at gøre afbigt og slukøret starte mod startstedet Ålborg?

Banens historie

Den kan passende agere underlægningsmusik i det interregnum, der er en nødvendig følge af forannævnte krumspring.

Ålborg viste til en begyndelse kølighed overfor banepåklæbningen i det sydvestlige opland, men de smeltede i stort omfang, da Hobro-Løgstør-banen blev anlagt, da kom oplandet nemlig i fare,

og så fulgte lov af 8. maj 1894 om heromhandlede bane. Eneretsbevilling den 23. december 1895.

Anlagt for 1.817.811 kr. og omfattende følgende rullende materiel: 3 loko, 30 vogne hvoraf de 19 godsvogne. Der blev i Års anlagt særlig station, men det kan måske blive et senere emne.

Den sydvestlige strækning – Års-Hvalpsund – var dog også på tale, det var tilfældet på et møde i Farsø i 1898, men diskussionen om bl. a. alene en bane Års-Farsø forhalede tidspunktet. Ydermere kom den omstændighed til, at plan om bane Ålestrup-Gedsted-

Hvalpsund kom frem til rigsdagen, og dette gjorde ikke beslutningen lettere at tage.

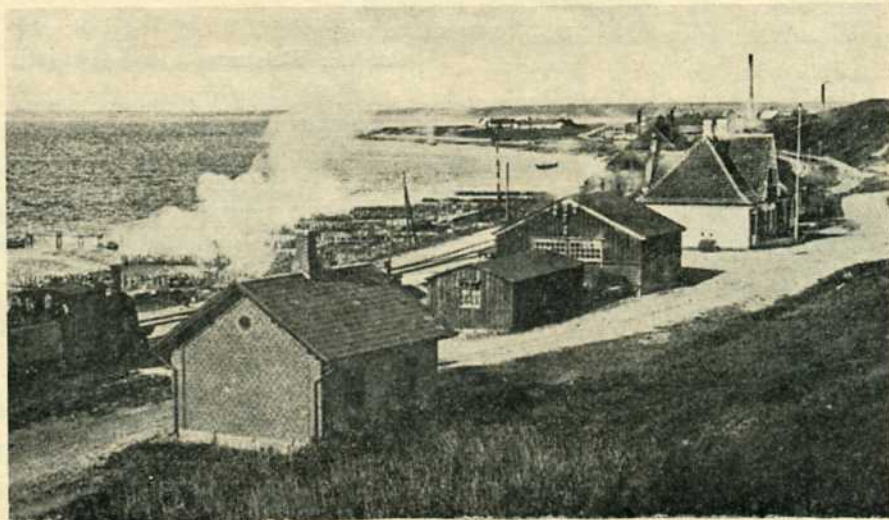
Næste projekt – et barn af begge forannævnte – var så en bane Års-Hvalpsund-Gedsted, men det blev en for stor, for dyr, mundfuld, og i lov af 27. maj 1908 fastlagdes så banen som den kom til at gå. Eneretsbevilling 13. november 1908, anlæg påbegyndt april 1909. Udgift 907.360 kr. 2 loko, 10 vogne, heraf de 6 godsvogne, tilkom.

Hvis vi citerer Dansk Jernbaneblad, nr. 662 af 8. juli 1910, er oplysningerne om sidstnævnte bane mere fyldestgørende:

»Den 3. juli 1910 blev Års-Hvalpsund åbnet for drift ved en større festlighed.

Jordarbejdet påbegyndtes april 1909 (Fibiger & Villefrance), og udførtes for 206.500 kr. – planering, bro over Trend å, anlæg af stationsveje og skinnelægning. Sporlægning på de 25,5 km tog kun 3 måneder. Største stigning 1:80, mindste kurveradius 1.200 fod. Højeste punkt fandtes vest for Års – 136 fod o. h. – Hvalpsund 8 fod o. h. Meget kuperet terræn og deraf flydende store jordarbejder. Stationsbygninger tegnet af arkitekt Packness, Ålborg. De mindre stationer har to-delt ventesal, den er delt ved portal. Indre del holdt i almuestil.

Følgende nye materiel tilkom: 2 alm. 3. classes midtgangsvogne, 1 kedelvogn med sidegang (1 kupé 2. kl., 2 kupeer



Hvalpsund station set fra syd

3. kl.), bagagevogn, 6 åbne godsvogne alt fra Arlöf) samt to 3-koblede loko fra Henschel, AHB nr. 26 og 27.

Efter denne, om man så må sige, mere direkte historie en lille tur på udeværkerne, for nok blev det kun til AHB, der nu forsvinder, men der var derudover flere baneplaner. Faste og løse planer, men om de mere håndfaste kan det nok have interesse at høre følgende:

Dette var driftsbudgettet, og det så ikke godt ud.

I juni 1920 var en besigtigelses- og ekspropriationskommission i arbejde, og der var da længst udarbejdet skitseplaner for denne banes optagelse på Års station, samt for tilslutningsvederlag m. v. Optagelsesforslagene, der var to, gik ud på indførelse til stationens tre perroner eller til særlig perron nord for stationen (der hvor der nu er posthus). En senere oplysning siger, at der i penge intet blev anvendt på banen Års-Arden, men derimod 135.000 kr. til Arden-Hurup. Banen skulle fra Års følge Nibe-banen det første stykke.

alene Løgstør, der til gengæld skulle undergå en større udvidelse. Ej heller her udgifter.

Alle tre projekter, og de var vel at

mærke kun en del af en meget større helhed, var dødfødte, det er let at se nu bagefter, men ulige sværere at se i dattidens baner.

Års-Arden (og videre til Øster Hurup)

Lov 185 af 20. marts 1918.

	Skønnet anlægsudgift	t Indtægt	Udgift	Underskud
Års-Arden, 28,5 km	3.000.000	152.000	363.000	211.000
Arden-Øster Hurup,	3.200.000			
36,1 km				

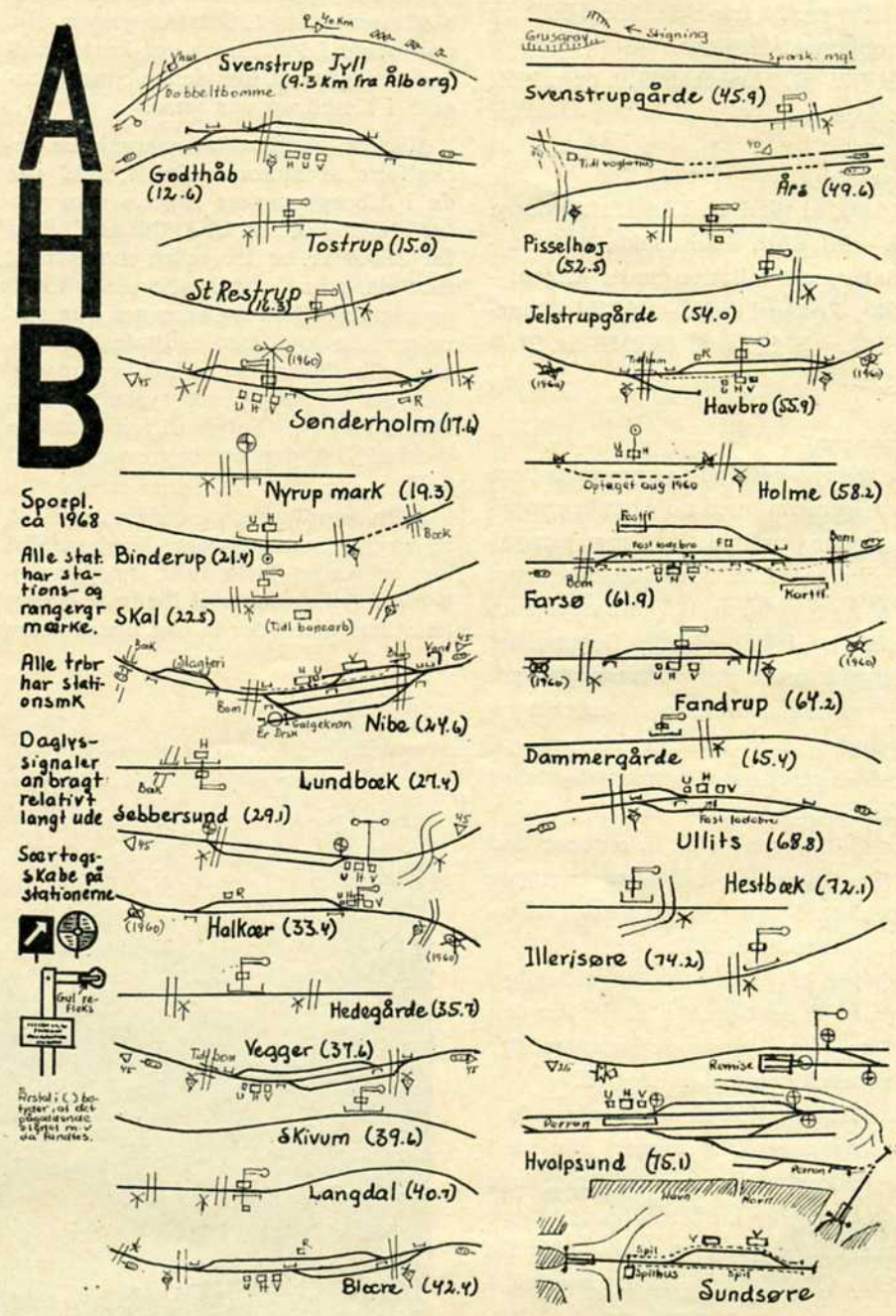
Ålborg-Nørager

Her foreligger ikke stort andet end skitseudvidelser af Nørager station (1919). Banen var tænkt indført i spor 1 (2) på stationen, mens statsbanen skulle flyttes mod syd i sporene (2) 3. Ålborgbanens remiseanlæg var tænkt anbragt vest for stationen, nord for banen, der et lille stykke skulle følge banen til Ålestrup for derefter at dreje mod nord.

Banens længde, 63,3 km, anlægsudgift 5.500.000 kr. Skønnet indtægt 300.000 kr., udgift det samme, altså 0 som driftsresultat. Intet af betydning synes givet ud på denne bane.

Overlade-Løgstør-Sebbersund

42,6 km. Anlægsudgift 3.600.000 kr. Indtægt 210.000, udgift 210.000 kr., atter balance. Men ikke mere. Også her var skitseplanerne fra 1919 og omhandlede



Stræknings- og stationsplaner Ålborg-Hvalpsund banen

Statistik

Som tilfældet var ved omtalen af de østlige baner også her en statistisk oversigt som følger:

Materiel

Stadigvæk med blikket rettet bagud også lidt om dette felt:

Pr. 1. juli 1931 så den mod DSB vendende litreringsliste således ud, idet må føjes til, at det ikke behøver at være alle banens litra. QF, QFK, QC, H, I, IS, KL, PC, PF, PL, TA, TF, DA, E, A, C, CV.

Damploko

ANSJ nr. 21-24, Cockerill, nr. 21-23 fra 1898, nr. 24 fra 1902. Alle IB T2 og alle ophugget 1949.

AHB 26-27, Henschel 1910, oph. 1966, hhv. 1953.

Motor

M 3201, 61 pladser, Kiel 1923, udrang. 1939. – ML 3202, Frichs loko, 1936, havde naturgasinstallation under krigen. – M 3203, Triangel 1936. – M 3204, Triangel 1942. – SM 5, 8, 13 (NPMB nr. 2). – SP 8, 9.

Toggangen

Trivielt at køre på samme recept tre baner igennem, men nu er oplægget givet, og der er så tid til at søge fornyelse forinden turen nordenfjords, turen ind af køkkendøren til Vendsyssel, som det hedder i folkemunde. Døbenavnet er udsprunget af den omstændighed, at det viste sig at være en udmærket reservebane, når Limfjordsbroen på grund af påsejling blev upasselig (eller upasserlig!).

År 1912, køreplan pr. 1. oktober bød på fire togpar og med den hurtigste køretid ca. 3 timer, de 75,1 km trafikeredes i tiden 4.18-23.41.

Der var krydsning tre gange daglig i Års, men vi må betænke, at det var den mod publikum vendende køreplan, der kunne altså komme godstog til.

Den 15. maj 1938 så det således ud:

På hverdage seks togpar, alle med kun fællesklasse (søn- og helligdage havde et togpar 1. kl.). Hele toggangen er med denne gang, og den strakte sig fra 3.05-0.12. Køretid fra 2 timer til 4 timer 40 min. Færger sejlede da ti dobbeltture.

År	Togkm	Dampf motor	Antal rejs.	Ant. t gods	Antal aksler pr. tog
1965	429.400	0/100	158.900	22.500	6,0
1955	435.800	0/100	212.400	25.300	6,5
1945	275.500	18/82	347.000	74.600	8,2
1935	278.000	30/70	136.100	48.100	9,7
1925	250.300	90/10	207.100	68.800	15,42
1915	221.920	100/0	290.600	64.800	18,47
1907	111.848	100/0	136.300	32.700	14,14
1899	61.168	100/0	56.900	?	10,22

Diverse

En af de ting, der til det sidste er inakt på AHB er Blære grusgrav. Sporet ligger der og er køreklar, omend sporskiftet er udtaget. Sidst er graven vist nok brugt i 1957, hvor der kørtes ballast til Hadsund, idet denne banes grusgrav i Komdrup var tømt.

Allerede efterår 1921 overvejedes anskaffelse af motortrækraft, HAJ var da i Ålborgbanernes søgelys som motorforegangsbaner. DFA, Odense, tilbød for 27.000 kr. at levere en motorvogn, men da denne kun havde plads til 20 passagerer, og da trækkeevnen kun svarede til en vogn med bruttolast 7 tons, blev tilbudet afslået. Man vendte sig, som det blev sagt, mod tyske firmaer. Medio maj 1923 indgik så fra Deutsche Werke, Kiel, den første motorvogn til AHB.

Skinneomnibussen, rutebilen med alternerende gummi- resp. jernbanehjul blev anskaffet forår 1940. Det var tanken om fælles materiel for bane og vej (Blokhusruten), der lå bag. Bussen blev

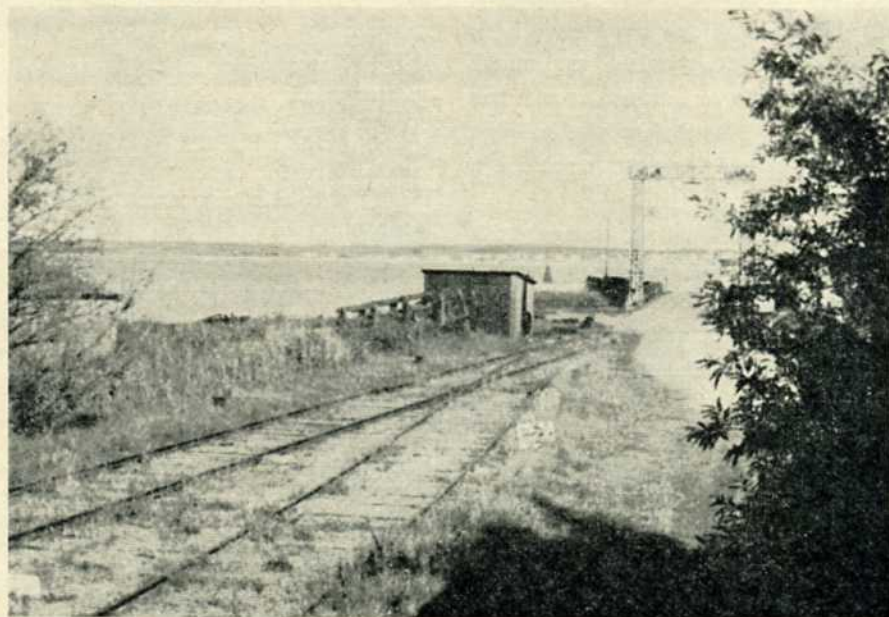
påmalet FFJ, men kørte ofte midt-på-dagen-togene på AHB.

Den havde plads til 31 personer, men da der var indgang i begge sider, blev antallet beskåret med to. Den havde slutsignalholdere, snenæse på bogien og nødbremsetræk til trykluftssystemet. 80 hk amerikansk Herculesmotor, benzin, og maks. hastighed 50 km/t.

Akselafstanden var 4.380 + 1.800 m, taravægten 7 tons. Hjulskift skete på den måde, at forenden måtte under talje, der var altså ikke noget med at komme ud af rute undervejs!

Også naturgas på dieselloko – Stalinorgel – var et interessant kapitel, vi har hørt lidt derom tidligere. A propos naturgas, også i Lille Vildmose kørte under krigen to af de små 700 mm traktorer delvis på naturgas.

Der er løbet meget vand i stranden siden direktionen den 14. juni 1906 udtalte, at man gerne søgte koncession på strækningen Års-Hvalpsund, »... idet denne med bestemthed antoges at ville kunne give overskud« og indtil nu, hvor overlevelseshudvalget har opgivet. Ba-



Sundsøre 1966. Skuret midt i billedet rummer rangertrek, der løber langs begge spor.

nen forsvinder. Dette overlevelsesarbejde blev især ledet af kommunerne Års, Strandby-Farsø og Louns-Alstrup. Ålborg købstad samt Nibe var en tid lang også med, men faldt fra i den anførte rækkefølge. Ålborg amtsråd tog den stilling, at der kunne gives banen tre år til, men dette var rigtignok på bred enighed, og det blev denne bærebredde, der blev for snæver.

Så stod man med et overlevelsesusvalg, der – uden de fornødne midler – skulle søge at redde en bane for fortsat drift, og hvad kunne det ende med, ikke andet end det, det endte med. Selv det nordenfjordske overlevelsesusvalg har givet op.

Uanset at færgeruten – den der overlever – er nævnt foran, kan nævnes, at følgende jernbanevogne er overført en tilfældig valgt række år:

1940 310 – 1952 116 – 1956 75 – 1958 42 – 1963 4 – 1965 13 – 1966 8 – 1967 11.

Det giver et billede af den liden betydning færgen nu har i banens godsbeholdning, men retfærdigvis må så og så fremføres de i alle retninger eksakte tal for færgens arbejde, og for disse tal ligger 1965–66 til grund:

163.483 personer

58.077 biler

547 motorcykler

604 knallerter

533 cykler

2 heste og de forannævnte

13 jernbanevogne

14.690 faste ture blev der sejlet og dertil 280 ekstrature.

Sluttelig et par ord om banens status, som den giver sig udtryk dels i Privatbanebetænkningen af 1954, dels i landsplansudvalgets banepansudvalgs (det er næsten ikke til at sige) betænkning 1967.

1. Sporet kan med enkelte undtagelser holde 10–25 år endnu. Tilslutningsafgifter, i Års, Svenstrup og Ålborg 2.400, 900 hhv. 1.800 kr. Banen har 63,5 km med 24,45 kg skinner, 0,8 km 31,16 og 1 km à 32,0 kg/m.

Der er 16 betjente stationer, inkl. alle overgangs- og fællesstationer og hertil 14 ubetjente holdepladser. På egne stationer har banen 12 bygninger med bolig, derudover haves 12 boliger. Remiserne i Hvalpsund og Års har hver to pladser.

2. Betænkningens bilag D: Grusballast, de fleste skinner stammer fra banens anlæg, men vil skønsomt kunne holde i endnu ca. 10 år. Varierende kurveforhold og visse steder stærke stigninger.

Maksimalt akseltryk 12,1 t, et broanlæg (Aggersundvejen), 21 overkørsler med advarselssignalanlæg, fem med bomme. Hertil 83 ubevogtede overkørsler.

18.



Kolding

Vi handler i ...

Konrad Jørgensens Kiosk

ved Leo Lausen (ny indehaver)
Kolding – Tlf. 2 25 41

Aviser – uge- og månedsblade
samt stort udvalg i billigbøger

BP-njernet

ved Hans Richard Jensen
Fredericiagade 42 – Kolding

Benzin – Olie – Vask – Smøring

samt stort udvalg i autotilbehør
Quick-service udføres – Tlf. 52 62 45

København

WILLY BENTZEN

Murerservice

Strandvejen 621 – Tlf. Bellevue 129

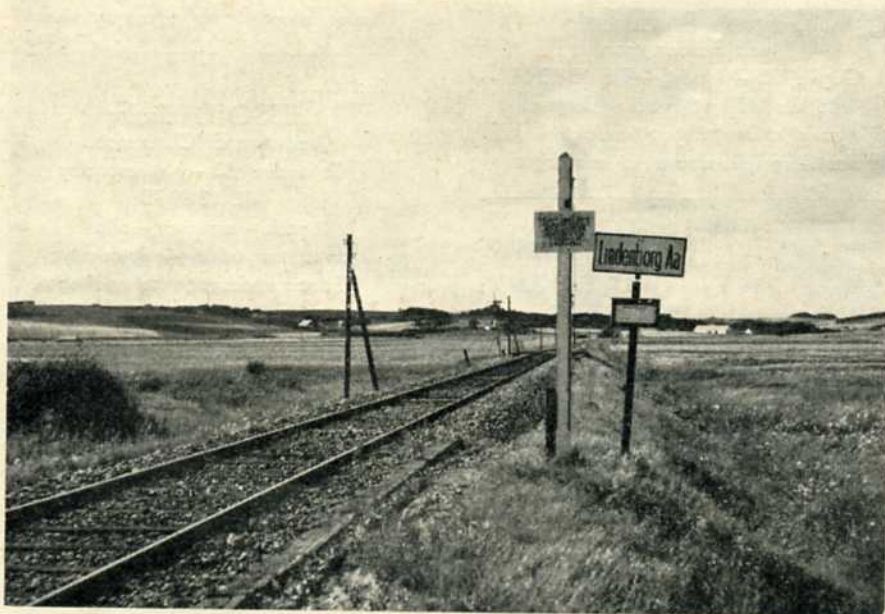
Udfører arbejder for DSB

C. STEINMETZ & SØN

Blikkenslageri – sanitet – skiffer
bygningsarbejde

Udfører arbejder for DSB

Lindegårdsvej 37 – Charlottenlund
Tlf. Ordrup 704



Lindborg Å trinbræt på Ålborg-Hadsund Jernbane – lystfiskernes paradys

