

# SVB banen Agger—Krik



»Hovedbanegården« i Agger set fra vest.  
Bemærk det tungeløse sporskift.

Til og med en statsbane, der indtil årene 1948—50 var normalsporet og en bane, der, derved at den har både person- og godsbeholdning samt — til en vis grad — en »fast« køreplan, nærmer sig stærkt til kategorien rigtige baner.

Inden en nærmere redegørelse for de fornævnte noget særprægede forhold gives skal kun oplyses, at banens initialer er VBV alias vandbygningsvæsenet, og dennes forløb — der fremgår af hosstående skitse — gennem et af Vestjyllands særprægede og tildels mest øde områder i sig selv er en attraktion af rang.

I disse omgivelser spiller vejret en alt dominerende rolle, og de ret hyppige storme forvolder således også hel eller delvis indstilling af driften, idet vandbyg-

ningsvæsenets arbejder — nært forbundet med havet som de er — naturnødvendigt må være stærkt præget af vejrligets skift.

Så meget mere er det en oplevelse, når man, som det var tilfældet her, kommer til stedet en dag, hvor det er solskin og havblik, og hvor arbejdet derfor foregår på højeste gear, idet disse dage er fåtalige året igennem.

Er vejrskifterne voldsomme, er årstidsskifterne til gengæld mindre udprægede. En tidløs solskinsdag som denne kan kun tidsfæstes gennem temperaturen, idet natur og vegetation året rundt kun undergår få ændringer, barskt som her altid er.

Banens længde er ialt ca. 12 km, og som det ses af kortet, er der sket en mindre afkortning af dennes nordlige gren, idet der her i 1958 blev skåret ca. 2 km bort.

dag består alt materialet af 9—12 m lange skinner med en metervægt på 22 kg, og strækningen fra ca. høfd 78 til sydenden består af VLTJ skinner fra strækningen Harbor—Thyborøn, hvilken strækning i 1955 blev lagt med nyt spor over halvøen Rønland.

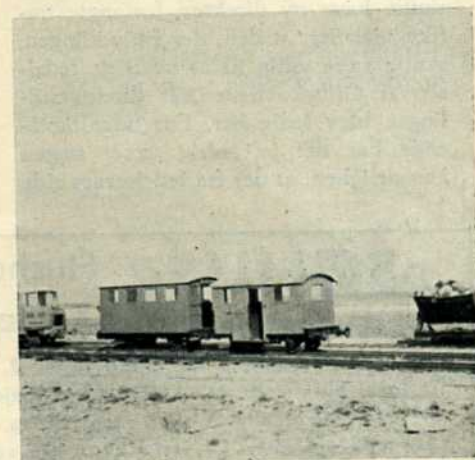
Under skinnematerialet bør endvidere nævnes, at de anvendte sporskifter er af 2 udførelser, hvoraf den ene (de fleste) er »tungeløse«, d.v.s. at vigesporets skinner trækkes ind samtidig med at hovedsporets trækkes ud. En yderst praktisk og effektiv foranstaltning her, hvor sandet ofte flytter fra det ene sted til det andet. At samme ordning vil have katastrofale følger, hvis der er tale om opskæring af sporskifter, er indlysende; der er i hvert fald absolut ingen mulighed for at undgå afsporing.



Loko D 10 udrangerer vogne på »Sydhavnen«, Aggertangen.

## Hurup-Vestervig-Agger

Oprindelsen til banens normalspor skal vi finde i den i lov af 8/5 1894 opførte privatbane Hurup-Vestervig-Agger. Man forventede via denne strækning at blive sat i forbindelse med landets banenet, og som følge heraf at få let adgang til de goder, der efterhånden blev storstedelen af landet til del. Desværre var forannævnte privatbane en af de få, der blev kastebold for modstridende interesser, og bl. a. dette bevirkede, at den var blandt de meget få af lovens projekter, der led den kranke skæbne aldrig at komme ud over forslagsstadiet. Dette negative resultat slog til en vis grad bunden væk under VBV's planer.



2 af banens 3 personvogne. F 2 og F 4

## Tidligere normalsporet

Oprindeligt startede baneanlægget i årene 1899—1900 med strækningen høfd 96 via Agger til høfd 86 (heraf er høfd 96-93 optaget 1958 som foran anført).

Derefter følger høfd 86-72 og videre til Kabe bro i 1903.

Agger—Krik bro tilkom allerede i startåret 1899, og i 1950 kom strækningen Kabe bro—Nordre arbejdshavn.

Alle disse anlæg med undtagelse af det i 1950 anlagte havde 1435 mm sporvidde. Skinnematerialet hidrørte tilsyneladende i stor udstrækning fra Thybanen, hvis udvekslede skinner (17,5 kg) anvendtes. I



Bro Agger—Krik



begrænsede dem i hvert fald til at løse lokale transportopgaver.

Først i årene 1948—50 tog man den endelige konsekvens heraf og ændrede sporvidden til 785 mm, en sporvidde der — u. h. t. at sporets primære opgave er at være arbejdsspor — må anses for at være den mest praktiske, idet man her må betænke, at der jævnlig er tale om større eller mindre sporflytninger, og hvor altså en beskedne sporvidde i nogen grad vil forenkle dette arbejde.

Selve ombygningen gik for sig på den måde, at man det meste af tiden arbejdede med 3 skinner og blandet materiel, og herunder selv foretog den nødvendige ombygning af materiellet sideløbende med sporændringen. De lange sveller ses overalt endnu.

VBV's opgaver er mange, omend de kan sammenfattes i ordet kystsikring. Som det vil ses af skitsen, er det et stort antal høfder der »betjenes« af banen, og som det sikkert er læserne bekendt fra dagspressens omtale af Thyborønprojektet, er det en udsat kyststrækning det drejer sig om.

Materialetransporterne falder især på 2 grupper, dels cementblokke fra egen støbeplads i Agger, og dels søsten og granit fra sydligste havnekaj, hvortil disse sejles — delvis helt fra de svenske kyster. Sidst er kontraktet om 20.000 t granit fra Lysekil i 1959. Til førstnævnte transporter anvendes fladvogne, til sidstnævnte alm. tipvogne.

### Banens trækraft

Trækraften har gennemgået alle udviklingstrin fra diverse damploko til dieseltraktorer af moderne konstruktion. Efter ombygningen anvendes udelukkende motoriseret trækraft, og damploko ejes ikke mere. Lokoparken tæller i dag følgende enheder: 2 stk. Frich's 60 hk dieselloko 1947, 1 stk. Pedershaab 90 hk dieselloko 1955, 1 stk. Pedershaab 42 hk benzinloko samt 1 personmotordraisine, 42 hk Ford benzinmotor, bygget på eget værksted.

Endvidere bør nævnes, at der foruden de normale trækraftenheder også gennem årene har været anvendt hånd- og motordraisiner samt sejltroljer. Disse sidste var stedlige fiskeres ejendom, og disse fiskere havde tilladelse til at benytte sporanlægget.

Til mandskabstransporterne, der starter fra Agger om morgenen og ankommer dertil igen ved arbejdstids ophør, haves 3 stk. lukkede rødmalede personvogne, af hvilke den største (F 3) benævnes »Lange Maren«.

Svellematerialet Agger—Krik bro blev allerede i 1923—24 udvekslet med »hjemmelavede« betonsveller, der delvis ligger

endnu, idet de dog nu kun har bærende formål, idet en fastgørelse af skinnerne ved sporviddeændringen ville være vanskelig og ulønsom. De optages nu efterhånden, men det må dog retfærdigvis indrømmes, at denne strækning er svagt benyttet. Tidligere fandt store cementtransporter sted her, men nu vælges større havne kombineret med landevejstransport til støbepladsen ved Agger.

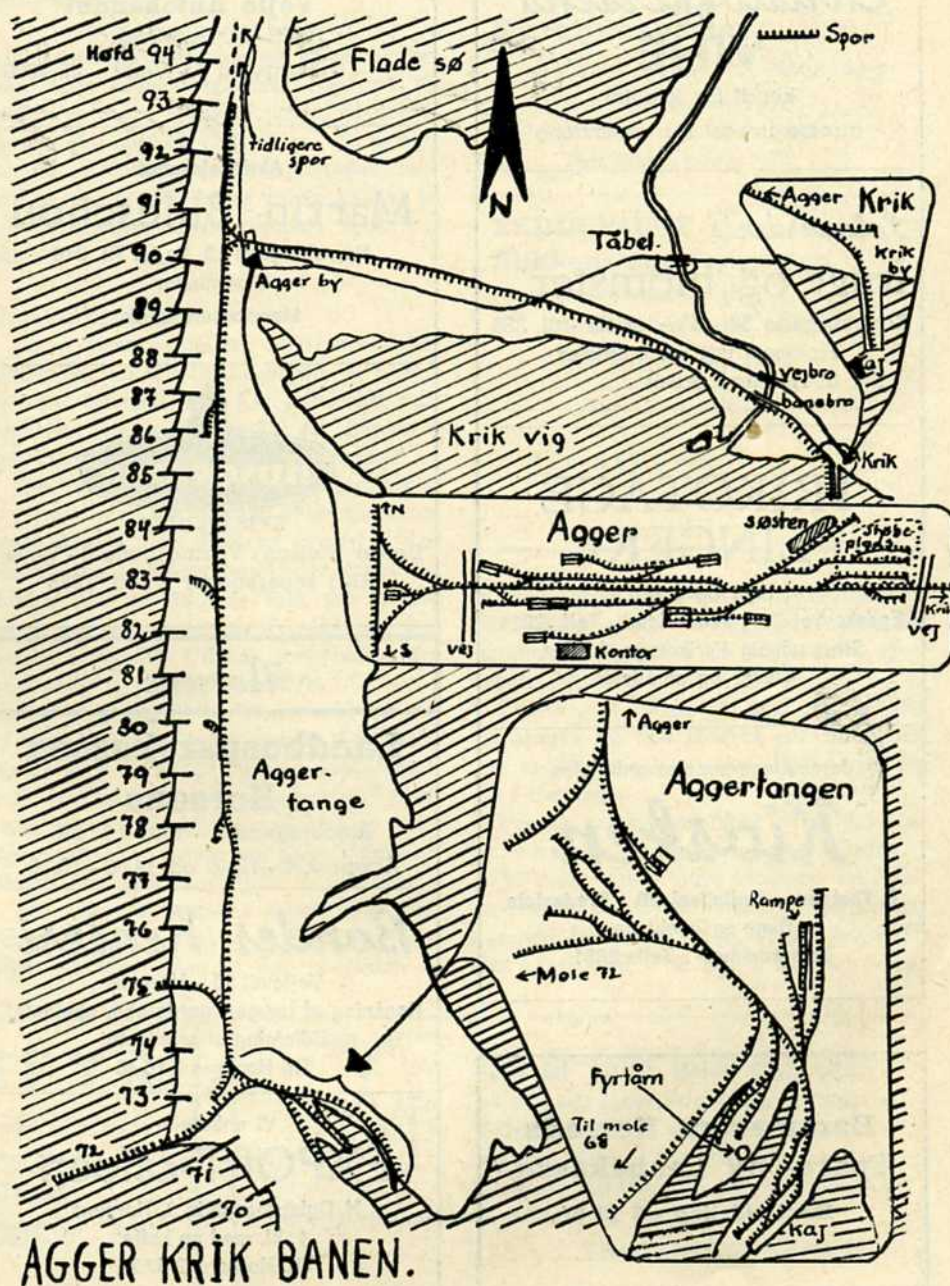
Utvivlsomt er læserne gennem foranstående bibragt det indtryk, at det er en bane med en interessant og særpræget historie. Dette indtryk er til fulde rigtigt, og det er ydermere en bane med udpræget lokalkolorit, og en oplevelse at overvære banens arbejdsdag.

### Agger Krydsningsstation

Krik — for at vælge det punkt, der ligger nærmest landets hovedstad — byder kun på yderst enkle sporforhold, og strækningen herfra til Agger byder, bortset fra en »højbro« over en kanal, ikke på større oplevelser.

Stationspladsen i Agger giver et bedre indtryk af skinnetransporternes omfang gennem omfattende spor-, værksteds- og remiseanlæg. Alt her er yderst velholdt og velordnet, og vedligeholdelses-, reparations- og eftersynsarbejde udføres i egne værksteder. Også kontorerne er beliggende her — vis a vis sporarealet.

Passeret delingspunktet i stationens vestende ses straks, at sporet til højre er svagt





benyttet, mens sporet til venstre viser tegn på det modsatte. Man bemærker, at der via sportrekanten er drejningsmulighed.

For alle strækningers vedkommende gælder, at stigningsforholdene ikke volder nogen vanskeligheder. Der er i det hele taget ikke noget steds tale om nævneværdige afvigelser fra vandret plan. Sand og atter sand optræder overalt — tankerne ledes uvilkårligt hen på jernbaneanlæg i Sahara, men de fleste steder holdt i ave af den taknemlige marchalm, der også har carte blanche i sporet.

På skitsen er forsøgt at manifestere de nuværende sidespors beliggenhed, men det må dog fremhæves, at disse anlæg er baseret på det øjeblikkelige behov, ligesom pludselig opstående mangler ved hofder kan bevirke nyanlæg eller flytning.

### Persontrafikken

Banens daglige persontog ligger på tider af døgnet, der ikke harmonerede med dette besøg, men det var trods det muligt at danne sig et godt indtryk af banens arbejdsgang, herunder fremgangsmåden ved togkrydsninger, der sker »på sigt«. Banens sydlige endepunkt omfatter flere store og travle arbejdspladser, og overalt var et stort materiel i aktivitet, ligesom en omfattende rangering udførtes. En ganske særlig oplevelse er turen på den absolut mest øde sporstrækning til yderste ende af mole 72 — ca. 1000 m ude i havet. Kun landforbundet via den smalle hofde er det — selv i stille vejr — en gribende oplevelse at stå her.

Der er herfra lang vej tilbage, ikke alene gennem sandet, men også med rutebil og tog til det østlige Danmark. Imidlertid er turen så rigeligt anstrengelserne værd, og jeg tør roligt bringe vandbygningsvæsenets stedlige ledelse en velment tak for ikke alene yderst velvillig assistance og hjælp, men også for direkte medvirken under eksekursionens gennemførelse, og så i øvrigt håbe, at læserne af foranstående samt tilhørende fotografier har fået et indtryk af en særpræget bane.

**God instruktion  
betyder forebyggelse af  
mange ulykker**

## MODEL JERNBANE

### Et benzindepot

En af de ting, der gør et modelbaneanlæg virkelighedstro, er opførelsen af forskellige industrianlæg i forbindelse med et tilsluttende sidespor.

Også vor modelbane skal have et anlæg med sidespor. Efter spor- og anlægsplanen som vi bragte i Jernbane-Bladet for juli, skal vort anlæg udstyres med et benzindepot. På spor- og anlægsplanen er dette anført ved løbenummer 13 og 14, som angiver henholdsvis hovedbygning og benzindepot.

Vi udfører beholderne således, at de kan anvendes i tilknytning til et hvilket som helst modelbaneanlæg. Sagt på en anden og mere ligefrem måde, er beholderne blot tomme blikdåser, vi pynter lidt på og derefter stiller i passende nærhed af sporet. På denne facon kan vi jo let få depotanlægget tilpasset modelbanen.

### Konstruktionsbeskrivelse.

Fig a viser hvorledes den færdige beholder ser ud. Til denne bruger vi f. eks. en tom blikdåse, der har indeholdt pulverkaffe. Diameteren er 7,6 cm, højden 7 cm. Dåsen stilles med åbningen nedad.

Det hvælvede trædæksel b fremstilles af 1 cm tyk træplade, hvoraf vi udskærer en rund skive c, hvis diameter svarer til den fordybning i dåsens bund, der ligger indenfor den ombukkede fals, der holder bund og side sammen. Topdækslet skal nemlig forsænkes i denne fordybning, der sædvanligvis er ca. 2 mm dyb.

Med rasp og fil borttager man del del af træskiven, der ligger ovenfor den punkterede linie i fig. c. Den nu svagt hvælvede træskive slibes herefter af med groft sandpapir for at udjævne de sikkert tydelige strøg efter raspen og filen. Afpuddes tilsidst med fint sandpapir.

For ikke at årene i træet først skal rejse sig, når vi skal til at male den færdige beholder, giver vi lige oversiden af

Vest Jylland

## Glasmagasinet

Vestergade 34 - Thisted  
tlf. 536

Største udvalg i glas - porcelæn  
køkkenudstyr og gaveartikler

## Banegaardskiosken Kiosken

v. Tage Skjød Pedersen  
Dagblade - Ugeblade - Bøger  
Holstebro - Telefon 948

## Dampvaskeriet

Grønnegade 14 - Ringkøbing  
1. kl s skånsom vask  
med en duft af renhed  
Tlf. Ringkøbing 622

## FEDDERSENS Blikkenslagerforretning

ved Stranden 18  
Udfører arbejder for DSB  
Tlf. Ringkøbing 173

— STØT vore  
ANNONCØRER

trædækslet en gang spritlak. Når denne er tør, pudser vi endnu engang af med fint sandpapir. Træet er da fuldstændig glat, og det bliver det ved med at være.

Trædækslet lægges nu over dåsebunden og skrues nu fast med et par træskruer, der indefra føres gennem dåsebunden og op i træpladen.

Pas på at skrueerne ikke bliver for lange, ellers går de bare gennem træpladen.

Vi skal nu lige have monteret en udleveringsrampe på beholderen. Udleveringsrampen fremstilles af 0,5 mm zinkplade, der klippes ud efter fig. d. Målene er an-



## OLIEFYR

halvautomatisk med termostat  
komplet monteret

kr. 1370.00

### KERTEMINDE STØBEGODS

Frederiksgade 42, Århus. Tlf. 2 12 77.



## Det er ikke alle, der ved

— at gode forbindelser med hurtige tog  
i Grindsted eller Trolldhede, gør rejsen  
mellem Kolding og Brande, Silkeborg,  
Randers, Herning, Viborg, Holstebro og

flere jyske stationer billigt og hurtigst over

TROLDHEDEBANEN