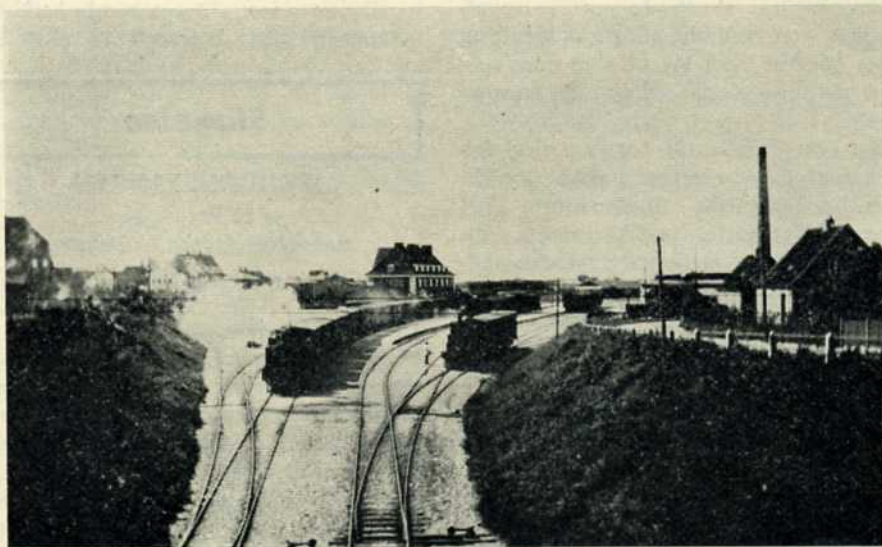


# På spor efter nedlagte privatbaner i HJØRRING by



Hjørring Vestbanegård 1926

## Hjørring by

Den 3. oktober 1942 sprængte et festligt smykket dieselloko den silkesnor, der markerede H Bs nye spors ibrugtagning ind på Hjørring statsbanestation. 19/5 hhv 11/8 samme år var HLA ligeledes indført på statsbanedomæne, og sammen gik de så en stor fremtid i møde rent banemæssig set. Direkte tilslutning til DSB-perroner og -tog bød på store fordele for de rejsende, og dette opnåedes for den sum af 4.000.000 kr. Heri var indbefattet forlægning af H L A over 2 km og H B over 3 km samt opførelse af 6 broanlæg.

Hermed var også Hjørring Vestbanegårds æra ved at rinde ud. 500 meter lå og ligger denne store privatbaneenklave, for det var en enklave, og den var stor. Et samlet net med Hjørring som centrum. Og tilmed et net, der vel nok i ret udpræget grad bar sit eget præg. Passende til landsdelen – også dens beboere har deres eget præg, uden at dette må opfattes i negativ retning.

Selve Hjørring Vest, en stor, en markant og på sin vis også en arkitektonisk smuk bygning. Opført 1913 og med arkitekt Sylvius Knudsen som arkitekt.

## Særpræg

Var det ydre særpræget, så var det indre sandelig også på sin vis egenartet. Blot en lille ting som 2 modsat skrånede ekspeditionsslidsker ved billetalgene (der var kun 2–3 mm åbning) formedelst træk – fremher-

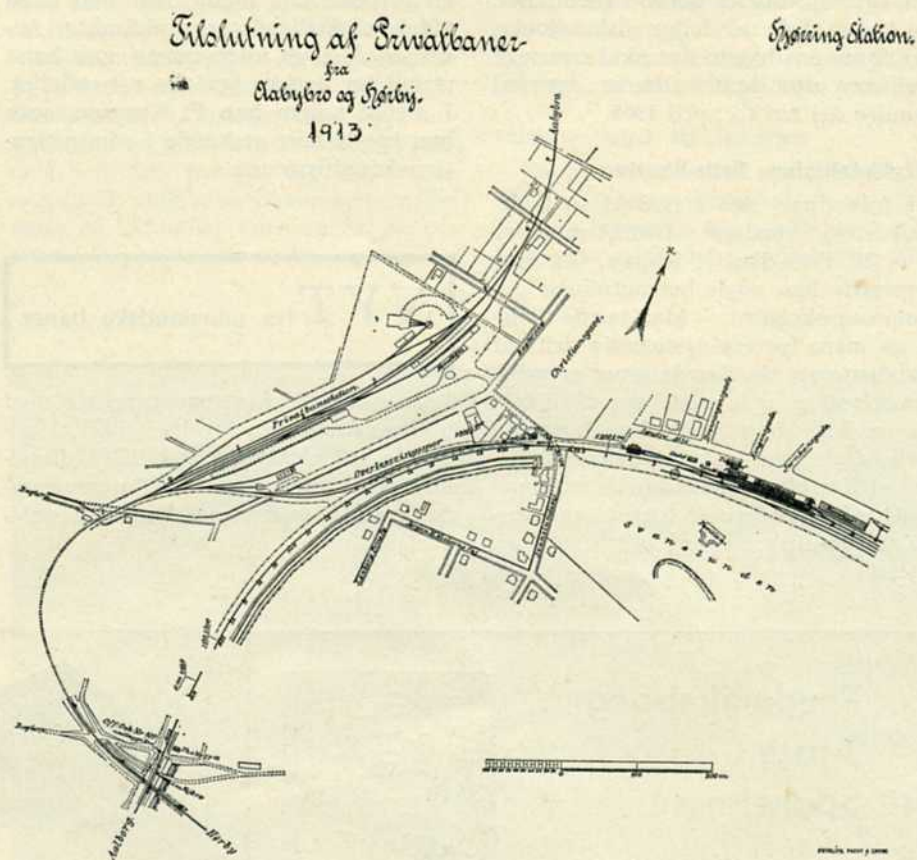
skende vestenvind gav rige muligheder i den henseende. Der var el-udkaldningsanlæg til de 3 strækninger, 3 lyskasser med rød skrift på hvid bund, der var ikke indkalkuleret plads til ud-

kald til H A fra spor 1! Der var el-sikringsanlæg udformet med dagslyssignaler med blink. Fra nord var begge signaler samlet i en bred tavle opsat i en galgemast. Der var gensidig spærring, så signal mod Hørby spærrede de 2 signaler mod nord og omvendt.

Vidste De forresten, at de nye sporlægninger ind på statsbanestationen blev lagt med H A J-skiner, kendelige på de gamle tyske lasker med 6 bolte.

Derimod ved De sikkert, at banernes skinnebustog er orangefarvede med hvid stribe, ikke røde.

Ja og blinklys ved vejoverskæringer. Ikke på selve Hjørring Vest ganske vist, men på 2 a 3 landstationer etableredes i »utide« blink (hvidt) mod tog (i mastens top), derunder et hvidt trækryds påmalet »Stop for blink«, og nederst rødt lys (glat linse) mod vej. Lygterne var forsynet med kasket-skygge. Uvist er det på nuværende tidspunkt, hvorvidt H P eller Horsensbanerne kom først, sidstnævnte havde nemlig også sådanne anlæg i drift allerede da.



Sporforbindelser i Hjørring 1913



Om det så var banernes Kielervogne, så afveg de fra normen. F. eks. ved at dørene åbnedes indad. Motor på tværs fra den ene vognside midt i, afdækket med møbelplade. Højrode var de, med gule stafferinger, og så godt affjedrede, at de kunne stå og vippe efter en opbremsning. Faste slutlygter havde de også. Foruden sirenen havde de 2-tonet Bosch horn, der, rigtigt anvendt kunne udtrykke sig a la udrykningshorn. De var hvirvelbetjent.

Bremsen var en kombineret vægtstangs- og skruebremse noget i retning af en sporvognsbremse.

En lille morsom materieldetalje. I overgangsperioden mellem vakuum- og trykluft blændedes den ene opstander i hver vognende, men alle i samme side, hvilket medførte, at vogne, der ude i landet blev vendt ved »rundkørsel«, måtte på drejeskive på Hjørring Vest, idet slangerne eller måtte »krydses«.

Som de fleste baner havde personvognene åbne endeperroner, og det var – trods blæsten – acceptabelt, men da dieselperioden startede, tog man konsekvensen af den større hastighed – man hjemmebyggede lukkede endeperroner.

## Historie

Lidt fra emnets kerne er vi efterhånden kommet, men forholdene er ikke større, end det er let at tage tråden op.

Og – for at begynde ved begyndelsen – den 5/7 1913 åbnede H L A. Allerede den 8/11 samme år tilkom H H, mens HB, der aldrig blev til H A, åbnede den 19/12 1925. Kun denne sidste er nu tilbage, idet H H allerede faldt bort 31/3 1953 og H L A gik samme vej den 29/9 1963.

Når 1913 er anført som startdato, så er dette den officielle startdato, men allerede den 9/5 1911 blev anlægsingeniør Rye Clausen tilskrevet fra statsbanerne vedrørende midlertidig sportilslutning med DSB via det fremtidige overleveringsspor. Dette må ses i tilslutning til anlægsvirksomheden.

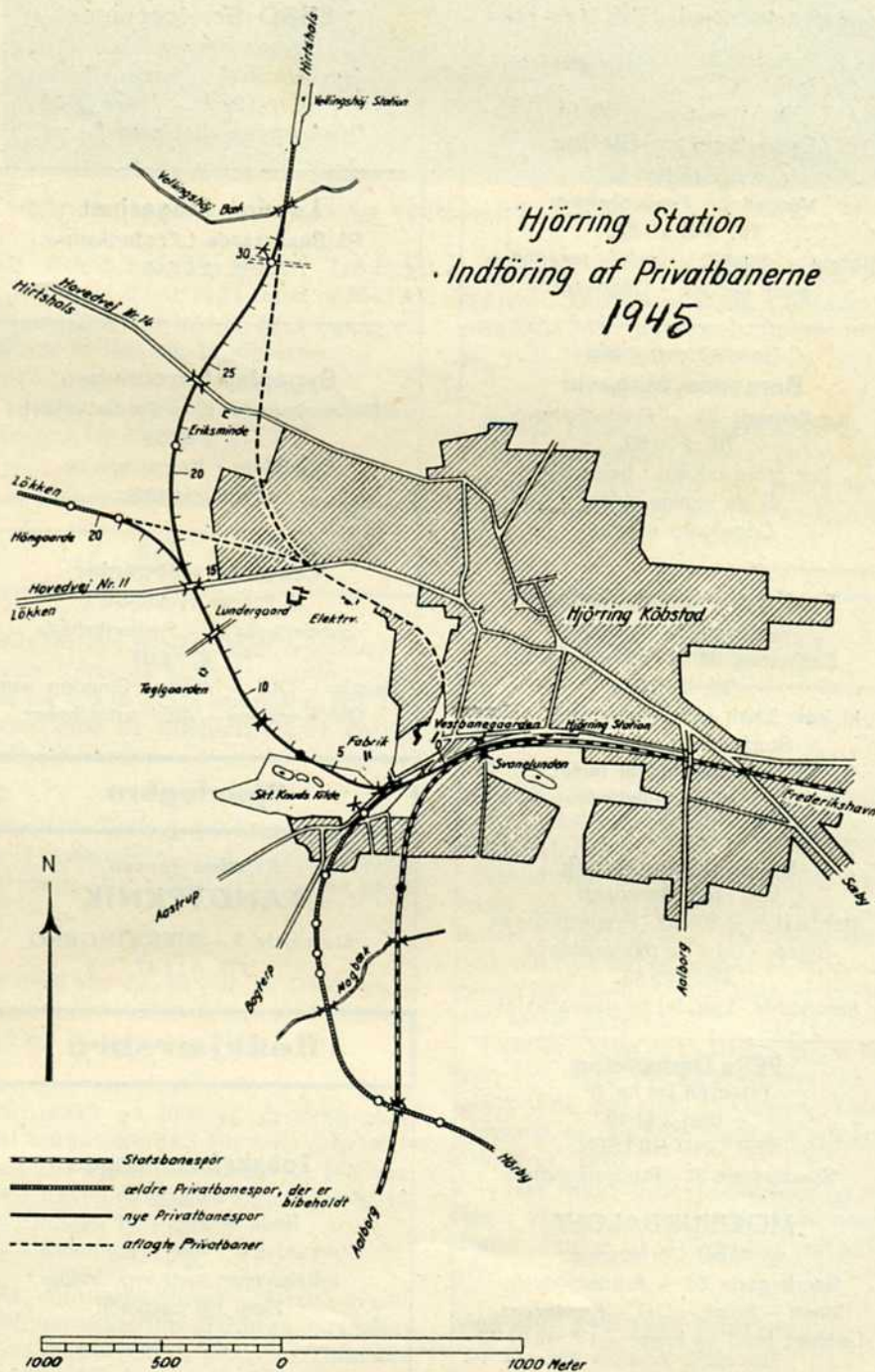
Efter H Hs tilkomst begyndte Hjørring Vest at spille sin rolle som landsbanecentrum, en rolle, der blev helt udfyldt, da H B kom til. Og tænk, hvad det havde betydet, om de ved Vellingeshøj påbegyndte jordarbejder i forbindelse med anlæg af H A, var blevet videreført og afsluttet, så denne bane havde beslaglagt – som stipuleret – spor 1 på Vestbanegården. Nå, så langt kom dette sidste anlæg altså ikke, og var det kommet, havde også denne bane sikkert været borte for et åremål siden.

Trods denne – om man så må sige – mangel, var Hjørring Vest dog i godt en menneskealder en hektio baneenklave, mange tog kom og gik, og ikke uvæsentlige vognantal frekventerede denne station. Ikke så meget til/fra H H som de 2 andre baner, selv om grus fra og mergel til V Ø også i nogen grad dominerende.

Persontrafik var man i meget stor stil stillet overfor. Badetog oprangeret af lange, lange togstammer. Både regu-

lære og – i stor udstrækning – banernes H-vogne, bænkevognene. Ligesåvel som vi tidligere har hørt, at det var tilfældet på f. eks. L B, blev også her (især på H B) stammerne benyttet som badekabiner og som husly i regnvejre.

At banerne blev bygget relativt sent medførte bl. a., at det rullende materiel var af god privatbanestandard, hvilket igen bød på bedre bænkevognsbefordring, end f. eks. de »gamle« ba-



Sporforbindelser til Hjørring station 1945



ners bænkevogne, små og trange, som de var.

Banernes remise- og værkstedsanlæg er udvidet flere gange, og opnåede et anseeligt omfang, hvis betydning selvsagt mindskedes noget, da persontrafikken flyttedes til DSB.

Allerede den 19/6 1938 samt daglig i tiden 26/6–14/8 samme år blev H L A tog 308 (808) udsendt fra statsbanestationen, og i 1939 fulgte »Nordpilen«s løb gennem Hjørring Vest til Hirtshals. Dette sidste var selvsagt en fuldgældig faktor i relation til fuld optagelse hos DSB, der som foran nævnt fandt sin afslutning i 1942, og hvor foruden det, at selve H L A og H B-hovedsporene forsvandt, og det tilsluttede sidespor til Hjørring elværk. Dette sidespor rummede det kuriosum, at blinket fra Løkkenvejens advarselsanlæg gik igen i sporskiftesignalet.

Om end de fleste spor på Hjørring Vest blev liggende, så dalede dog bane-gårdens prioritet. Vogndepot var nu formålet fremover, og remiserne blev delvis rutebilgarager, værkstedet var fortsat i brug.

#### Nutid

I dag er stadig en del af arealet sporlagt, og en 2-portet træremise er bygget som mølpose for 2 aldrende damploko, der dog i mellemtiden atter er borte — udrangerede. Stadig er der vogndepot, stadig banebrug af remiser, der dog også rummer »Reva«s revalideringsværksted.

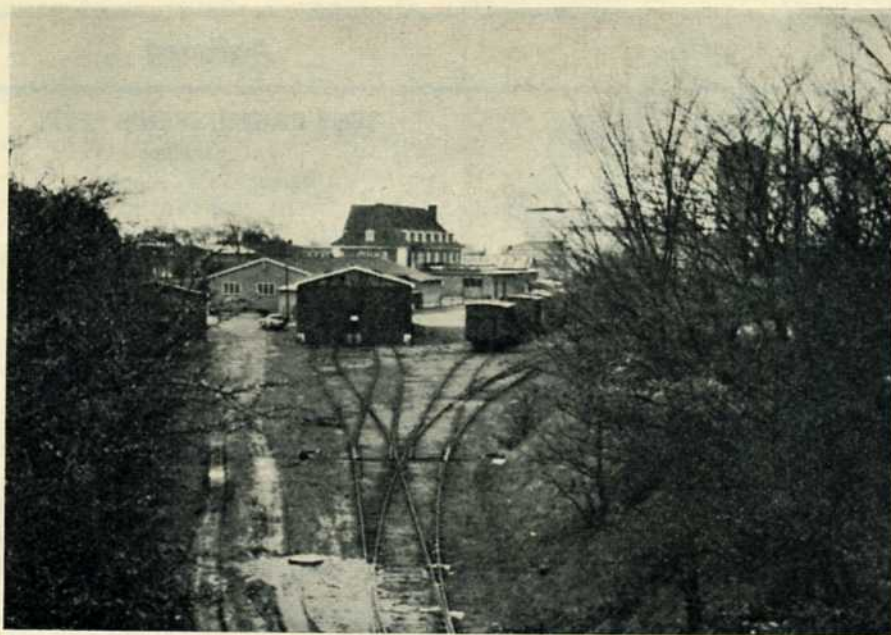
Hovedbygningen er længst afskrevet. Diverse kontorer har haft til huse her, f. eks. Gartnerens Salgsforening. Nu bor firmaet Jysk Koblingservice i bygningen.

Hvad ser man ellers ved at vandre rundt anno 1967. Man ser — som foran anført — en del af sporstrukturen, man ser et ret varieret udpluk af H Ps rullende materiel, men hvor længe? Man ser også H L As ende, idet et stykke af denne bane endnu er sporlagt som en art reserverangerhoved. Heri afsporedes i øvrigt den 4/4 1967 4 kulvogne i et træk, der utilsigtet satte sig i bevægelse.

Ved siden af dette spor er det let at kende, hvor H H i sin tid forløb, og sigtet fremover er tydeligt, men derom en anden gang.

Forinden vi forlader Hjørring by blot disse få facts fra banernes tjenestekøreplan pr. 1/10 1926:

H L A hverd 6 afgang tog i tiden 6.35-22.30  
6 ankomst tog i tiden 8.40-22.50  
H H hverd 4 afgang tog i tiden 7.04-19.45  
4 ankomst tog i tiden 10.25-21.40



Hjørring Vestbanegård 1967

H B hverd 5 afgang tog i tiden 7.05-19.50  
5 ankomst tog i tiden 8.30-21.45  
Køretiden var da på de 3 baner ca. 150, ca. 80 hhv ca. 30 minutter.

I næste nr. går vi så på »jagt« efter Hjørring-Hørby banen.

## I få linier

Nu går det fremad med Køgebugt S-banen. Jord- og afvandingsarbejdet på den ca. 800 m lange strækning fra Trekronergade til Ellebjergvej er nu udbudt i licitation.

★

Nordisk Kellogg på Svendborg havn har i forbindelse med virksomhedens udvidelse fået anlagt et sidespor på 70 m.

★

I 1960 var ca. 60 pct. af DSBs godsvogne mere end 30 år gamle. I 1966 var kun ca. 26 pct. over 30 år.

★

En check på 2000 kr. er nylig overrakt borgmesteren i Horsens som overskud fra modeljernbanen på Horsens st. til fordeling blandt filantropiske institutioner i Horsens.

★

På museumsbanen Maribo-Bandholm har ASA-film afsluttet optagelser til en ny børnefilm »Pas på, Thomas«. Der forlyder intet om, at filmens titel har relation til DJKs sekretær.

Der var i sammenligning med juni måned i fjor en stigning i antallet af overførte biler på Storebæltsoverfarten på godt 17.000 i år.

★

Dansk Folke-Ferie har i flere år arrangeret selskabsrejser i Danmark i forbindelse med DSB. Fra næste år vil Folke-Ferie ophøre hermed og kun beskæftige sig med feriebyerne.

## Intermezzo

#### Genert frier

Anton har været gift to gange, og begge koner, der trolig havde slidt for ham, hvilede nu på kirkegården i samme gravsted.

Anton var blevet ensom, men han fandt ret hurtigt en, som han godt kunne tænke sig som sin tredje kone. Selv om han havde prøvet at fri et par gange før, kneb det for ham at få sagt det denne gang.

Tilfældet kom ham til hjælp, en dag han var oppe på kirkegården for at pynte lidt på sine to koners fælles gravsted, og her kom hans nye udkårne tilfældigt forbi.

— Her ligger Sine, sagde han, og her ligger Petrine, — kunne du ikke tænke dig at komme til at ligge her ved siden af?

#### Med ondt skal ondt fordrives

— Du ser vel nok sølle ud!  
— Jeg har desværre drukket for koldt øl!