

Farvel til HJØRRING—HØRBY BANEN

Tekst og foto: Ib U. Andersen



Øverst: Hørby station

Midten: Sæsing station

Nederst: Østervrå station

Den 15. marts 1953 kørte det sidste tog på privatbanen Hjørring—Hørby, og dermed er et kapitel i nordjyllands trafikhistorie afsluttet. Hørbybanen er den anden af de 4 privatbaner, der i 1939 sammen sluttedes til eet selskab, Hjørring Privatbaner, og som nu nedlægges, den første var som bekendt Vodskov—Østervråbanen, der nedlagdes den 15. marts 1950.

Hjørring—Hørbybanen, som vi i anledning af nedlæggelsen har aflagt et besøg, kunne den 8. november i år have fejret sit 40 års jubilæum, men denne begivenhed skulle banen altså ikke komme til at opleve, på jubilæumsdagen vil de fleste spor af banen være fjernet.

Forhistorie

Anlægget af de 4 privatbaner, der som nævnt oprindeligt dannede aktieselskabet Hjørring Privatbaner, kom først i gang på et ret sent tidspunkt, uden at der egentlig kan angives nogen grund hertil. Tanken om anlægget af Hørbybanen opstod vist nok for første gang i Taars i 1905, og planen fik ret hurtigt tilslutning blandt beboerne på egnen, hvor der afholdtes talrige besøgte møder, bl. a. i Tårs og Østervrå. Der var enighed om, at den nye bane skulle anlægges over disse 2 punkter, hvorimod der var delte meninger om, hvorvidt banens endestation på Sæbybanen skulle være Hørby eller Dybvad. Ligeledes var der heller ikke fuld enighed om linieføringen mellem Hjørring og Tårs; men dette spørgsmål var dog ikke hindrende for udarbejdelsen af et projekt med overslag for begge de nævnte linieføringer, hvorefter banen med Hørby som endestation antoges at ville koste ca. kr. 1.225.000,—, medens udgifterne ved at føre banen til Dybvad ville andrage kr. 1.295.000,—.

Forhandlingerne på rigsdagen resulterede i, at der i jernbaneloven af 27/5 1908 optoges anlægget af en jernbane fra Hjørring over Tårs og Østervrå til Hørby stationsby på Ålborg—Sæby—Frederikshavnbanen. Statens tilskud fastsatte til 50 % af anlægsudgifterne, medens resten af aktiekapitalen tegnedes af de interesserede kommuner og af enkelte private.

Derefter kunne anlægget af banen påbegyndes, og arbejdet hermed overdroges til firmaet Petri og Haugsted. Banen anlagdes som en let normalsporet bane med en

overbygning bestående af 22,45 kg skinner. Anlægget medførte ret betydelige jordarbejder, idet banen føres gennem et ret stærkt kuperet terræn, hvorfor man måtte tillade maksimalstigning på 1:100. Dette var nødvendigt af hensyn til stigningen ved Tårs, idet anlægsudgifterne ellers ville blive alt for store, men også på andre punkter af banen, bl. a. ved indløbet til Hjørring måtte der udføres betydelige jordflytninger. Banens stationer opførtes efter tegninger af arkitekt Sylvius Knutzen, der blev stærkt rost for disses hensigtsmæssige indretning, og banen stod færdig til ibrugtagning hen på efteråret 1913.

Ingen indvielse

Ved banens åbning for offentlig drift fandt der ingen egentlig indvielse sted, men banen gennemkørtes dog dagen før af et såkaldt inspektionstog, der medførte forskellige af de ved banens anlæg medvirkende honoratiore, hvoraf kan nævnes kommissarius Linnemann og amtmand Nørgaard. Turen forløb dog ikke uden festligheder, idet toget overalt hvor det kom frem modtoges af befolkningen, bl. a. i Tårs, hvor pastor Kjærgaard i spidsen for en større menneskemængde trådte frem og holdt en lille tale, hvori han tolkede befolkningens glæde over den nye bane. Heller ikke i Østervrå gik begivenheden upåagtet hen, idet der her serveredes champagne ligesom der var store festligheder ved endestationen Hørby. På tilbageturen til Hjørring gjordes der ophold i Østervrå, hvor selskabet spiste frokost, således at banen alligevel blev indviet på behørig måde, selvom det officielt ikke måtte hedde sådan.

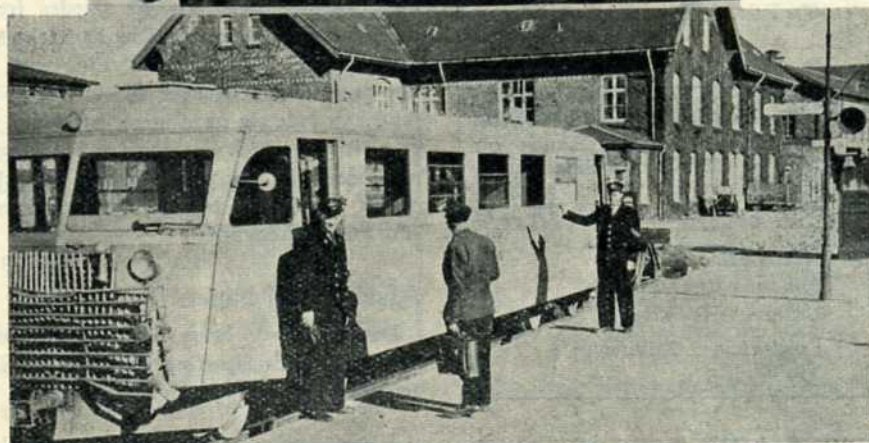
Vodskov—Østervrå banen

Med åbningen af Hørbybanen var de øst for Hjørring liggende kommuner rent trafikalt set godt afhjulpne, hvilket imidlertid ikke kunne siges om de syd for banen liggende kommuner. Dette resulterede i anlæget af Vodskov—Østervråbanen, der efter nogen forsinkelse kunne åbnes for driften i 1924. Derved blev Østervrå station et jernbaneknudepunkt, en betegnelse som byen nu altså mister, og Hørbybanens betydning blev forøget en del, idet der jo nu foruden banens egne gods- og persontransporter også blev tale om en del transittrafik. Dette kom bl. a. til udtryk i etableringen af særtog fra Hjørring til de landskendte Hjallerup markeder, hvis betydning for Vodskov banen var ganske overordentlig stor. Banens linieføring var dog ikke helt hensigtsmæssig, hvilket medførte en ret stor sårbarhed overfor automobilkonkurrencen, og banens betydning

formindskedes derfor efterhånden i en sådan grad, at det ved de meget omfattende og langvarige forhandlinger, der i efteråret 1949 førtes om Hjørring privatbaners fremtidige skæbne, besluttedes at nedlægge denne bane, der var den mest urentable strækning. Driften på banen indstilledes derefter fra den 15. marts 1950.

Hjørring—Hørbybanen i de senere år

Nedlæggelsen af Vodskov—Østervråbanen kunne imidlertid ikke undgå at få væsentlig indflydelse på Hørbybanen, og det stod ret hurtigt klart, at også denne bane snart ville falde for nedskæringens



Øverst: Hjørring privatbaner i en „nøddekal“

Midten: Togfører J. C. Nielsen, der har været ved banen alle de 40 år, og motorfører S. C. Sørensen, Hjørring

Nederst: Skinnebussen klar til afgang fra Hjørring

Halfdan Dittmann's Eftf.

Antoniegade 7 - Byen 4080
Lips - Laase og Pengeskabe

Dansk Lyskopi $\frac{1}{2}$

Kronprinsessegade 54
Tlf. C. 1976 - 7629

$\frac{1}{2}$ Bladhandler-Forbundet og Blad- og Tobaksudsalgene på DSB-Banegårdene

Oluf & Ferd. Schæbel

Finsensvej 34
København F
Central 2938 - 3311 - 12951

Dansk Høstmaskine Compagni $\frac{1}{2}$

Vendersgade 28
Tlf. Palæ 127

Dahl's Snedkerværksted

Vor spec. Garderobeskabe og
Møbler efter Deres Maal og
Ønske.

Fredericia . Danmarksgade 37 . Tlf. 1274

P. Hansen

Blikkenslagermester
Udfører Arbejder for DSB
Fredericia . Calvinsvej 4
Tlf. 97

Gunnar Hansen & R. Petersen

Blikkenslagermestre
Udfører Arbejder for Banerne
Nibe . Tlf. 108

skarpe kniv. Trafiken på banen faldt efterhånden stærkt, både hvad angår person- og godsbeholdningen, det kan således nævnes, at samtlige forsendelser til de langs banen liggende brugsforeninger efter nedlæggelsen af Vodskovbanen overgik til befordring pr. vognmand, tidligere havde begge baner disse transporter.

Med hensyn til persontrafikken på banen har det i de senere år ligget således, at en væsentlig del af denne var overgået til busbefordring, dels ved privatbanernes egne rutebiler og dels private ruter. Det vil vel være for meget at påstå, at privatbanerne derved selv har været medvirkende til banens meget dårlige driftsresultater, men helt uden indflydelse herpå kan etableringen af de nævnte buslinier vel næppe have været.

På en den 5. januar i år afholdt ekstraordinær generalforsamling, vedtoges det enstemmigt at indstille trafikken på banen fra og med den 15. marts dog således at banen får tid til at afvikle de sidste gods-transporter indtil den 1. april. Man skulle efter de senere års udvikling vente, at dette ikke ville møde indsigelse fra befolkningen, men dette er ikke blevet tilfældet, idet der fra stationsbyerne har været rejst en aktion for at bevare banen. Forholdet har været så ejendommeligt, at man godt nok ville beholde banen, men bare ikke benytte den. Pudsigt virker det også at få oplyst, at det der mest falder befolkningen i de små stationsbyer for brystet er, at byerne nu mister betegnelsen »stationsbyer«.

Nedlæggelsen af Hørbybanen betyder, at ca. 30 løst antagne under Hjørring Privatbaner nu mister deres arbejde. Forholdet er det, at de fast ansatte ved Hørbybanen overflyttes til de 2 tilbageværende strækninger, Hjørring—Løkken—Aabybro og Hjørring—Hirtshals, og således fremdeles beholder deres arbejde. Bortfaldet af Hørbybanen betyder imidlertid også, at den pragtfulde rejse over den jyske ås nu ikke kan lade sig gøre mere, hvad der fra et turistmæssigt stude meget må beklages, men skæbnen har været banen ugunstig, og en ny tid for befolkningen på denne egn må nu begynde.

Afsked med banen

Den 15. marts kørte det sidste personførende tog fra Hjørring ved 23-tiden. Togs to vogne var sprængfyldte med ca. 70

rejsende, der fulgte men ikke bar. Dem, der var indstillede på, at der ville ske et eller andet fra baneledelsens side blev skuffede. Man var åbenbart indstillet på at lade banen afgå ved stille og rolig død uden ydre tilkendegivelser.

I Lørslev var en 13-års dreng mødt op og foretog en »Banens klagesang« og i »Jyllandsposten« tager Cata afsked med Hørbybanen i følgende melankolske vers, der giver banen det skønneste eftermæle:

Mel.: I en kælder sort som kul...

Hjørring—Hørbybanen er kommet ud af vanen med at køre hen og hjem. Man har nedlagt banen, så til Tårs og Østervrå må man nu pr. stovler gå eller ta' med bilen, kaldet »Hjørring-Filen«.

Thi en økonomisk storm banen ikke afred, så nu står man tårekvalt og må tage afsked. Kørt er nu den sidste tur, så kan toget ta' en lur. Åh, hvor var de triste ved at se det sidste.

Østervrå er særlig trist. Først røg Vodskov-banen, og så røg nu denne her efter spareplanen. Før var man et knudepunkt, så det føles meget tungt, at man nu er slettet ud af banenet.

Ganske vist man sjældent så nogen ta' med toget, for hvis man sku' langt af led, ku' det vare noget. Men »Stationsby-titlen« må man ej mere sætte på. Det er det, der smerter i de triste hjerner.

Åh, hvor lød det godt og kønt, når i aftenstunden toget fløjted' højt og smukt som en fugl i lunden.

Auto-Duco Lakereri

v. Frede Frost
Lastbiler, Vare- og Personbiler
Udfører Arbejder for D.S.B.
Hobrovej 76
Aalborg . Tlf. Alba 10446

C. A. Justesen

Murermester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Aalborg . Vestergade 17 . Tlf. 1919

