

19.12. 1925 — HA/HB — 19.12. 1975

Tekst og fotos: SAG

Efterhånden som tiden går mister HA vel nok interessen, og burde måske reelt droppes.

Medtaget her, også her, er det på grund af det historiske blik bagud, banens levedsløb, hvor netop HA var en meget væsentlig detalje, det var den vigtigste af de 2 baner: Hjørring-Ålbæk og Hjørring-Hirtshals.

Ved banens 40 års jubilæum skrev direktøren bl.a., at Hjørring privatbaners yngste strækning da var den eneste tilbageværende. Endvidere at der efter alt at dømme nok fulgte større fødselsdage end de 40 år.

Det første er selvsagt stadig rigtigt, det andet også.

Banen er oven i købet i det mellem-liggende toår moderniseret med bl.a. udskiftning af de oprindelige skinner til 37 kg skinner i skærveballast og lagt på bøgsveller, med anskaffelse af ly-nettemateriel, radiostyring osv.

Op banen er eneste danske privatbane med direkte spor til »udlandet«.

Jo, hvorfor ikke freture, der vil følge endnu flere jubilæer efter.

Herfor borger også nok den omstændighed, at netop færgeforbindelsen til »udlandet« er et meget vigtigt aktiv for banen.

A propos dette, så er i sommeren 1975 indsat færgen »Borgen«, betegnet i pressen som bybus med plads til 1.100 passagerer. Der påregnes med denne færge transporteret 320.000 passagerer i 1975. I 1974 overførtes 280.000 passagerer, 60.000 personbiler, 3680 campingvogne, 800 busser, 10.000 lastbiler og 7.700 jernbanevogne. Total godsmængde 100.000 tons.

Jo, der er al mulig grund til at tro på HB.

Generel forhistorie

Hirtshals, et af Jyllands skarpe hjørner, fik fyr i 1863.

Havnen påbegyndtes i det små 1879/80.

Lov af 31.3.1917 hjemlede anlæg af statshavn, der blev bygget i årene 1919-1925. Og denne statshavn var vel nok den væsentligste spore til anlæg af banen, der også blev åbnet i 1925.

Egnens »banetid« lå stort set i årene 1906-1908 samt delvis også i de følgende år.

I hvert fald spøjte egnens baner i

den store 1908-jernbanelov. Den forud for loven nedsatte jernbanekommission ville bl.a. forbinde den da bestående Eskjær-Slyngemergelbane – herom i et senere nummer – med Tolne station, og, da dette løb ud i sandet, anlægge en bane fra Hjørring til Ålbæk på Ska-gensbanen.

Af disse 2 projekter ville, jf. skitsen, den sidste have givet området det, der dengang kunne kaldes fuld bandedækning.

Kort sagt, HA var opført i nævnte lov og evt. med en sidebane til Hirtshals.

Skagen ville herigennem også blive baneforbundet med Hjørring, men planerne om ombygning fra SB fra meter-spor til normalspor var nok medvir-kende til, at det af HA/HB kun blev HB, der blev realiseret.

Om HA endnu kun dette, at der som nødhjælpsarbejde blev igangsat visse arbejder, hvoraf man i 1975 endnu ser spor, en udgravning i nordenden af Vel-lingshøj station. Herfra skulle HA føres mod nordøst.

Først den 6.7.1931 blev HA »likvide-ret« rent lovmæssigt.

Anlæg af HB

Eneretsbevilling den 28.5.1915 og i foråret 1924 start på selve anlægget.

Stürup & Prosch Jensen lagde de 24,39 kg skinner i ballast af strand-grus.

Banen var uhegnet og med ubevog-tede overskæringer, største stigning 12,5 promille, mindste radius fri bane 500 m.

Arkitekt Sylvius Knudsen tegnede de smukke, særprægede stationsbygninger. Den bygningsform, der gennem sit særpræg var medvirkende til at man opfattede hele Hjørrings privatbanenet som et homogent hele.

Stationer i Hirtshals

Mens vi er ved byggerne så dette om Hirtshals, der har haft ikke mindre end 3 stationer, hvoraf nummer 1 og 3 levede/lever op til foranstående be-tragtninger.

Station 1, den oprindelige, var anlagt syd for byen, dér hvor store, opkøbte arealer skulle give grobund for et stør-re sammenhængende byområde.

Fra denne station udgik havnesporet, men det viste sig hurtigt, at det var en meget uhensigtsmæssig placering, og ville byen ikke komme til banen, ja, så måtte banen komme til byen.

Dette skete den 23.11.1928, da forlæg-ningen, der førte banen ind til byen, ind mellem by og havn, blev ibrugta-get.

Denne station – station 2 – var en træbarak, der uanset sin midlertidighed var i brug til 15.12.1939.

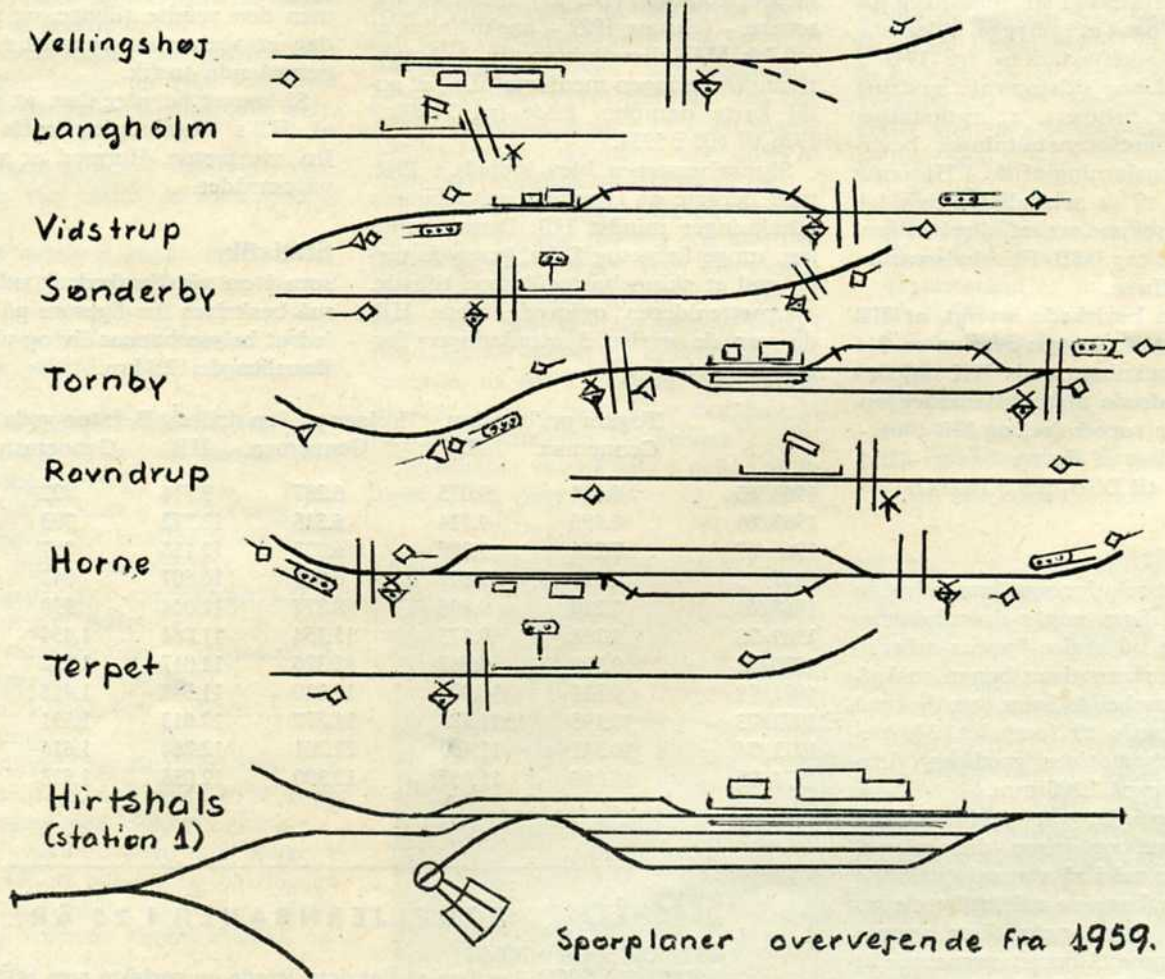
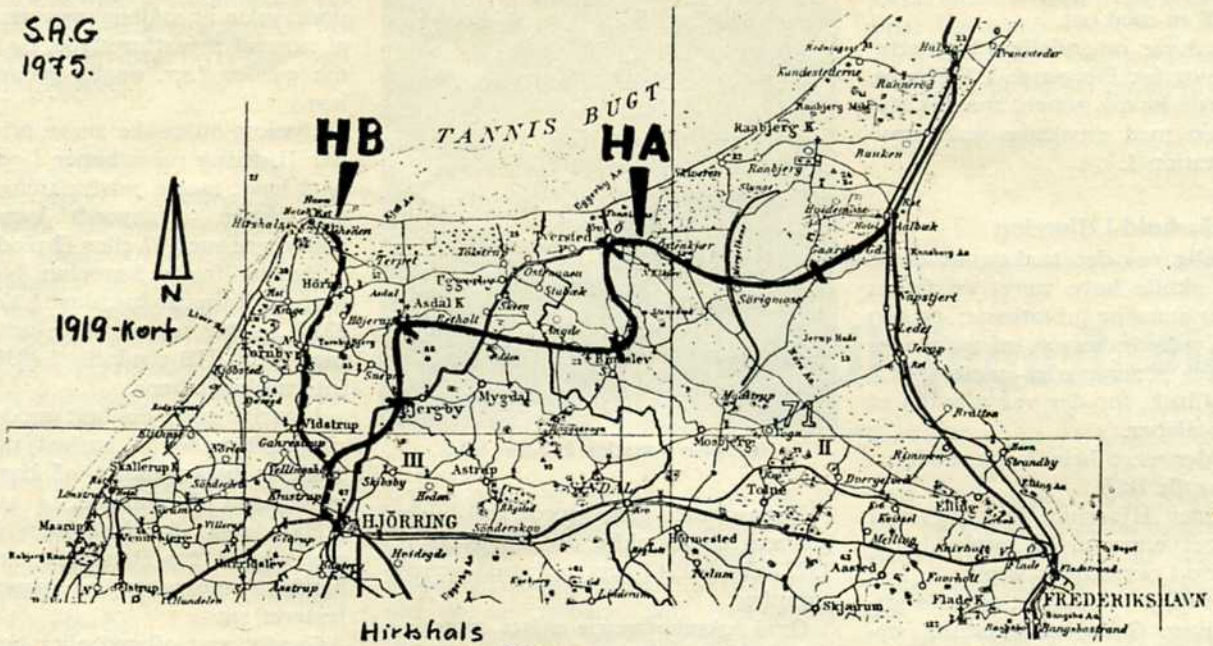
Remise og læssespor på station 1 var stadig i brug.

Station 3, den station, vi kender idag,



Hirtshals – station 1, fotograferet i 1963. Foto: SAG.

S.A.G
1975.



lå praktisk taget, hvor station 2 lå, nemlig 100 m mod øst.

Station 3 var oprindelig administrationsbygning for Fibiger & Villefrance, der byggede havne, senere mageskiftet med staten med arealerne ved foranvænte station 1.

Stationsforhold i Hjørring

Oprindeligt var det tanken, at der i Hjørring skulle have været én fælles station for stats- og privatbaner, og den sten, der væltede læsset, må nok siges at være den smalsporede – meterspor – bane til Ålbæk, for der var tale om et sådant smalspor.

Skulle der være hele 2 sporvidder – nej tak, sagde DSB.

Og så blev Hjørring Vest bygget. I øvrigt efter noget af et retningdriftsprincip hvad perronspor angik.

Alt i alt et gennemtænkt og godt virkende anlæg. Godsplads, remise, station, alt samlet nær hinanden.

Et hensigtsmæssigt sikringsanlæg nåede banerne også at opbygge, inden stationen blev »driftsstation« fra 1942.

Årsag til denne sidstnævnte ændring var vel nok primært, at rationaliserings- og spareforanstaltninger bevirkede sammenslutning af de 4 Hjørring privatbaner til ét selskab fra den 1.4. 1939, samt sekundært at direkte gennemførelse af tog DSB/Hirtshals var en besværlig affære.

Optagelsen bevirkede i øvrigt, at HB og HLA måtte forlægges over en ca. 2½ km lang strækning, mens HH nøjedes med få hundrede meter. Banernes optagelse skete successive, og HB blev – som den sidste af de tre baner – indført direkte til DSB den 3.10.1942.

Banens drift

Tilkommet relativt sent kunne banen i hvert fald f.s.v. angår damplokomotiver trække på andre baners erfaringer, og de 2 lokomotiver, banen anskaffede fra Henschel & Sohn, var da også meget velegnede til formålet. 3-koblede tenderlokomotiver med en drivhjulsdiameter på 1.300 mm.

Motormateriellet var derimod ikke gennemprøvet, og ingen danske privatbaner har vel i så stor udstrækning som Hjørringbanerne måttet betale lægeregningen f.s.v. angår disse vognes børnesygdomme, Ålborgbanerne måske undtaget. Når disse kvaler trækkes så stærkt frem, må det også siges, at det var vogne af Kielertypen, det drejede sig om.

Senere leverede vogne fra Scandia sidst i 1920'erne gav ikke disse kvaler.



Hirtshals – station 2. Foto: SAG.

Disse sidste vogne gjorde god fyldest gennem en årrække, og HB M 31 fra 1927 blev i 1942 forsynet med generatortoranlæg.

Også lokomotiverne måtte motoriseres, og i 1933 anskaffede HB et Frichs-diesellokomotiv (DL 33) med 300 hk, senere – februar 1959 – anskaffedes et 650 hk MAK-diesellokomotiv. Lokomotivmotoriseringen medførte bl.a., at antal kørte dampkm faldt fra 74.200 i 1926 til 600 i 1934.

Skinnebusæraen blev indledt i 1948, men berørte af Hjørring privatbaners strækninger mindst HB. Denne banes tog, tunge færgetog f.eks. krævede mere, end et skinnebustog kunne tilbyde.

Lynettealderen oplevede alene HB, da var de øvrige 3 strækninger forlængst borte.

	Togkm pr. banekm		Rejser pr. km driftslg		Bef. ton gods pr. km	
	Gennemsn.	HB	Gennemsn.	HB	Gennemsn.	HB
1964/65	6.664	9.075	6.287	9.714	892	3.268
1965/66	6.699	9.714	6.315	10.272	793	3.689
1966/67	7.284	9.289	6.873	10.138	887	3.588
1967/68	7.521	9.697	6.971	10.807	843	3.032
1968/69	8.210	9.808	8.277	11.004	998	3.187
1969/70	9.268	9.673	11.154	11.284	1.454	3.221
1970/71	9.389	9.562	11.376	11.017	1.532	4.592
1971/72	9.521	10.906	11.210	11.548	1.418	3.518
1972/73	10.195	11.783	11.877	12.013	1.591	3.199
1973/74	10.342	11.499	12.261	12.264	1.616	3.472
1974/75	10.889	11.057	12.390	12.058	1.533	3.132

Personvognsmateriellet er – med undtagelse af stålbogievognen CL 30 – af normal privatbanetype, og det samme gælder f.s.v. angår godsvognsparken.

Ligesom en række andre privatbaner har Hjørring privatbaner i perioder – og i langt større udstrækning end andre baner – anvendt bænkevogne, godsvogne med 37 eller 42 pladser.

Banens første køreplan bød publikum på 5 togpar hverdage i tiden 7.00–22.00, og 5–7 togpar var stort set normen indtil HB pludselig i 1939 blev en international bane.

I øvrigt med da helt moderne sikringsanlæg, der – kuriøst nok – periodevis blev generet af havgus, der indvirkede på relæerne.

Halvdelen af »Nordpilen« kørte til resp. udgik fra Hirtshals, og hermed havde Norgesruten (og banen) manifesteret sig.

Ganske vist afbrød eller beskar krigens denne forbindelse i en række år, men den vendte tilbage, og ruten er i dag et væsentligt element i den gennemgående trafik.

Så meget betyder den, at ca. 50 pct. af HB's vognladningstrafik hidrører fra overfarten. Hermed er vi så inde på området

Statistik

som i en vis (beskeden) udstrækning må beskrives for ligesom på en anden led at belyse banens liv og virke. Banelængde 17,9 km.

BP-tog MODELJERNBANER I 25 ÅR

NYT FOR SPOR 0 FOLK!

RIVAROSSIS SPOR 0 er lige så fint detaljerede og perfekte som H0-tog. Spor 0 katalog kr. 4,50. RIVAROSSIS' store hovedkatalog – 136 sider – stort format i farver, kr. 15,00 + forsendelse kr. 2,00. GEBR. FALLER – HIT train i spor 0. Et festligt batteritog (ligner BIG BIG TRAIN) f.eks. 3-akslet tenderlok + 2 personvogne, skinner etc. kun kr. 149,00.

Skriv til: Postbox 12, 4682 Tureby. Besøg: Lyngbyvej 5, Kbh. fredag kl. 16.30–19.30

Som fodnote den bemærkning, at ordet gennemsnit står som middeltal for alle de det pågældende år i drift værende privatbaner.

Epilog

Man bør næppe i unødvendig grad trække frem det vendsyssel'ske særpræg, men måske nok sige, at ikke alene var banerne en enhed, en helhed, nej, det var en speciel helhed, der, enten man vil det eller ej, havde visse særpræg, ikke ensbetydende med særheder. Det er blæstens landsdel, vi her er i, det var en blæsende forhal på Hjørring Vestbanegård, med døre i øst og vestside. Det gav også sus i kontorerne, og hvad kunne man gøre?

Opfinde billetsalg, hvor 2 smalle, modsat vendende slidsker »transporterede« penge hhv. billetter, åbningen var kun 4-5 mm høj.

Hvordan undgik man, at blæsten smækkede med Kielervognenes døre? Ved at åbne dørene indad.

Disse Kielervogne, der ganske vist ret sjældent kørte på HB, var altid strapudsede, højrøde med gule stafefinger.

Disse vogne havde 2 frontlanterner, der begge var tændt under kørsel i mørke.

I øvrigt havde vognene også, i tagkanten, 2 små, indbyggede slutsignallygter.

Og så bløde fjedre, at vognene kunne stå op og »vippe« efter en opbremsning.

Og sirene samt Bosch-horn, der godt kunne bringes til at lyde næsten som et udrykningskøretøj.

Og endelig bremse a la sporvogn.

Banen havde for år tilbage klassedeling f.s.v. angår dræsiner o.l.:

Direktionsvogn – mørkegrøn 4-dørs Lincoln fra o. 1921.

Overbanemestervogn – mørkeblå 2-dørs Chevrolet fra o. 1925.

Maskinafdelingsvogn – Ford fra o. 1923, 2 personer, varelad.

Banerne havde lysudkald på Hjørring Vest, 3 lyskasser, rød skrift, hvid bund og kombineret med klokkeringning.

Havde i »vakuamtiden« kun slanger i den ene side af person- og pakvognes endegavle. Den anden stander var blændet af, og vognene skulle således nødt vendes.

Havde perronbænke, hvor bogstaverne H.P. var en del af jernskelettet i gavlene og havde skinnebusser, der var gulorange og med litrering MS hhv. DS.

Foranstående var ikke hele særpræ-

get, men et springende, repræsentativt udvalg af de ting, man lagde mærke til.

Det og så det solide, velholdte Scandia-materiel var vel nok det, der mest faldt i øjnene for år tilbage.

Nu er det lynetterne, og er de end konforme, så er de et værdsat og stærkt benyttet befordringsmiddel på den

livskraftige HB, en bybane med en »bybus« i den ene ende.

Jo, det med flere jubilæer, fødselsdage, det er der al mulig grund til at tro på.

Tillykke HB!

SAG.

Motorvogne til Jugoslavien

Af HGC

I en tidligere artikel omtalte jeg de af Frichs leverede diesellokomotiver og motorvogne til Siam (Thailand). Jeg lovede dengang snarest at skrive noget om de motorvogne, som Triangel i Odense leverede til Jugoslavien. Imidlertid ville jeg gerne vide noget om, hvor i Jugoslavien, de blev brugt, samt om man var tilfreds med dem, og hvad der var blevet af dem efter krigen. Det har imidlertid været umuligt. Jeg har ellers prøvet at gennemlæse en masse tidsskrifter fra dengang, men uden at finde det mindste.

Takket være James Steffensen, som jeg er tak skyldig, har jeg dog fået tegninger af begge typer. Han skrev også til de jugoslaviske myndigheder og forespurgte (på fineste serbokroatisk) hvad der var blevet af vognene, men de svarede, at de formentlig var blevet ødelagt under krigen eller bortført af okkuperingsmagten (tyskerne).

Leveringen var på ialt 6 vogne af to typer, 3 af hver. Ordren er afgivet i

1934 og leveret i 1935. Vognkasserne var bygget af Scandia, medens maskineriet, ihvertfald for de store vognes vedkommende, blev indbygget af Triangel.

Lad os først se på den lille type:

Det drejer sig om en lille nydelig to-akslet motorvogn med førerrum i begge ender. I modsætning til de fleste lette motorvogne er den bygget i stål tilsyneladende på samme måde som DSBs Mq. De nærmere specifikationer er følgende:

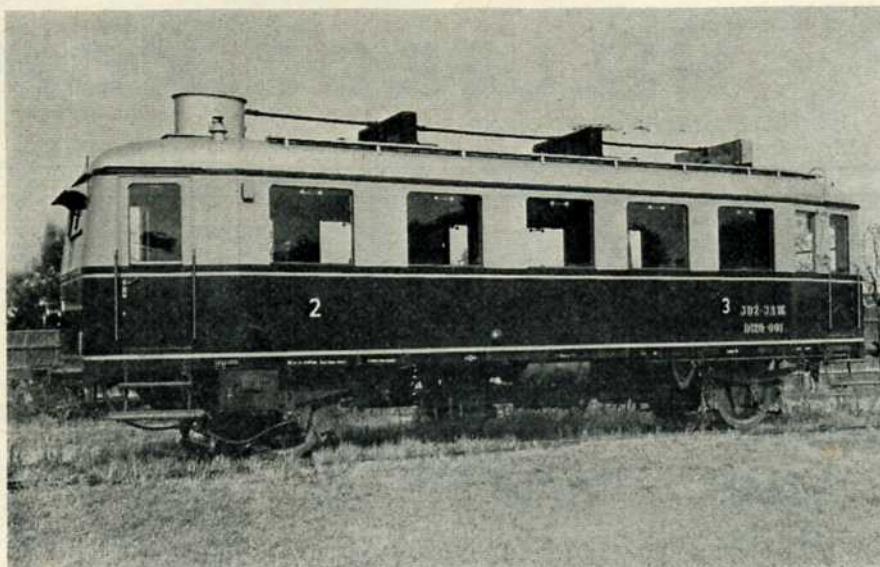
JDZ 120 001-3

DfA type XV og XVA byggenr. 1374-6
20 siddepladser på II kl., 30 på III kl.
Akselafstand 6,6 m, længde over puffer 11,552 m

Scania-Vabis Hesselman dieselmotor 6 cyl.

001 har Voith hydraulisk turbo-transmission og 002-3 mekanisk gear fra Zahnradfabrik Friedrichshafen.

I den ene ende befinder sig et toilet.



JDZ D 120-001. Fabriksfoto