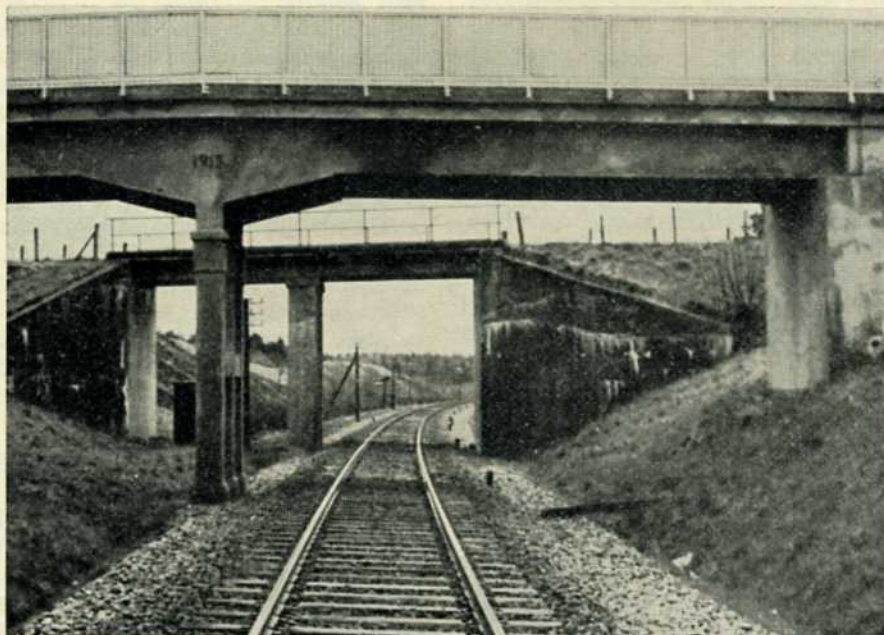


På spor efter nedlagte privatbaner

Hjørring-Hørby banen 1913-1953



Den bageste bro første HH over DSB sporet lidt syd for Hjørring.

Den forreste bro er en markvejsoverføring.

Hjørring by, udgangspunkt for H P, det har vi hørt om. Hørt om, hvad der i 1967 er at genfinde, herunder også om det, der fra fortiden peger ud mod H H. Ikke nogen fjern fortid, ganske vist, 1953 forsvandt banen, men dog fjern nok til at mange spor er slettet, helt og aldeles. Det skal vi møde senere.

Foreløbig står vi i Hjørring, der hvor H L A-sporet ender, og hvor — sideløbende — H H gik. Let at fastslå retningen, ja, det er det, men alle byer breder sig, og dette er også tilfældet her. Nye haver, nye huse, Agtrupvej må benyttes et lille stykke. Den løber dog kun lidt til højre og bringer os derfor ikke ud af kurs, hurtigt er det gamle baneplanum under fode.

Før en lille dæmning mangler ganske vist et gennemløb, men det hindrer slet ikke videre fremtrængen, der sker i langt venstresving med stor radius. Terrænets bakkede karakter — små krappe bakker — gør det let at følge kursen, stigende som den er op mod DSB, der passerer i en højde af 30 m o. h. Broen, ja, den er helt o k, selv om den er tømt for ballast. Skulle det endelig være, så eksisterer ligeledes stadig den bro, der 15 m t. v. bærer en markvej over DSB. Nu er det horisontalt stræk gennem plantage, der

ligger for. En delvis åben stribe er levnet, levnet næsten helt til hovedvej A 14 nås, idet der så her atter er nye haver, nye villaveje, der maser sig frem. Alt er borte, og der må krydses frem ad disse veje til kvarterets østgrænse nås.

Og hvor er så banen? Her gør en kikkert underværker, idet absolut flad mark ikke giver det savnede tegn. Nog-

le få buske og træer samt en lille vold mod s. ø., er det ikke det, vi søger? Kikkerten bekræfter, og rigtigt placeret ligger en stort set ret stribe for, så ret at Ilbro station anes i det fjerne. Jordarbejder ses der kun lidt af, men ved det tidligere Fuglsig trinbræt (ved gården af samme navn) findes både udgravning og sneskærm. Så store jordarbejder, at der var rig anledning til snebesvær her. Det var da også i »togtiden« et ømt punkt.

Mens vi er ved sneen, så fra 28/2 1941 dette:

Værste snestorm i 40 år! — skrev pressen om det, der begyndte den 27/2, hvor toget fra Hørby kl. 18.45 kørte fast vest for Lørslev. Hjælpemaskine fra Hjørring nåede toget hen mod midnat, men magtede intet. Kørte atter mod Hjørring, men kørte hurtigt fast. De rejsende måtte så gå til fods til Ilbro, og kl. 2-3 morgen den 28. februar udsendtes fra Hjørring endnu 2 loko. De var koblet med bagenden mod hinanden, men kørte trods de samlede hestekræfter også fast (ud for Vester Brønderup). Endelig udsendtes kl. 8 et 5' loko med en større styrke af snekastere. Først ved middagstid nåedes de 2 loko ved V. Brønderup, og først da kom der gang i rydningen.

Ilbro

Til Ilbro station i km 6,7 i svagt faldende terræn, men efter ret linie. Stationen havde læssespor af 91 m's læng-



Overskæringen i Tårs 1926. T. h. advarselsskilt, der normalt var dækket af en plade, der ved kædetræk hejstes op for: Toget kommer.

de. Stationspladsen er pløjet op, pakhusrampen ligger helt frit. Bygningen bebos nu af bilforhandler. Frænde er frænde værst!

Fra Ilbro i venstrekurve mod Lørslev. En ret stor bro er intakt og derudover græsklædt stribe afvekslende med småtterier, hvad jordarbejder angår.

Lørslev

Beliggende i banens km 8,9 havde i sin tid 95 m ladespor. Nu er boligen bolig for privatmand. Det var her, der i oktober 1946 under rangering med tog 1130 fandt en afsporing sted. En bolt til tungen i et sporskifte faldt ud, med det til følge, at lokoets bagerste hjulpar samt 4 vogne afsporede.

Kommet øst ud af Lørslev er der få og små spor. Hovedsagelig er det marker, der ligge for, og dette er et utaknemligt arbejdsgrundlag, når det gælder banegenfindelse. Efter højresving ud i lang ret linie, på hvis midte

Bøjholm trinbræt

ligger. Km 11,6. Isoleret og ensomt, men til gengæld som et monument, der ikke er til at overse. Indtil og efter Bøjholm er der som nævnt ikke mange ledefyr, dog findes n. v. herfor en markvejsskæring samt en mini-bro, begge dele bærer umiskendeligt banepræg og giver retningen, der ellers er vanskelig at finde netop her.

At der ved passage af A 14 ved Fuglsig, øst for Bøjholm og sydøst for Tårs har eksisteret mergelbaneskæringer i niveau (leje ved Guldager), er det helt håbløst at efterforske in natura. Nej, vi må næsten helt til Tårs, hvor en lav, men på den anden side, lang dæmning over enge, højresvingende er den, leder os til vejskæringen, over denne og ind på

Tårs station

Banens km 14,0. 205 m hovedspor og 93 m læssespor i sin tid. Nu posthus og med nye huse på stationspladsen. Straks derefter stor udgravning, der hurtigt går over i dæmning. Igen dæmning og nu i venstresving. Så borte, selv om der efter det gamle kort skulle være endnu et stykke tilbage. Vejarbejder må formentlig være årsagen.

Uanset den manglende dæmning stiger terrænet op mod Tranget, der er banens højest beliggende station. Km 17,8. Halvvejs nået denne station dukker pludselig frem ret højt oppe i bakkerne relativt store jordrester, et helt velbevaret planum mellem bakketop-

pene. Fin udsigt har der i sin tid været herfra. Smårester findes videre, og vi er i

Tranget

Læssesporret havde i sin tid en længde af 92 m. Nu bolig. »Vil De købe stationen?« spørger ejeren, og der er tilsyneladende alvor bag spørgsmålet. Men opgaven er jo ikke at købe op til en veteranbane, blot at genopleve togturen.

2 km fin markvej følger, delvis gennem småudgravninger, og vi sætter os her et øjeblik, for at tage et overblik over banens rullende materiel, som dette nu blev katalogiseret i DSB's halvofficielle bulletin pr. 1/1 1932:

Personvogne: B11-12, midtgang, 2-aksl., aksafst. 7,8 m, 52 pl. — C 41-42, midtgang, 2-aksl. aksafst. 7,22 m, 56 pl.

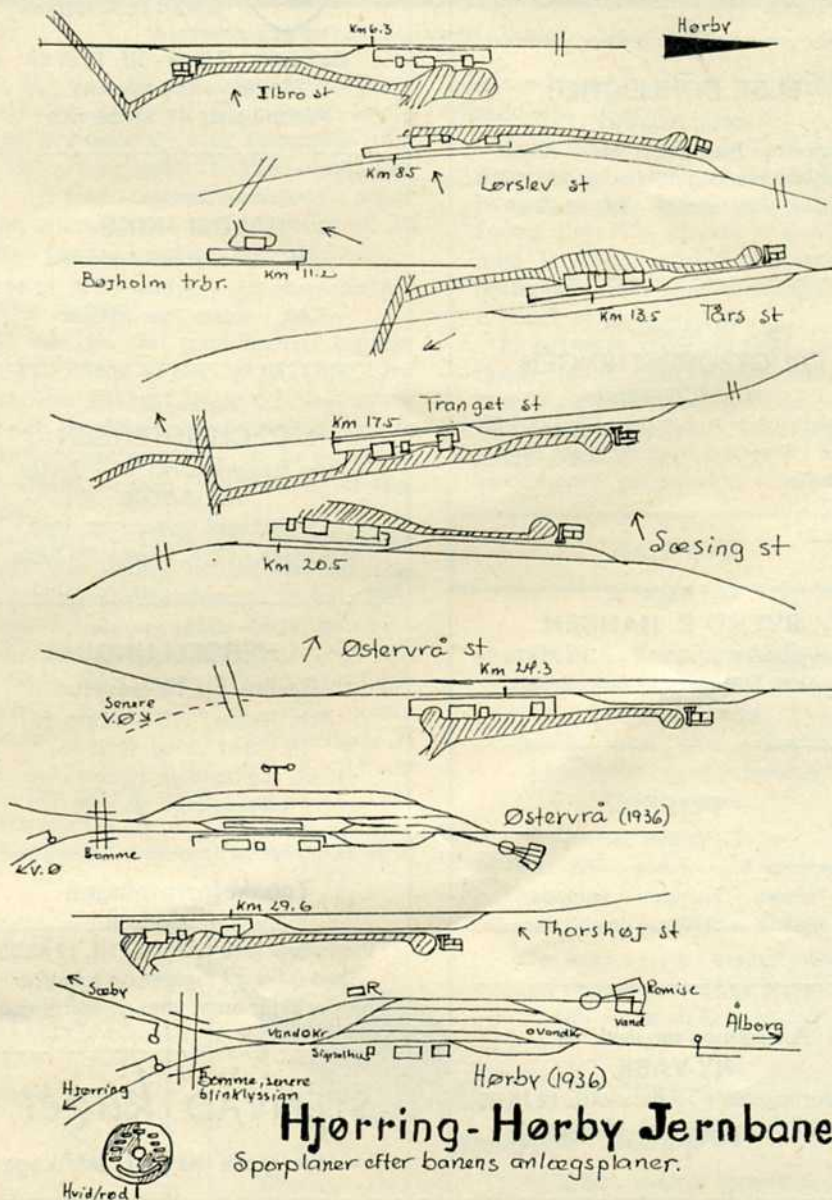
Post- og rsgv.: E 86, 2-aksl. aksafst. 6,0 m.

Godsvogne: 1 brunmalet luk. litra G, gods- og bænkev., 32 pl. — 2 brunmalede luk. litra H, gods- og bænkev., 37 og 42 pl. — 1 hvidmalet luk. litra I, bæreevne 12.500 kg. — 7 brunmalede luk. litra O, bæreevne 12.500 kg — 9 åbne litra PF, bæreevne 12.500 kg. — 10 åbne litra PF, bæreevne 12.500 kg, lavsidede. — 4 åbne litra T ballastvogne.

Atter i gang, stakåndet af de store jordarbejder, der er levnet spor af, og selv om terrænet falder godt ned mod Sæsing. Der er først stor udgravning, så stor dæmning, der pludselig er brat afskåret, men med et gennemløb helt intakt i bevarede del. Højresving og så

Sæsing station

Km 20,8, i sin tid 143 m læssespor.



Nu bolig. Derefter stor udgravning, flere jordarbejder, dæmning over bæk-gennemløb, udgravning, venstresvingende over en ret stor strækning, og efter at have toppet med ca. 45 m ved Dalvang, faldende ned mod

Østervrå

Km 24,8. I sin tid bestykket med 173 m hovedspor og 93 m læssespor. Østervrå, hvor den nye Brønderslev-Frederikshavn vej har slettet banespor, slettet dem så godt, at det østover er uvist, om vejen dækker banen, eller om dæmningens fyld er flyttet til vejen. Vest ind mod Østervrå er der i øvrigt en del mindre jordarbejder levnet, stedvis en grusstribes og alt i alt tilstrækkeligt til at holde kurs. Selve Østervrå station hænger sammen med et omfattende byggeri, skole mv., mens remisen — let genkendelig — benyttes som garage.

Og så var det altså asfalt mod øst, jævnt stigende indtil kort før bakketop, hvor en åbning mod højre tydeligt viser, at det var her det foregik. Udgravning straks og derefter vekslende jordarbejder til og forbi gården Lindholm, men hvor lå trinbrættet?

Fladt markstræk følger, en ret stor og ret lang dæmning, der ender brat. Atter mark, lille kort dæmning, udgravning, atter kort, men til gengæld voksen dæmning. Dernæst igen udgravning, og vi er i

Thorshøj

i km 29,6. Læssesporlængden var her 92 meter. Villaer breder sig på stationspladsen. Stationen, ja, det er en hyggelig bolig, en ny vinterhave er indviet. Videre mod Hørby, først med en sneskærm som ledestjerne, men hurtigt fulgt af smårester, grusstribes m.v., i hvert fald nok til at stedfæste. Tamstrup trinbræt er helt borte og mergelbaneskæringen, der i sin tid eksisterede vest herfor er gået samme vej (det var Dybvad mergelleje, der havde sine spor ude).

Og så gentagelse — dæmninger og småudgravninger i smukt afpasset ryt-



Remissen i Østervrå. Stationen skimtes i baggrunden.

me. Et sted er der fyrretilplantet og vanskeligt passabel. Vi svinger os op til at præstere en stor dæmning fulgt af udgravning nord for hus, og det sidste stykke byder så kun på få realiteter, men stadig tilstrækkeligt til at kunne mestre opgaven uden besvær.

Hørby station

Så var det slut med banens kilometer, 35,0 nåede vi her op på. Inde i byudkanten lukker huse og gadeanlæg for det, der burde have været at se. Og stationsbygningen, den er jo intakt al den stund, at den frekventeres af tog. Endnu.

Remissen — beboelse, vandmåleren sidder der endnu, og så går der tog, befordringsmuligheden er intakt. Blot i toget under retræten dette, at der i banebetænkningen, 1906, var plan om en bane Hjørring-Dybvad (subsidiært Hørby). Skønnedes at ville koste 1.295.000 kr. og ville få driftslængde 37 km. Normalsporet og med et allerede da — læg mærke dertil — skønnet årligt driftsresultat på ÷ 7.000 kr.

Hvis ikke De er træt af facts, så også

disse enkle oplysninger fra trafikkommissionens 1936-betænkning:

I sin tid anlagt med 22,45 kg skinner og for et beløb af 1.616.800 kr., hvoraf staten bekostede halvdelen. Indtil 1/4 1939 drevet i fællesskab med Hjørring privatbaner, men fra dette tidspunkt sammensluttedes banerne i et aktieselskab.

10 betjente stationer inkl. endestationer + 1 ubetjent holdeplads. I Hørby remise med 2 pladser.

Vel mødt i Østervrå med start på V Ø for øje.

Aalborg

SHELL Service-station

Mylus Erichsensvej 78, Ålborg
Telefon 16 10 75

Benzin - olie - vask - smøring
hjulafballancering - tændrør
Quick service

Fredericia By's og Omegns Spare- og Lånekasse

platan



Det store udvalg i kvalitetsmøbler
og tæpper til rimelige priser ...
NB. Rabat til Etatens folk.

Vejlevej - Horsens - Tlf. 62 33 88 - overfor Torsted Skole