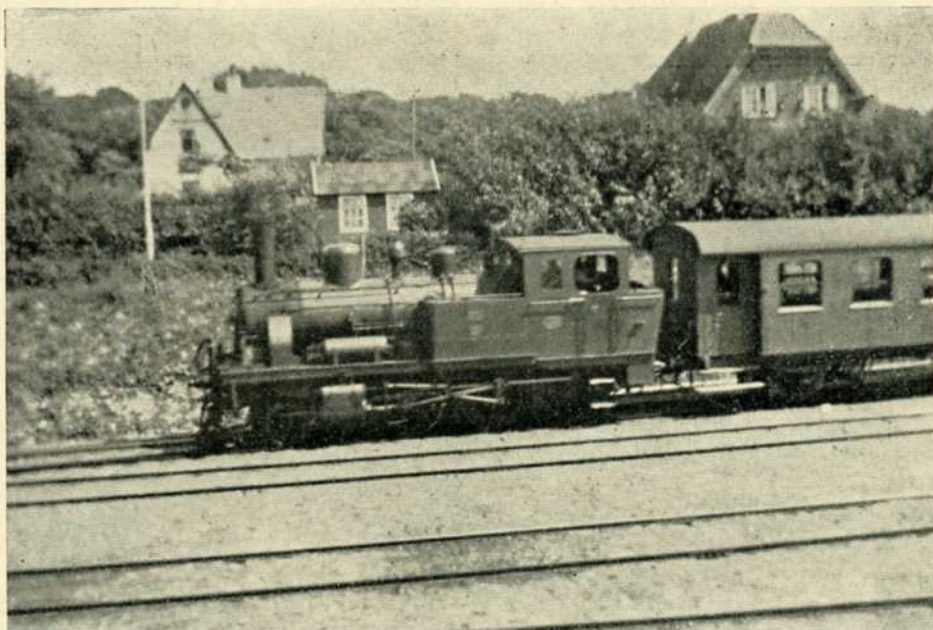


HJØRRING-HIRTSHALS BANEN

Danmarks eneste private bane med direkte spor til udlandet



Fra gamle dage. H B loko nr. 31 på Hjørring V. station i 1936

Rent bogstaveligt talt er overskriften vel nok på gyngende grund, idet banens navn er HB (eller rettere en del af HP), og sporforbindelsen formidles af M/F »Skagen«, der danner forbindelsesled mellem Kristianssand og Hirtshals.

Banens internationale placering bevirker i øvrigt, at en beskrivelse af denne naturligt falder i 3 afsnit: i går (fortid), i dag

(nutid) og i morgen (fremtid), og som det senere skal ses, er disse afsnit ikke alene interessante hver for sig, men ligger ydermere til en vis grad udenfor normale privatbaneforhold.

Fortiden

begynder som en beskrivelse af en ifølge lov af 27. maj 1908 vedtaget bane fra Hjør-

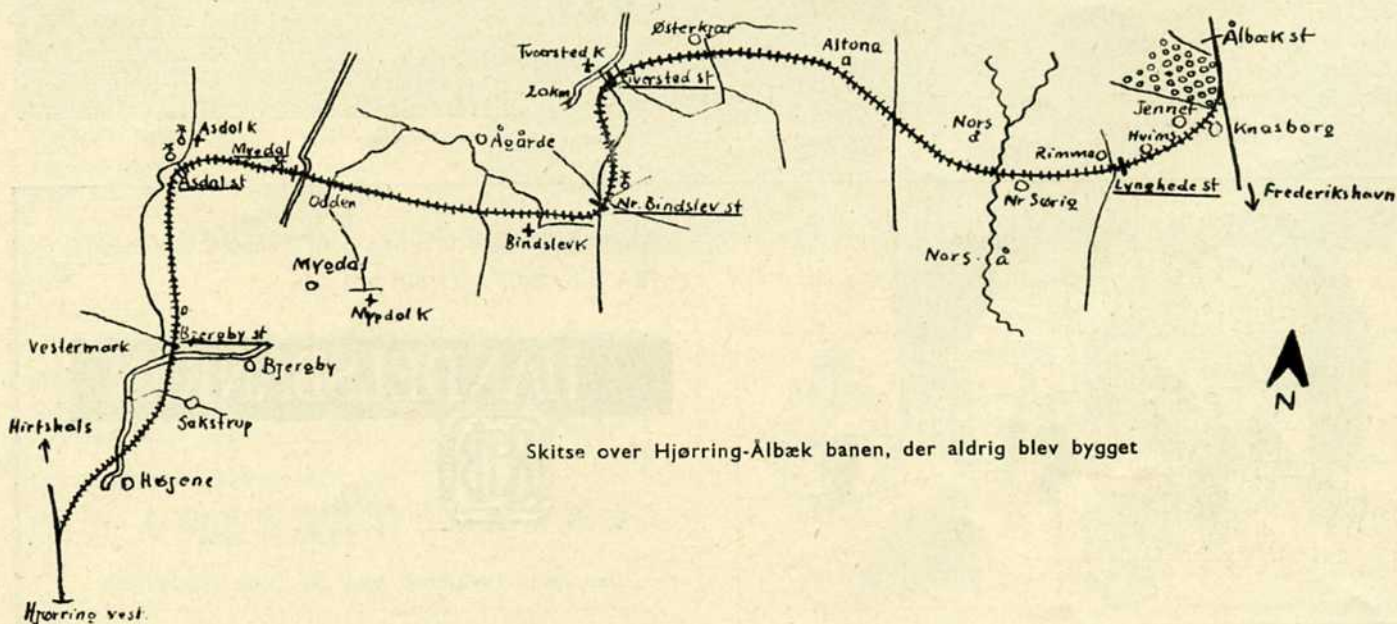
ring over Tversted til Ålbæk med sidebane Vellingshøj—Hirtshals.

Denne banekombination benævntes HA, hvilke initialer — som det bl. a. vil ses på afbildede godsfrimærke — blev anvendt på de i anledning af baneanlægget fremstillede formularer m. m. Som kuriosum kan nævnes, at såvel trækraft som materiel bar disse initialer indtil 1932.

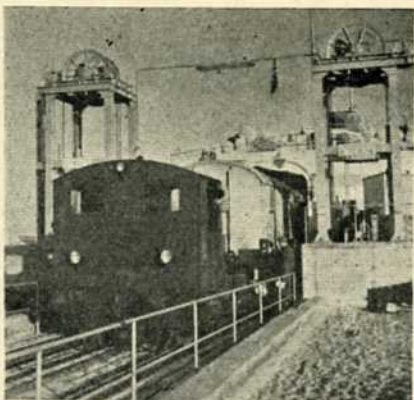
Hosstående skitse viser såvel Albækbanens forløb, som de stationer, der skulle rejses i forbindelse med banens anlæg. Det skal dog i sandhedens interesse anføres, at ser det end fint og færdigt ud på papiret, så er der i virkeligheden — af reelle jord- og bygningsarbejder — kun udført noget udgravningsarbejde, hvor de to baner i nordenden af Vellingshøj station skulle skilles.

Ved forbiørsel i dag ses en udgravning drejende mod nordøst, samt en svag sækning i jordsmonnet et stykke længere fremover i samme retning. Derefter oplyses ethvert spor af den påbegyndte bane. Når jordarbejdet på dette sted blev påbegyndt skyldes det i øvrigt, at nævnte arbejde blev igangsat af Hjørring kommune som nødhjælpsarbejde.

Sidestrækningen Vellingshøj—Hirtshals blev altså den eneste af de »siamesiske tvillinger«, der overlevede fødselen, men denne tvilling har til gengæld — sin ringe kilometermæssige udstrækning til trods — vokset sig stor og stærk. Der blev til bane-



Skitse over Hjørring-Ålbæk banen, der aldrig blev bygget



Færgerangeringen i Hirtshals udføres med 115 hk, traktor HP nr. 40 (tidl. H L A nr. 10 fra 1934)

anlægget anskaffet 2 loko (I-C tenderloko fra Henchel, 9 perron-, post- og rejse-godsvogne, samt 11 godsvogne.

Motorisering af trækraften fandt sted i årene efter 1927, i hvilket år den første motorvogn blev taget i brug, senere (i 1933) er til banen anskaffet et 3 koblet dieselloko fra Frichs, 300 hk, egenvægt 50 t (nu HP nr. 12).

Denne motorisering bevirkede, at der fra 1926 til 1934 skete en kraftig nedgang i antallet af korte damptogs-km (1926 — 74200 km, 1934 — 600 km). Efter sidstnævnte år har dampkørslen yderligere mistet terræn, og det kan i dag fastslås, at kun meget vanskelige sneforhold eller flere samtidige nedbrud vil trække de nu intakte 4 damploko frem af mølposerne, nærmere betegnet fra det bevarede remise-anlæg på den i 1942 nedlagte Hjørring vestbanegård.

Under banens fortid hører også banegårdsspørgsmålet i Hirtshals, idet dette spørgsmål har måttet løses gentagne gange. Begyndelsen blev gjort med en lille men gedigen bygning ved Hirtshals by's første sporanlæg, beliggende hvad man vil kalde »på landet« øst for det, der engang skulle blive den nu over 3000 indbyggere store by. Der var samme sted opført



Nuværende stationsbygning i Hirtshals er imponant

remise, og begge bygninger genfindes i dag.

Den landlige beliggenhed viste sig ret hurtigt at være gene, hvorfors stationsbygning nr. 2 — der ligeledes er intakt i dag — var en baraklignende bygning beliggende umiddelbart vest for banens nuværende endestation, og vis à vis havnen. Gennem flere år var denne barak en trang ramme om den allerede da stærkt voksende trafik.

Først da det ved flytning til den nuværende hovedbygning — der til gengæld byder på særdeles tiltalende forhold for både publikum og personale — kan man sige, at banegårdsspørgsmålet har fundet sin endelige løsning. Samtidig hermed kunne stationens chef efter flere års hjemløshed (bolig ude i byen) sætte foden under eget bord om man så må sige. Denne sidstnævnte bygning var tidligere banens administrationsbygning, og overtagelsen af denne blev muliggjort ved et mageskifte hvori bl. a. den førstbyggede station indgik.

Jeg tror disse historiske rids er nok til at danne basis for næste afsnit.

Nutiden

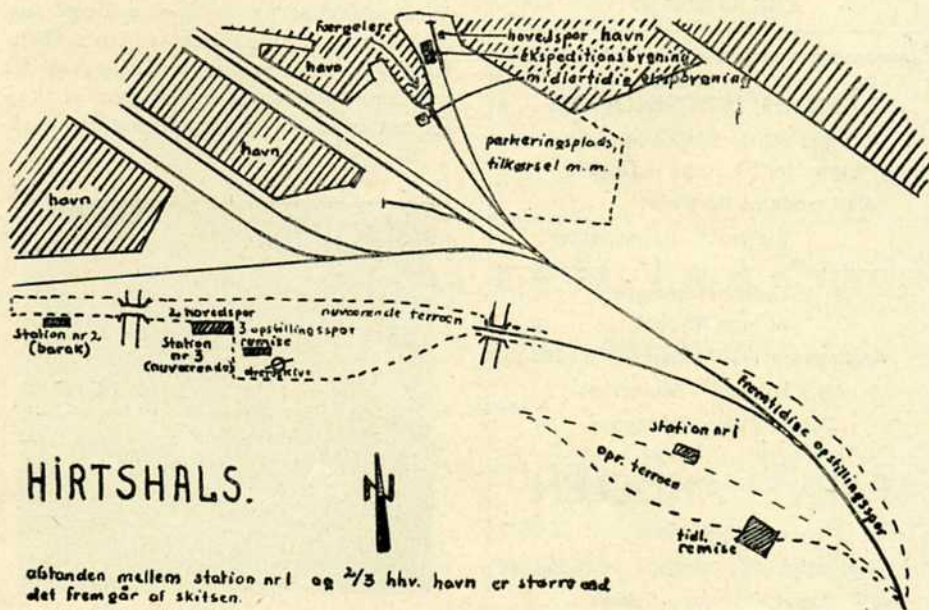
kan kort karakteriseres gennem de få ord: *en privatbane i rivende udvikling*. Desværre er det kun et fåtal af endnu bevarede privatbaner, der er inde i en tilsvarende udvikling, men det bør retfærdigvis samtidig nævnes, at udviklingen til en vis grad er en følge netop af banens internationale karakter, ganske vist kombineret med havnens, og hermed byens, eksplosionsagtige udvikling. Ved simpel optælling i køreplanen findes let frem til tallet

11 daglige togpar, men det ses ikke, at disse togpar virkelig er *tog*, og ikke privatbanernes almindelige befordringsmiddel skinnebuser (ikke opfattes i nogen nedsettende betydning). Ganske vist ejer H. P. 2 skinnebuser, og eet af disse gæster i indeværende køreplansperiode banen, men kun som en søndagsforeteelse. Medvirkende hertil er især, at der ofte med kort varsel kommer fiskevogne til befordring, en befordring det på grund af skiftende vejrforhold ikke er muligt helt at lægge i faste rammer.

Der er i køreplanen indlagt 2 blandede togpar samt 1 godstogspar, men der køres derudover særtogskørsel i ret stor udstrækning, idet visse massetransporter (brændsel) banebefordres Hirtshals—Hjørring.

På Hjørring st. findes foruden et stort remiseanlæg endvidere et udstrakt depotsporanlæg rummende en ikke ubetydelig godsvognspark — ca. 60 lukkede og ca. 70 åbne godsvogne — tilhørende H. P. Antallet af vogne synes især stort når henses til, at privatbanevognparken i de senere år er indskrænket noget, men når man hører hvilket vognantal der indenfor en kort tidsfrist kræves ved losning af blot een kuldamer i Hirtshals, forstår man, vognenes tilstedeværelse.

Der findes heriblandt en del godsvogne med højt bremschus (tårnbremse), hvilket man sjældent møder i vognparken anno 1959. Under nutiden hører også at nævne et nyanskaffet 650 hk. MAK-dieselloko, der er malet i en festlig højroed farve. Hvor det tidligere nævnte Frichs-dieselloko på stigningen Hirtshals—Horne maksimalt belastes med ca 7 fuldtlæssede vogne, køres med det nye loko med ca. 20 til-



svarende vogne. Altså en driftsrationalisering, der giver sig stort udslag i antal kørte særtogskilometer, og herigennem på økonomien.

Stationsmæssig set — banen har 4 mellemstationer — er driftsformen ligeledes den økonomisk bedst mulige, idet såvel jernbane som postekspedition besørger af ekspeditricer. Alle 4 stationer er forsynet med læssespor, og en (Horne) endvidere med krydsningsspor.

Banens skinner — 24,39 kg/m — er på nær en strækning mellem Vellingshøj og Vidstrup, samt en kort strækning før Hirtshals, lagt i grusballast. Nævnte to undtagelser har skærveballast, hvilket det førstnævnte sted er foranlediget af tendens til opfrysning, og det sidstnævnte sted af de igangværende udvidelser.

Sikringsanlægget er, selv om dette allerede dlebniwaMe6td rede blev indført i 1939 på grund af forstående kørsel med »Nordpilen«s ene halvdel til Hirtshals, af et for privatbanegenemsnit moderne tilsnit. Samtlige mellemstationer er forsynet med daglyssignaler med gennemkørselsangivelse, og strækningen iøvrigt med de på DSB anvendte hastighedstavler. Sporaflåsningen er via 2 nøgler sat i afhængighed af signalgivningen.

Som det fremgår af foranstående, er betegnelsen: en privatbane i rivende udvikling, ikke et frimodigt postulat, men bygget på realitetsbetonet grund.

Sjælland

Aktieselskabet

Banken for Ringsted og Omegn

Jernbanepersonalets damer anbefales

Damefrisørsalonen

v/ Anne B. Clausen

Strandvej 59, Køge — Tlf. 379

Alt i moderne hårpleje

Sidste nye permanenter

Kolonialforretningen

v/ Inga Mygind

Vordingborgvej 49, Køge — Tlf. 118

Alt i kolonial — konserver

Tobak — Vine, Spirituosa

FARVEHANDELEN

v/ Lilly Hansen

Nørregade 36 — Køge — Tlf. 505

Tapet — farver — lakker

Løbere og linoleum

Fremtiden

er derved, at motorfærgen »Skagen« allerede siden 14/12 1958 har været jernbanelæsefærgen mellem Kristianssand og Hirtshals (blev indsat sommeren 1958 uden at der da var etableret klap med spor m. m.), nært forbunden med nutiden.

Når nævnes at der maksimalt pr. tur kan overføres 6 normale to-akslede vogne, tror jeg, at dette i øvrigt yderst tiltalende fartøj må betragtes som tilstrækkelig omtalt, idet enkeltheder må anses for at være kendt gennem presse- og fagbladsomtale.

Da tallet 6 jernbanelæsevogne selvsagt kan kræve en vis kontrol — eller kontingentering — for at opnå en jævn udnyttelse af færgens sporplads, og fremfor alt for ikke at blive udsat for et uventet stort tilløb af vogne, med deraf følgende døgnlange ventetider, er en sådan kontingentering gennemført i praksis på den måde, at der fra statsbanernes 2. distrikt i Århus gives læsetilladelse til de vogne, der ønskes befordret via overfarten.

En kuriositet er i den forbindelse, at færgen er forsynet med »bredspor«, idet sporvidden er 1453 mm.

Ganske vist er forskellen fra 1435 til 1453 ikke kolossal, men dog nær den liden tue, der kan vælte stort læs. Forsigtig rangering til og fra har indtil nu klart denne mærkværdighed uden gener, en mærkværdighed, der formentlig har sin oprindelse i en simpel ombytning af de to cifre i 35. I forbindelse med etablering af færgelejet i Hirtshals er igangsat store anlægsarbejder, hvis væsentligste komponenter er ekspeditionsbygning samt parkeringsplads. De forskellige lokaliteters indbyrdes beliggenhed fremgår af hosstående skitse, til hvilken kun skal bemærkes, at der ved anlæg af den nye »havnestation« vil blive åbnet mulighed for at såvel modtage som afsende tog direkte (uden at berøre Hirtshals st.), samt at der ved anlæg af det nye depotsporområde øst for sporene skaffes mulighed for at opstille tog af en så-

dan størrelsesorden, at der vil kunne drages fuld nytte af tidligere nævnte nye dieselloko, uden at man — som nu — skal foretage en delt opstilling i bestående relativt korte opstillingsspor.

Statistisk kan være et tveægget sværd i ukyndige hænder, men jeg tror dog, at efternævnte tal vedrørende Hirtshals st. (der i dag har et personale på 12 mand) kun kan virke efter deres hensigt, nemlig yderligere at slå fast, at det virkelig er en bane, der er inde i en rask fremadskridende udvikling.

År	Antal rej- sende fra st.	Antal rej- sende til st.	Fra st. t. gods	til st. t. gods
1937	22475	29678	4684	3799
1958	44612	45386	17142	11276

Det er som bekendt svært at spå, og især om fremtiden, men trods det tør jeg spå banen en fremtid fuld af opgaver, og tør udvide spådommen til at omfatte en eksistensberettigelse i lang tid fremover.

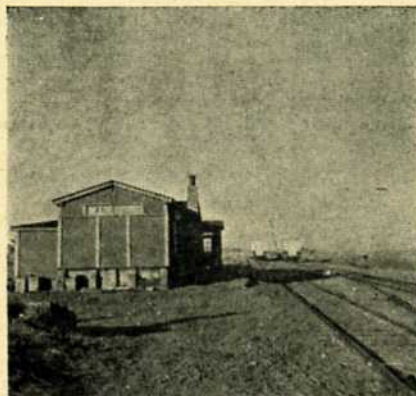
Prb.

Det nye rangerterræn

Som anført i oversigttegningen yderst til højre, kan det tages i brug sidst på sommeren.

Ved siden af læssesporer anlægges en helt ny vej, der tilsluttes det øvrige vejnet, og som bundsten til denne nye vej har man flere hundrede kubikmeter cementstumper, der stammer fra den bunker, der før lå på arealet og som var blandet sammen af 6000 poser cement og masser af jern. Bunkeren blev sprængt med plastisk sprængstof og bagefter bearbejdet med luftthamre.

Afgravningsarbejdet, der udførtes som beskæftigelsesarbejde med en del henviste arbejdere fra Hjørring, er nu stoppet, dog skal vejen gøres færdig, men et endnu større afgravningsarbejde med flytningen af 40.000 kubikmeter jord skal påbegyndes til efteråret, og det areal, der herved



Hirtshals station nr. 2
(barak)



Gennemsnitstoget af 1959. Personvognen er en 4-akslet truckvogn bygget af Scandia efter krigen (89 siddepl.)

