

Ingeniør C.V. Kier,  
Langelinie 79,  
Odense.

P.t. Hjørring, den 12. marts 1965.

Hr. direktør Aage Velling,  
Hjørring Privatbaner,  
Hjørring.

Ang. fornyelse af banens rullende materiel.

Refererende til personlige samtaler med direktøren skal jeg hermed meddele, at jeg er fuldt enig med Dem i det forslag, som skinnebusudvalget er fremkommet med ang. køb af nyt materiel til personbefordring fra Waggonfabrikken Uerdingen A.G., Krefeld-Uerdingen. Jeg kan således anbefale, at der til erstatning for banens 2 skinnebustog (2 motorvogne og 2 påhængsvogne) samt de 3 gamle motorvogne (M 20, M 21 og M 23) søges anskaffet 2 motorvogne + 2 styrevogne fra førnævnte fabrik med de af banen foreslåede ændringer, hvad angår puffer og træktøj.

Da skinnebusserne blev anskaffet efter sidste verdenskrig i årene fra 1948, blev de bygget efter svenske statsbaners og privatbaners modeller for skinnebusser, og disse var letbyggede og af trækonstruktion, hvorhos dog bemærkes, at de danske skinnebustog blev bygget med stålkonstruktion. Man regnede dengang med, at de ville kunne holdes i drift i ca. 15 år. Det rullende materiel på Hirtshalsbanen er ret udsat for uheldig påvirkning af søluften, der bevirker, at ståldelene tæres og må fornyes. Maskineriet og derunder trykluftbremsedelene er ligeledes stærkt udsatte. Skinnebusserne er efterhånden ved at være i en sådan stand, at reparationsomkostninger fremover vil blive uforholdsmæssig store. Det skal samtidig påpeges, at skinnebusser, der udbydes til salg fra andre baner herunder fra baner, der nedlægges, er udslidte, og køb af sådant materiel kan absolut ikke anbefales. Hvad angår de 3 motorvogne M 20, M 21 og M 23, kan jeg udtale, at disse er udtjente og iøvrigt umoderne til nutidens trafik. Dertil kommer, at vognene er ret tunge, og hestekræfterne er få. Ligeledes påpeger jeg, at ind- og udstigningsforholdene for de rejsende, særligt for ældre mennesker, er meget dårlige, og kritik har ofte været fremført.

For så vidt angår trækraften til gods- og tunge gennemgående persontog (vogne), skal jeg anføre følgende:

Det i 1958-59 anskaffede 650 hk. Mak lokomotiv har vist sig dels at være driftssikker og dels at have evnet at løse opgaven af den tunge trafik på Hirtshalsbanen. Man har ingen reserve for dette lokomotiv udover 2 300/330 hk. Frichs lokomotiver, bygget i 1931. Disse lokomotiver vejer hver 46 tons, hvorimod Mak-lokomotivet vejer 52 tons og har en adhæsionsvægt på 52 tons, og den fulde vægt af lokomotivet bliver udnyttet, hvorimod de gamle Frichs lokomotiver kun har 2 af 5 aksler, hvor hjulsættene udnyttes til adhæsionsvægten, hvilket vil sige, at man her kun får en adhæsionsvægt på ca. 20 tons. Dertil kommer, at det elektriske anlæg ofte brænder sammen og medfører en meget dyr og langvarig reparation. Yder-

ligere forekommer akselbrud på drivhjulene, da tandhjulet på drivakslerne ikke er fastgjort til hjulstjernen, hvorved akslerne får et vridningsmoment, der foranlediger, at de knækker ved hjulstjernenavet 5 mm inde på akslen - en konstruktion som iøvrigt er forladt for mange år siden. Jeg er indforstået med, hvis det er muligt, at købe et brugt dieselelektrisk lokomotiv af typen Frichs, 750 hk. som bl.a. findes ved Ålborg Privatbaner, Lollandsbanen, Hillerød-Frederiksværk-Hundested jernbane, Gribskovbanen m.fl., men da disse lokomotiver næppe kommer til salg de nærmeste år, og da jeg ikke kan anbefale at købe brugte lokomotiver hos andre privatbaner af typen 425/50 hk. dieselelektriske, kunne man evt. forsøge at købe et brugt 650 hk. Mak. af samme type som den Mak, banen har. Når jeg ikke anbefaler et nyt Mak-lokomotiv, skyldes det, at en sådan investering vil være for stor i forhold til udnyttelseskapaciteten. Man vil ved at købe et Mak-lokomotiv (brugt) opnå den fordel at have 2 lokomotiver af samme type, hvilket vil have sin betydning både vedligeholdelsesmæssigt og driftsmæssigt. Hvorvidt man skal sigte efter et Frichs lokomotiv på 750 hk. eller et brugt Mak. 650 hk. må afhænge af udbud og pris.

Videre skal jeg henlede opmærksomheden på, at rangertraktoren i Hirtshals, som blev anskaffet i 1934, og som kun er på 115/125 hk., i de seneste år har været genstand for store og ret kostbare reparationer og derfor nu nærmer sig tidspunktet for en udskiftning til en kraftigere og mere driftssikker traktor, men jeg skal dog på nuværende tidspunkt ikke udtale mig nærmere om dette spørgsmål, udover at jeg dog allerede nu vil anbefale, at man ved den kommende udskiftning interesserer sig for en traktor af typen, dieselmekanisk konstruktion og betydeligt kraftigere end den nuværende.

Til slut skal jeg anbefale til overvejelse at foretage en modernisering af personvogn CL 30 (stålvogn anskaffet i 1948), således at denne vogn kommer til at passe bedre i komfort, belysning, gang m.v. i sammenligning med DSB og DB-personvogne samt til de påtænkte nye tog fra Uerdingen. Sidstnævnte modernisering kan anbefales foretaget på eget værksted i Hjørring som lejlighedsarbejde.