

15

VOGNFABRIKKEN

SCANDIA

AKTIESELSKAB

RANDERS

GRATULERER MED

40 ÅRS JUBILÆET



HIRTSHALS BANEN

1925 - 19. december - 1965

UDGIVET AF

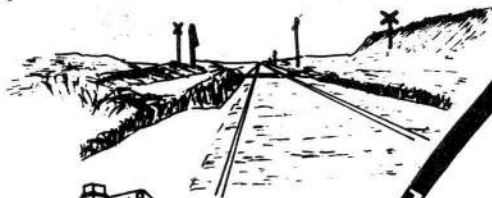
Jernbanehistorisk Selskab



HIRTSHALS

17,9 km

Raundrup
11,8 km



Tornby
10,4 km



Vidstrup 6,9 km



Langholm
5,9 km

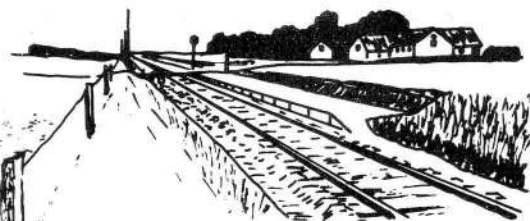
Terpet
15,1 km



Horne
13,7 km



Sønderby
9,5 km



Vellingshøj
4,1 km

HJØRRING



Den yngste banestrækning under Hjørring Privatbaner og i dag den eneste, nemlig strækningen Hjørring-Hirtshals, populært kaldet Hirtshalsbanen, fylder 40 år den 19. december 1965. I den anledning har Jernbanehistorisk Selskab ønsket at udgive dette skrift, men herudover forbigåes dagen i stilhed. Efter alt at dømme har Hirtshalsbanen en fremtid for sig, således at der ad åre skulle blive lejlighed til at fejre større fødselsdage end 40 år.

Fra Hjørring købstad (Hjørring statsbanestation) går banen gennem Sct. Hans-Sct. Olaj kommune og Tornby-Vidstrup kommune til Danmarks trediestørste og hastigt voksende fiskeriby, Hirtshals. Fra Hirtshals går forbindelsen videre til Norge ad skibsruten Hirtshals-Kristiansand, der betjenes af A/S Kristiansands Dampskibsselskab (K.D.S.) med jernbanefærgerne M/F "Skagen" og M/F "Skagerak", der tilsammen har en kapacitet på 21 jernbanevogne og 1700 passagerer.

Den stedfundne udvikling i Hirtshals samt etableringen af jernbanefærgeruten og den dermed forøgede trafik bevirkede, at det oprindelige spor efterhånden blev så nedslidt, at en udskiftning var nødvendig. I 1964 påbegyndtes derfor en ombygning af sporet til et nyt og fuldt moderne spor, der opfylder tidens krav til bl.a. den ret tunge internationale trafik. Arbejdet ventes afsluttet i 1966.

Senest har banebestyrelsen med tilslutning fra de i driften garanterende kommuner søgt statslån til anskaffelse af 2 nye tog. Endelig overvejes en eller anden form for automatisering af strækningens sikkerhedssystem. Formålet med disse foranstaltninger er, næst efter at de er dikteret af nødvendighed, at give banens kunder et moderne og tidsvarende trafikapparat samt at gøre driften så rationel og økonomisk som muligt.

Jernbanehistorisk Selskab og andre, der har bidraget til dette skrifts udgivelse, bedes modtage den bedste tak for udvist interesse for Hirtshalsbanen.

HIRTSHALS BANEN

gennem 40 år

Af A. Gregersen
JERNBANEHISTORISK SELSKAB

Indledning

Hirtshalsbanen, en af landets yngste privatbaner, har den 19. december 1965 bestået i 40 år. Da banen - både hvad navn og drift angår - har ført en lidt omtumlet tilværelse, vil det være nødvendigt med en kort omtale af de baner i Vendsyssel, der i 1939 blev sammensluttet i Hjørring Privatbaner.

Det var følgende jernbaneselskaber der sammensluttedes, og det skal bemærkes, at den i parentes anførte forkortelse for banerne vil blive anvendt i dette skrift.

- 1) Hjørring-Løkken-Åbybro banen (HLA), åbnet for drift den 5. juli 1913,
- 2) Hjørring-Hørby banen (HH), åbnet for drift den 8. november 1913,
- 3) Vodskov-Østervrå banen (VØ), åbnet for drift den 21. maj 1924 og
- 4) Hjørring-Hirtshals banen (HA), åbnet for drift den 19. december 1925.

Hjørring-Hirtshalsbanen var oprindeligt projekteret som en bane med hovedstrækning Hjørring-Ålbæk med sidebane fra Vellingshøj til Hirtshals, og den blev derfor oprindeligt benævnt HA, men med anlægningen af Hirtshals havn blev Hirtshalsbanen det primære og Ålbækliniens anlæg sat i bero på ubestemt tid, og de dårlige tider i forbindelse med den hastigt stigende biltrafik i den sidste halvdel af 1920'erne bevirkede, at strækningen Vellingshøj-Ålbæk blev definitivt opgivet. Den 1. april 1933 skiftede banen navn til Hirtshalsbanen og blev derefter

betegnet HB.

De 4 baner havde fællesdrift, idet de havde fælles driftsbestyrer, hovedkontor, station, værksted og maskindepot i Hjørring, samt fælles ledelse af baneafdelingen og en overenskomst om gensidig vognbenyttelse, men hver bane førte sit eget regnskab.

Alle 4 baner blev som nævnt den 1. april 1939 sammensluttet til et nyt selskab, Hjørring Privatbaner (HP), hvilket i praksis betød, at man nu kun førte fælles regnskab, og at personale og rullende materiel kunne udnyttes væsentlig bedre.

På grund af meget ringe benyttelse blev strækningen Vodskov-Østervrå, der oprindeligt var anlagt med videreførelse til Ålbæk for øje, nedlagt den 31. marts 1950, og strækningen Hjørring-Hørby blev nedlagt den 31. marts 1953.

Man havde nu ventet, at de to andre baner havde været levedygtige, men Løkkenbanen måtte standse driften den 28. september 1963. Der var stærke kræfter i bevægelse for at bevare banen, men en omtale heraf ligger udenfor dette skrifts område.

Tilbage er så af Hjørring Privatbaner kunden 17,9 km lange strækning Hjørring-Hirtshals, en kort, men til gengæld yderst levedygtig og stærkt trafikeret bane, der tilmed indtager en særplads blandt vore privatbaner, ved at være den eneste af dem, der har international trafik i så væsentligt omfang, som tilfældet er. Endvidere er Hirtshals station Danmarks eneste privatbane-grænsestation.

Forhistorie og tilblivelse

Efter at Vendsyssel ved åbningen af statsbanen Nr. Sundby-Hjørring-Frederikshavn i 1871 var kommet i forbindelse med landets øvrige jernbanenet (jernbanebroen over Limfjorden dog først taget i brug 7. januar 1879), opstod der i denne landsdel – som i mange andre egne af landet – ønsker om mere lokalt prægede jernbaneanlæg, som kunne forbedre samfærdselsforholdene i de områder, der ikke allerede var blevet berørt af det nye statsbaneanlæg. Udviklingen forløb i Vendsyssel på omtrent samme måde som mange andre steder i landet, hvor vanskelighederne ved at opnå enighed om banernes linieføring i mange tilfælde var en stærkt med-

virkende årsag til, at anlægget af nye privatbaner sinkedes.

Den første privatbane, der byggedes i tilslutning til statsbanen i Vendsyssel, var Frederikshavn-Skagen banen, der åbnedes for drift i 1890. Motiverne til dette jernbaneanlæg var mange, og som en af de mere væsentlige kan nævnes ønsket om at skabe bedre befordringsmuligheder for den fisk, der landedes i Skagen, således at den kunne forsendes over større afstande end det hidtil havde været muligt. En sådan forbedring ville få den allerstørste betydning for byens erhvervsliv, og denne erkendelse var i ikke ringere grad til stede, da loven om bygning



Billedet, der er fra 1913, viser terrænet ved Hjørring Vestbanegård, som det så ud i tiden før HAs anlæg. Ved perronen ses indvielsestoget for HLA.

af en statshavn i Hirtshals vedtoges i 1917. Også her var man klar over, hvilken betydning et jernbaneanlæg ville få for fiskeriet, som også ville blive hovederhvervet i den by, som nu ville vokse op omkring den kommende havn.

Udviklingen fra 1890 ved Skagensbanens åbning gik imidlertid andre veje, ingen tænkte på det tidspunkt på at bygge en jernbane til Hirtshals, hvor der ganske vist var blevet oprettet fyr i 1863 og i 1879/80 anlagt en 270 meter lang stenmole, men hvor der iøvrigt kun var ganske enkelte og små erhvervsvirksomheder og få indbyggere. Man beskæftigede sig i stedet med andre baneprojekter, nemlig dels en privatbane fra Nørre Sundby over Sæby til Frederikshavn (åbnet for drift i 1899), og dels med en privatbane fra Hjørring over Løkken til Åbybro, hvorom de første planer kom frem i 1891. Denne bane kunne dog først åbnes i juli 1913, men allerede i november samme år kunne den anden fra Hjørring udgående privatbane, Hjørring-Hørby banen, åbnes for drift.

Sideløbende med bestræbelserne for anlæg af de to sidstnævnte privatbaner arbejdedes der fra anden side på endnu et jernbaneanlæg, nemlig ombygning af mergelbanen Eskjær-Slynge til personbane og samtidig forlænget til Tolne station. På mergelbanens generalforsamling den 30. maj 1905 var dette spørgsmål under livlig debat, og det vedtoges at rette henvendelse til ministeriet for offentlige arbejder herom. Projektet, der med nutidens øjne kun kan betragtes som et kuriosum, blev imidlertid snart opgivet igen, vistnok på foranledning af landstingsmand Madsen-Mygdal, men det blev anledning til, at købmand Jannik Larsen og plantør Wejrum fremkom med planen om en privatbane fra Hjørring over Tversted til Ålbæk med sidebane til Hirtshals, et projekt, som amtsvejinspektør Lunøe blev en ivrig fortaler for.

Der blev nu holdt en række møder om denne plan først i Tversted og senere i Hirtshals, ligesom spørgsmålet drøftedes i Hjørring amtsråd på dettes møde den 7. marts 1907. Amtsrådets behandling af sagen resulterede først i et afslag, da man stillede sig skeptisk overfor vanskelighederne ved tilvejebringelsen af den nød-

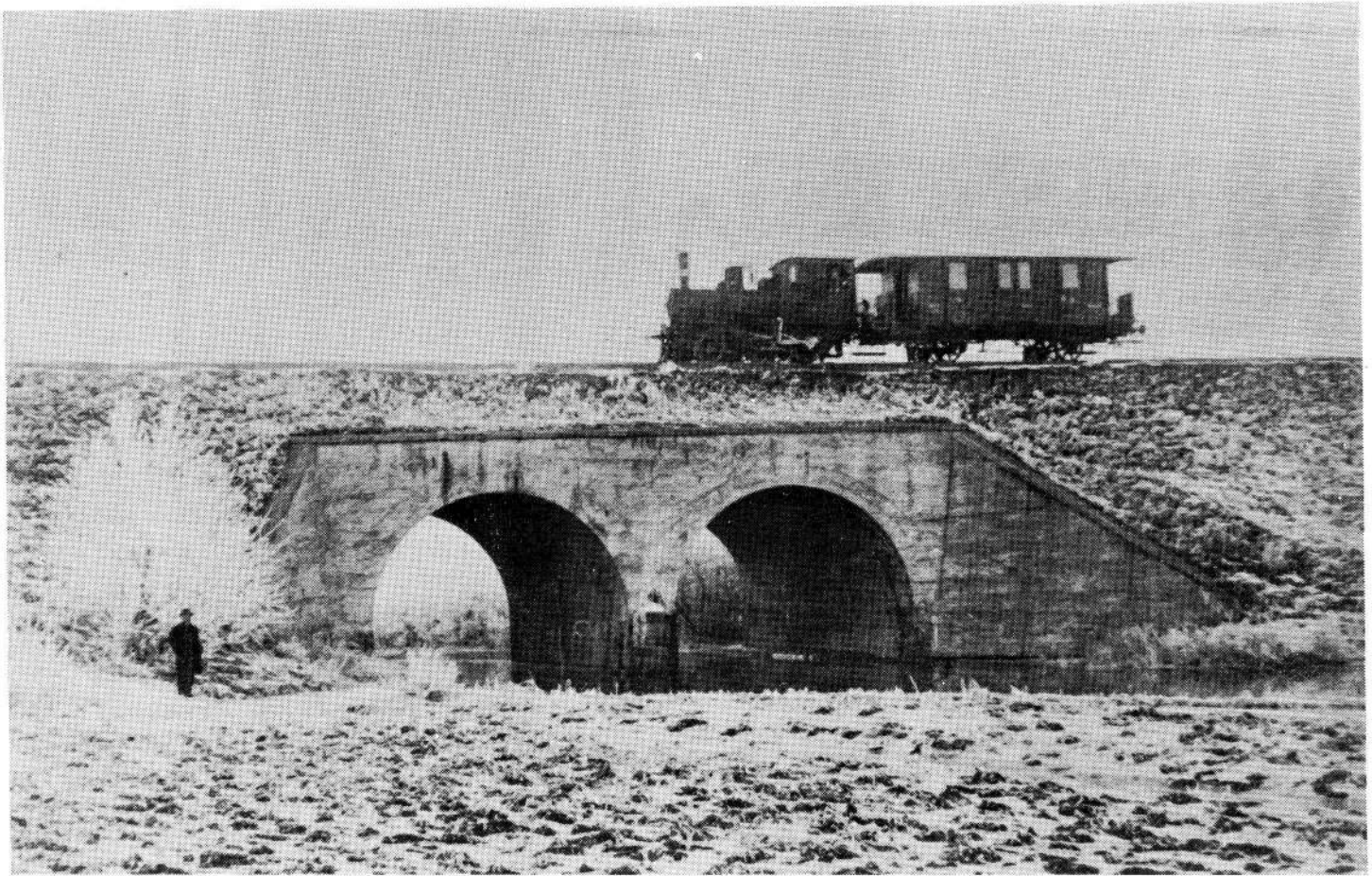
vendige anlægskapital og mulighederne for dennes forrentning. Da de interesserede kommuner imidlertid gav tilsagn om økonomiske bidrag til projektet, skiftede amtsrådet standpunkt, således at man senere endog tilbød at yde bidrag til planens gennemførelse.

Bestræbelserne for at få optaget Hjørring-Tversted-Ålbæk banen og sidebanen til Hirtshals i den kommende jernbanelov kronedes med held, idet hele projektet kom med i loven, der vedtoges den 27. maj 1908. Statens tilskud fastsattes til 50% af anlægsudgifterne, og koncession udstedtes den 28. maj 1915.

Anlægget kom imidlertid ikke igang grundet de mange vanskeligheder af forskellig art, der opstod under første verdenskrig, og da forholdene igen blev mere normale, var forudsætningerne for gennemførelsen af det netop nævnte projekt radikalt blevet ændret.

I årene fra vedtagelsen af jernbaneloven i 1908 var bestræbelserne for anlæg af en havn ved Hirtshals nemlig blevet fortsat, og under indtryk af den store udvikling, der dengang allerede havde fundet sted både i Esbjerg og i Skagen, forstærkedes anstrengelserne for at få havnebyggeriet iværksat. Resultatet blev loven af 31. marts 1917, der bestemte, at der ved Hirtshals skulle bygges en statsfiskerihavn, hvilket arbejde igangsattes i 1919, og dermed var en for egnen overordentlig betydningsfuld udvikling sat igang.

Dels under hensyn til ovenstående og dels under hensyn til den stigende konkurrence fra automobilernes side blev hele det oprindelige projekt om en Hjørring-Ålbæk bane med sidebane til Hirtshals påny taget under overvejelse, delvis foranlediget af, at bevillingshaverne i 1922 fik en henstilling om at søge arbejdet fremmet. Resultatet af overvejelserne blev, at statstilskuddet til strækningen Hjørring-Hirtshals ved lov af 23. april 1923 fastsattes til 60%, idet det samtidig fra statens side blev stillet som betingelse, at banestrækningen til Ålbæk blev stillet i bero, indtil der indtrådte mere normale forhold for jernbaneanlæg, som det hed, og at den ikke senere måtte påbegyndes uden med samtykke af ministeren for offentlige arbejder. Bevillings-



Hjørringbanernes driftsbestyrer, og Hirtshalsbanens første, Frode Engbæk, på inspektion; her ved Løkkenbanens overføring over Liver å.

haverne tiltrådte denne betingelse, hvorefter også anlægget af jernbanen til den nye statshavn kunne indledes.

Banens anlæg

Efter forudgående licitation blev arbejdet med udførelsen af den nye jernbanes overbygning overdraget entreprenørfirmaet Stürup & Prosch-Jensen, Hellerup, som kunne indlede arbejdet i foråret 1924. Anlægget, der blev ledet af anlægsingeniør A. Ryde Clausen, frembød ikke særlige vanskeligheder og skred derfor hurtigt frem. Dog viste der sig vanskeligheder med fremskaffelsen af den nødvendige ballast, men dette problem løstes ved imødekommenhed fra forskellige sider.

Banen anlagdes normalsporet og med en overbygning bestående af 24,39 kg/m skinner i grusballast. Banen var uindhegnet og uden bevogtning af overkørslerne. Stærkeste stigning var 12,5 promille, mindste krumningsradius på fri

bane 500 meter, ved den nuværende indkørsel til Hjørring statsbanegård er den dog nu 310 meter. Banens maksimalhastighed fastsattes til 45 km/t, men denne er senere forhøjet til 70 km/t.

Stationsbygningerne opførtes efter tegninger af arkitekt Sylvius Knudsen, København, med arkitekt Vejby Christensen som konduktør. Samtlige stationsbygninger byggedes af tømrermester Møller, Brabrand, idet dog stationsbygningen i Vellingshøj opførtes af murermestrene Sterup og M. Jensen.

Bygningen af Hirtshalsbanen medførte, at det blev nødvendigt at foretage en udvidelse af Hjørring Vestbanegård, hvorved antallet af hovedspor bragtes op til 4. Kun 3 var nødvendige, idet det fjerde spor var påregnet benyttet af Ålbæktogene, når denne bane til sin tid åbnedes for drift. Endvidere blev varehuset flyttet, ligesom der gennemførtes en større udvidelse af maskindepotet, der herefter fik plads til yderligere 6 lokomotiver.

Banens indvielse

På banens indvielsesdag den 18. december 1925 samledes ca. 100 særligt indbudte på hotel Skandinavien i Hjørring til frokost kl. 10. Blandt deltagerne var repræsentanter for stat, amt og kommuner, de øvrige Hjørring privatbaners bestyrelser samt kammerherre Linnemann, der var kongelig kommissarius ved anlæg af jernbaner i Jylland.

Indvielsestoget standsede ved alle mellemstationer og holdepladser, og i Tornby og Horne holdtes velkomsttaler. Ved ankomsten til Hirtshals udtalte formanden for byens borgerforening, Niels Jensen, håbet om, at denne tur måtte blive indledningen til en fornyet fremgang for både by og havn og til en lykkelig fremtid for selve banen.

Efter en forfriskning på Hirtshals station erklærede kammerherre Linnemann banen for åbnet, hvorefter kammerherre, amtmand P. Nørgaard bragte en tak til de autoriteter, der havde medvirket ved banens anlæg.



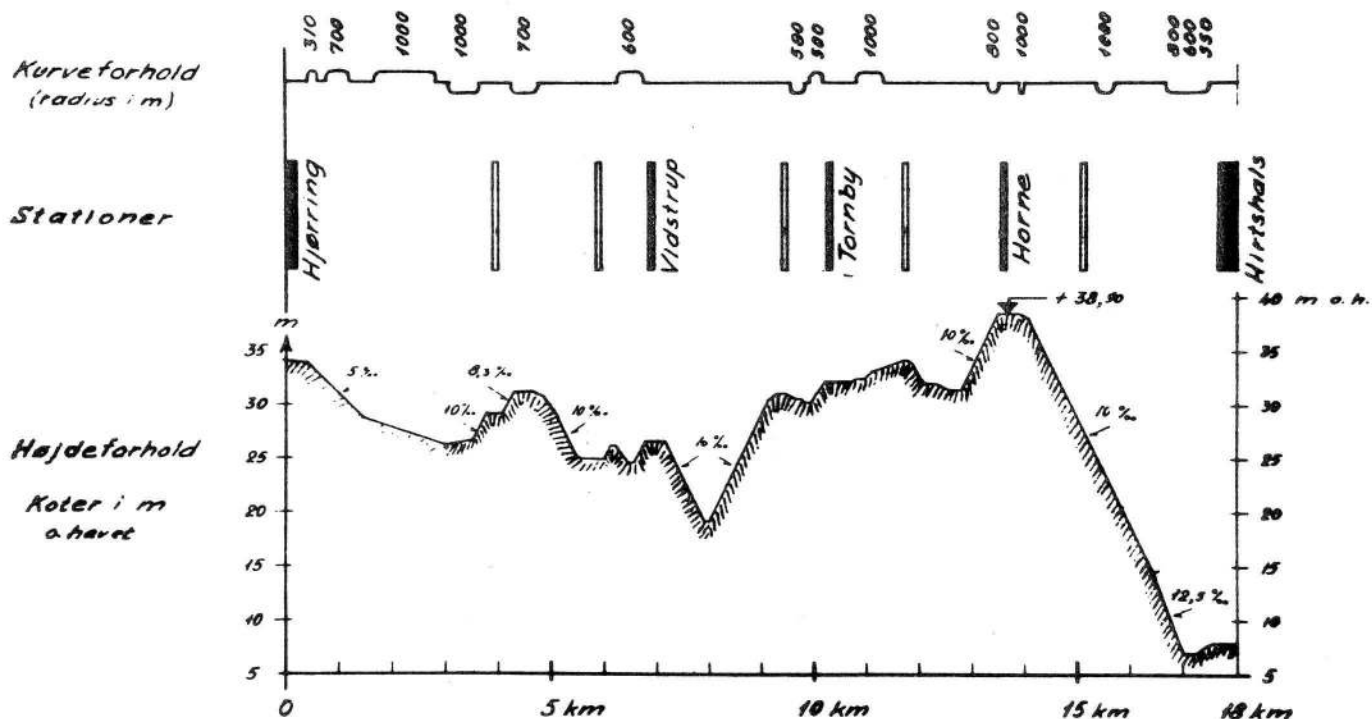
Hjørring Vestbanegård, festklædt.

Linieføring og nyanlæg

Mellem Hjørring og Hirtshals løber banen i en næsten lige linie i stik nordlig retning. Den har 3 betjente mellemstationer, Vidstrup, Tornby og Horne og 5 ubetjente holdepladser, Vellingshøj, Langholm, Sønderby, Raundrup og Terpet.

HJØRRING PRIVATBANER

(HJØRRING - HIRTSHALS)



I Hjørring udgik banen oprindelig fra den i byens vestlige udkant anlagte privatbanegård, Hjørring Vestbanegård. Sammen med Løkkenbanen havde Hirtshalsbanen udløb i stationens nordende, og de to baner fulgtes ad til et punkt lige nord for banens skæring med landevejen til Løkken (hovedvej 11). Indløbet til Hirtshals var også noget forskellig fra det idag, idet banen fra driftens påbegyndelse i 1925 og til den 23. november 1928 gennem en svag kurve i nordvestlig retning førtes ind til en station, der var placeret langs vestsiden af Nørregade og Søndergade i Hirtshals.

Stationens placering var imidlertid ikke helt hensigtsmæssig, idet blandt andet afstandene til såvel by som havn var for store. Resultatet blev en flytning til et nyt stationsterræn, omtrent hvor det er beliggende i dag, hvilket imidlertid indebar en forlængning af banen af hensyn til terrænforholdene. Stationsbygningen var en lille interimistisk træbygning, som sin midlertidige karakter til trods var i brug som jernbanestation fra 24. november 1928 til 15. december 1939. Den nuværende stationsbygning i Hirtshals var oprindelig administrationsbygning for entreprenørfirmaet Fibiger & Villefrance, der i årene 1919-1930 byggede den oprindelige statshavn i Hirtshals. I 1939 blev arealet mageskiftet med staten med den gamle station I, og fra den 16. december 1939 toges den nye stationsbygning i brug. Man har nu fået et stationsanlæg, der så godt som pladsforholdene tillader det, tilfredsstillende alle trafikale ønsker, idet det bl.a. er muligt fra Hjørring at køre direkte til havnestationen subsidiært at lade tog afgå fra havnestationen direkte mod Hjørring.

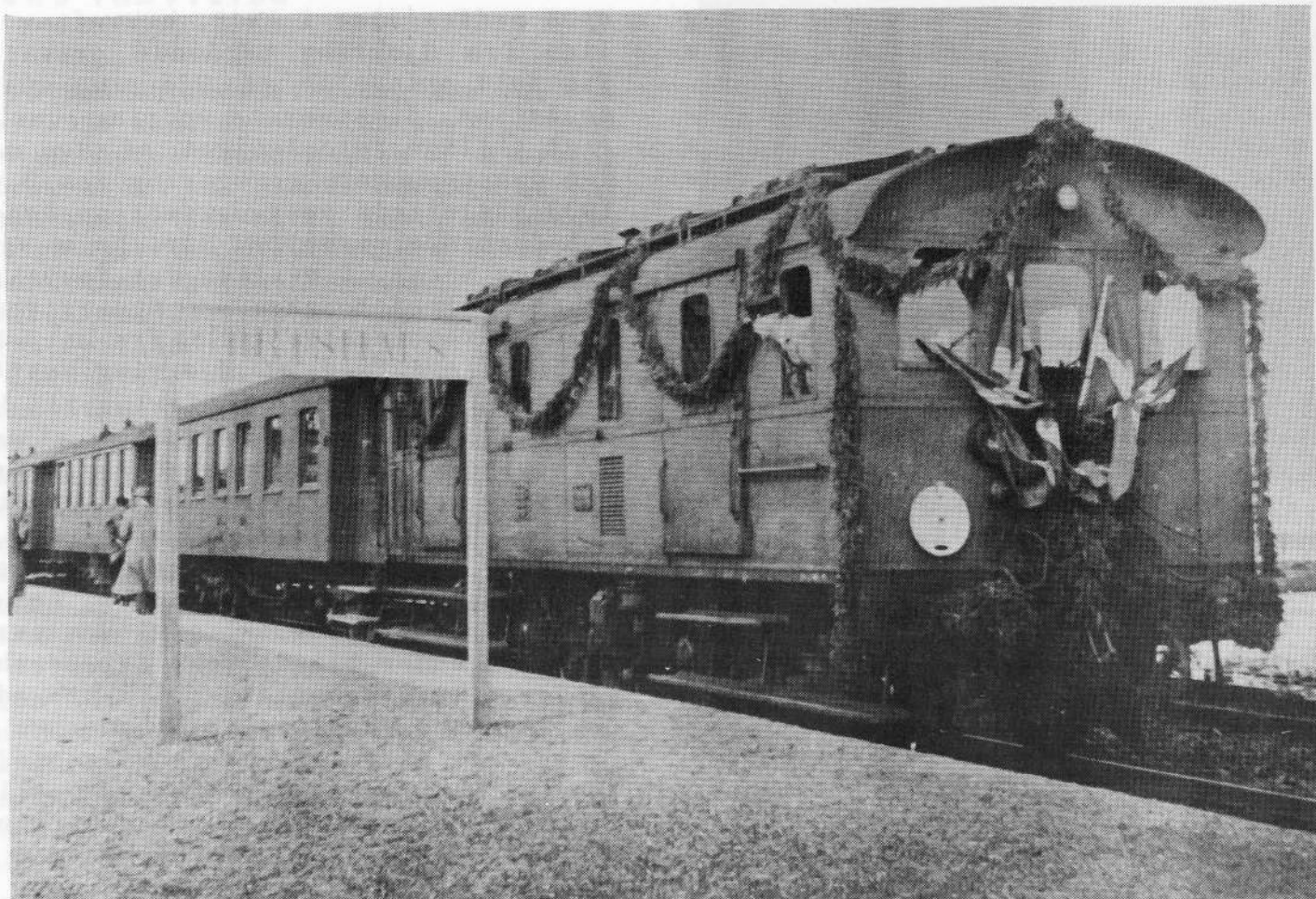
I midten af trediverne havde de 4 privatbaner, Hjørring-Løkken-Åbybro banen, Hjørring-Hørby banen, Vodskov-Østervrå banen og Hjørring-Hirtshals banen stadig stigende driftsunderskud, hvorfor det blev nødvendigt at indføre forskellige rationaliserings- og spareforanstaltninger. De vigtigste resultater heraf blev de 4 privatbaners sammenslutning til ét selskab, Hjørring Privatbaner, fra 1. april 1939, og Vestbanegår-

dens nedlæggelse i 1942, hvorefter samtlige fra Hjørring udgående privatbaner fik fuld optagelse på Hjørring statsbanestation. Sidstnævnte ændring var iøvrigt tillige foranlediget af den mellem den danske og norske regering den 8. juli 1933 afsluttede overenskomst angående en ruteforbindelse mellem Hirtshals og det sydlige Norge, i hvilken det fastsattes, at der tilvejebragtes en hensigtsmæssig jernbaneforbindelse til og fra Hirtshals.

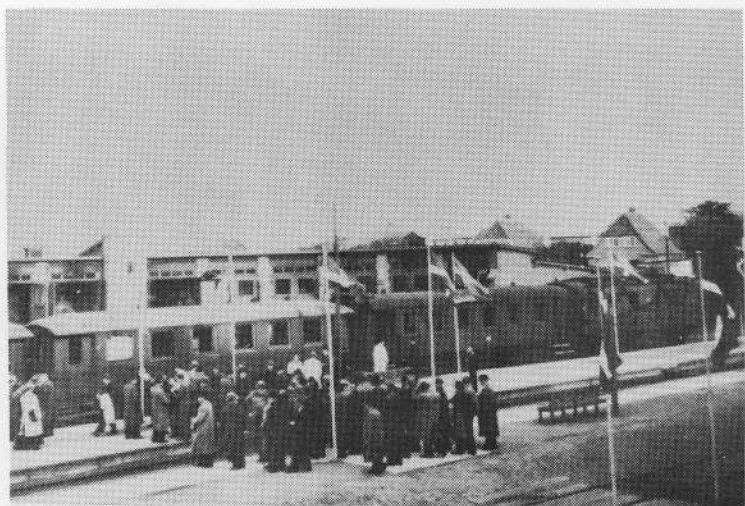
Nedlæggelsen af Hjørring Vestbanegård og den direkte indføring til Hjørring statsbanegård medførte, at såvel Åbybrobanen som Hirtshalsbanen nærmest Hjørring måtte forlægges over en strækning på henholdsvis 2 og 3 kilometer, medens der for Hørbybanens vedkommende kun blev tale om mindre ændringer. For hver af de 3 privatbaner anlagdes et perronspor, der ender blindt vest for posthuset og der tilvejebragtes her direkte adgang fra Vestbanegade til privatbanernes perroner samt et reservebilletsalgssted til brug på sommersøndage. Af hensyn til om-løb anlagdes spor dels mellem perronsporene for Hørbybanen og Åbybrobanen og dels nord for Hirtshalsbanens hovedspor. End-



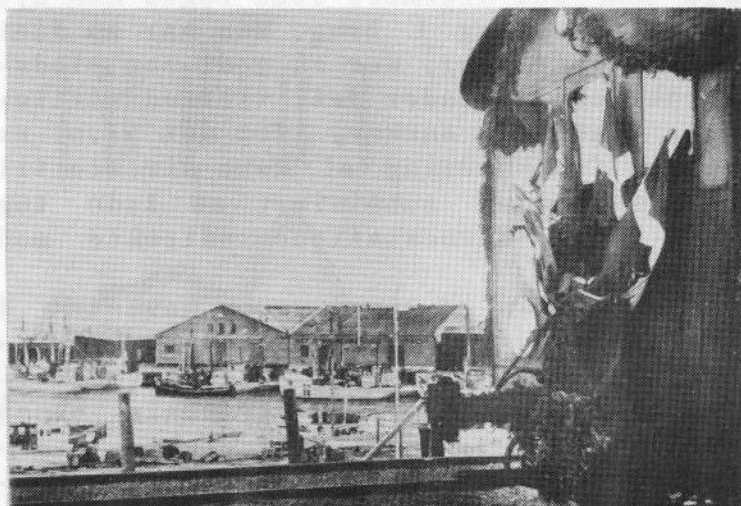
Hjørring Vestbanegård, HA og HLA's udløb mod nord. Viadukten er for Elsagervej. Sammenlign med luftfoto på midtersiderne.



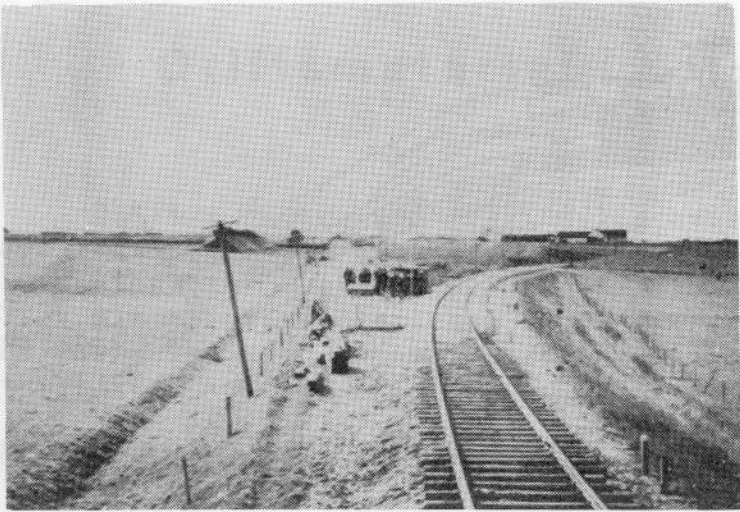
Særtog 1686, klar til afgang fra Hirtshals mod Hjørring statsbanestation ved optagelsen på denne den 3. oktober 1942.



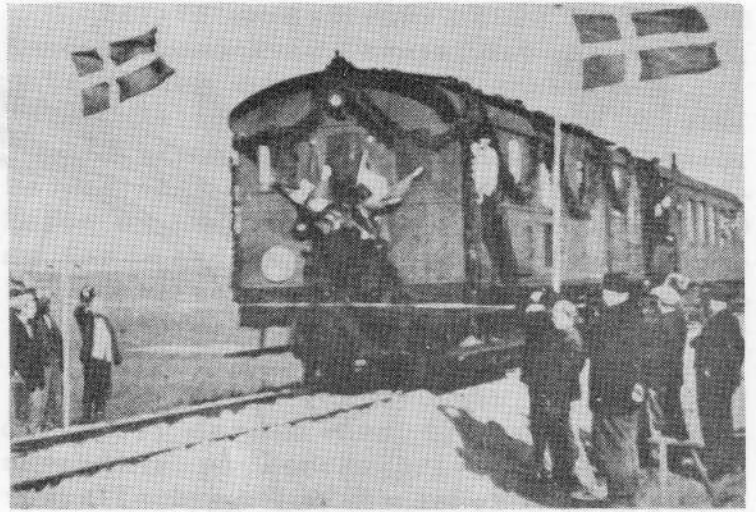
Særtog 1685, 3. oktober 1942. Indvielses-
toget holder klar til afgang på Hjørring
Vestbanegård.



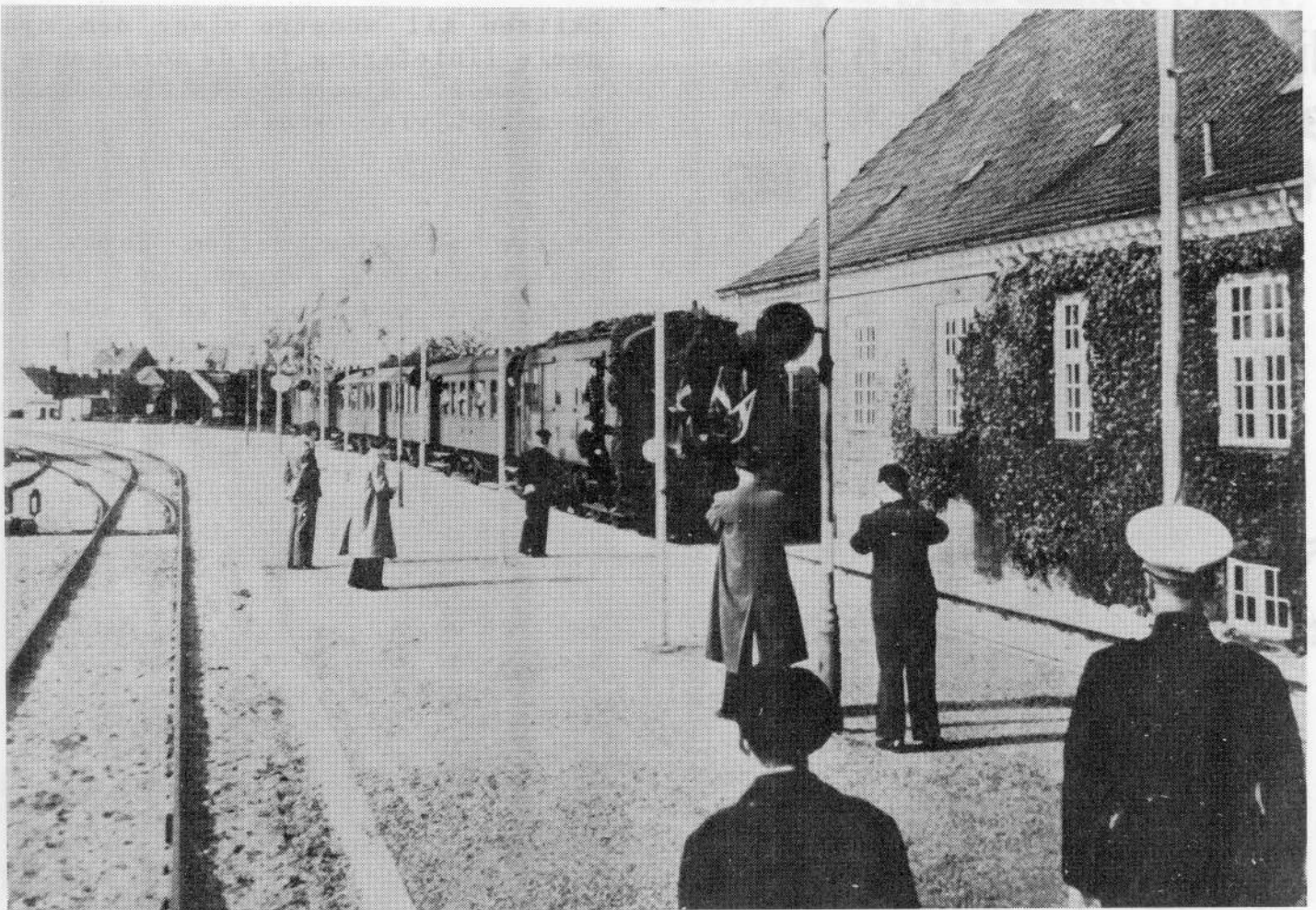
Hirtshals havn og maskinen for særtog
1685 efter ankomsten til Hirtshals den
3. oktober 1942.



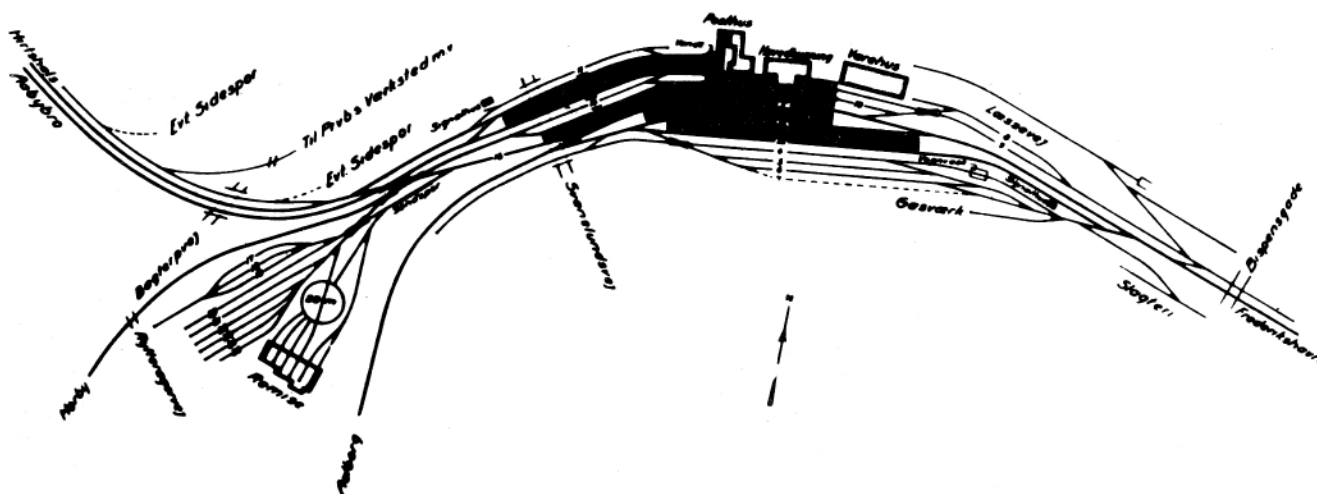
Ved tilslutningsstedet nord for Hjørring,
3. oktober 1942. Ny linieføring til højre.



Særtog 1686, 3. oktober 1942, sprænger
snoren ved tilslutningsstedet.

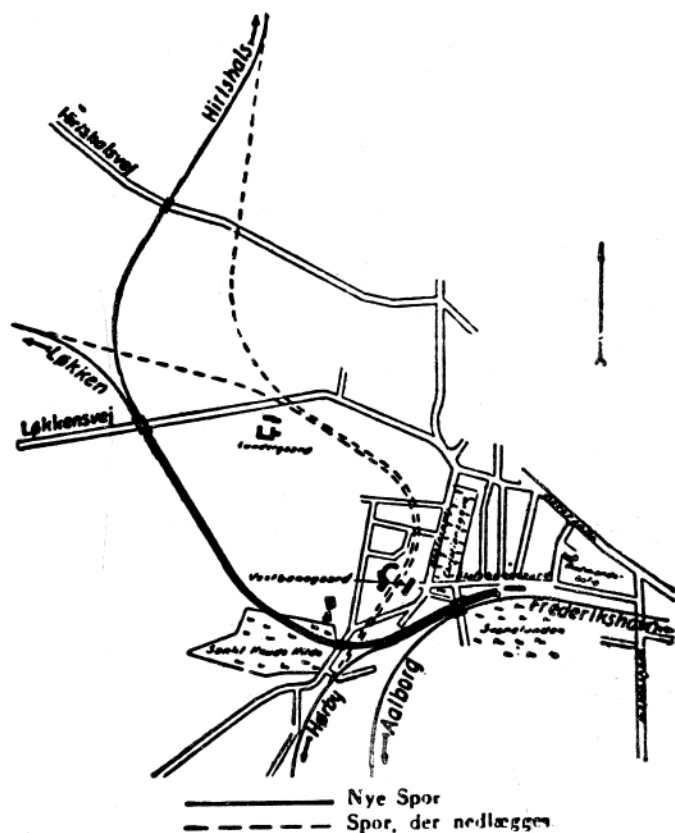


3. oktober 1942. Særtog 1686 ankommer til Hjørring statsbanestation.



Skitse over Hjørring statsbanestation efter optagelsen af Hjørring Privatbaner på stationen i 1942. Bemærk privatbanernes temmelig store spornet og sammenhold iøvrigt skitsen med teksten.

Indføring af Hirtshalsbanen paa Fællesstationen i Hjørring d.3. Oktober 1942



Skitsen til venstre viser den nye hhv. gamle linieføring for den nordgående Hjørringbaner. Hjørring statsbanestation er skematisk vist ovenfor.

videre anlagdes mellem Hørbybanen og statsbanerne 2 sporgrupper, hvoraf den nordligste med 3 spor var tænkt anvendt til overlevering af vogne fra privatbanerne til statsbanerne og omvendt. Den sydlige med 6 spor benyttes som depot for privatbanerne, og øst for denne findes en fælles remise med 2 pladser til statsbanerne og 4 for privatbanerne med tilhørende 20 meter drejeskive, kulforsyningsanlæg m.v. Forbindelsen til privatbanernes hidtidige værksted bibeholdtes ad et særligt spor, ligesom der gennem de nye sporanlæg via spor 16 med tilhørende sportransversal kan ske direkte overførsel mellem statsbanerne og Hirtshalsbanen. Optagelsen på statsbanestationen strakte sig over næsten 5 måneder, idet Hørbybanen som den første indførtes til Hjørring statsbanestation fra 19. maj, Åbybrobanen fra 11. august og endelig Hirtshalsbanen fra 3. oktober 1942. Vestbanegården solgtes iøvrigt i 1947 til Hjørring kommune, idet privatbanernes remiser og værksteder dog fortsat opretholdtes.

Driftsmateriel

De fire baner havde oprindelig hver sit rullende materiel, der dog i stor udstrækning blev benyttet all-round. I 1939 blev alt materiel overtaget af Hjørring Privatbaner, men en omnummerering fandt først sted senere.

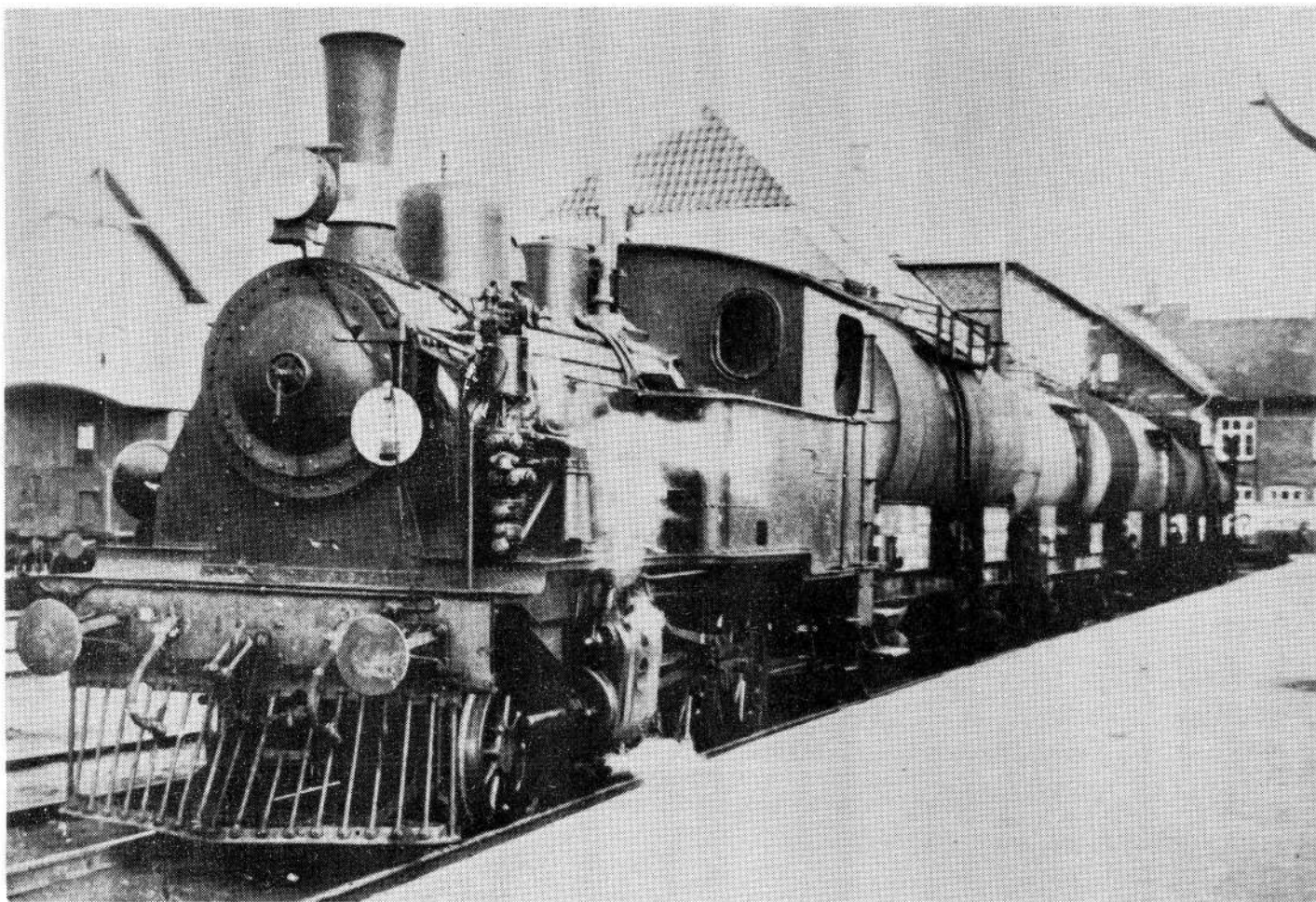
Damplokomotiver

I 1913 anskaffedes ialt 7 loko til HLA og HH nemlig 4 stk. 1 B tenderlokomotiver og 3 stk. 1 C tenderlokomotiver. Disse maskiner var af samme type som de lokomotiver, der 2-3 år før var anskaffet til Kolding Sydbaner og Rødkærsbro-Kjellerup banen.

Til VØ anskaffedes i 1923 3 stk. 1 C tenderlokomotiver, hvoraf det ene, nr. 23, omtrent var som de i 1913 anskaffede.

Endelig anskaffedes i 1925 2 stk. 1 C tenderlokomotiver til Hirtshalsbanen. De var lidt større end de tidligere indkøbte og havde 1300 mm drivhjul mod 1190 mm for de andre 3-koblede maskiner. Disse 2 lokomotiver, nr. 31 og 32, var iøvrigt i det store og hele identiske med de nye lokomotiver på Randers-Hadsund banen.

Alle disse lokomotiver var altså af de typer, der på den tid almindeligvis anvendtes på danske privatbaner, og de var alle bygget af Henschel & Sohn i Cassel. De 2 VØ lokomotiver, nr. 21 og 22, var ikke særlig gode, noget stive og lidt tungt arbejdende, men alle de andre - både 2- og 3-koblede, var udmærkede, såvel driftssikre (det er damplokomotiver nu forøvrigt næsten altid) som økonomiske, og de gjorde udmærket fyldest.



Særtog til Hirtshals, formentlig i marts 1956. Toget medfører brændselsolie bl.a. til fiskefartøjer i Hirtshals havn under arbejdskonflikten.

Det må her lige indskydes, at HLA i 1918 købte et lille 1 B tenderlokomotiv fra Varde-Nørre Nebel banen (nr. 1). Det fik nu nr. 10 og blev mest anvendt til tørvekørsel på Løkken-banen. Dette lokomotiv blev udrangeret den 25/11 1929 og solgt til ophugning hos jernhandler Søren Jensen i Ålborg.

Efterhånden som banerne i 1920'erne og 1930'erne anskaffede mere og mere motormateriel, blev dampdriften på Hjørringbanerne indskrænket til et minimum. Damptrækraften anvendtes nu for det meste til de største godstog og til afløsning for motorvognene. En del damplokomotiver blev derfor efterhånden overflødige og solgtes til andre privatbaner. Under anden verdenskrig, hvor motorkørslen var delvis standset, kom damplokomotiverne atter til ære og værdighed og viste deres duelighed i mange tunge og overbelastede tog, ofte med anvendelse af elendigt brændsel og med nyantagne og ganske ukyndige folk som fyrbødere. Det gik som regel ud over føreren, der så måtte hekse for at få det til at gå rundt, og tit måtte han selv både fyre og køre.

I det efterfølgende bringes 2 skemaer. Det ene er en historisk oversigt, det andet er en teknisk oversigt indeholdende de vigtigste mål på den ovennævnte trækraft.

Motormateriel

De først anskaffede damplokomotiver til Hjørringbanerne var af typer, der i nogle år havde været anvendt af andre baner (Kolding Sydbaner) og dér havde vist sig at være hensigtsmæssige - og de senere anskaffede lokomotiver var blot moderniserede udgaver af de første typer.

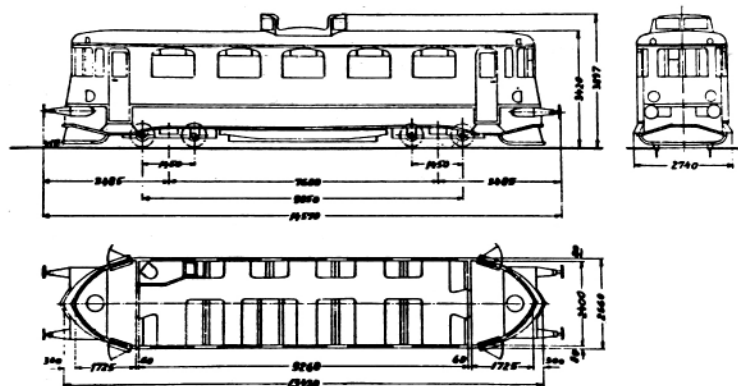
Den samme forsigtige praksis gennemførte man ikke, hvad motoriseringen angik, idet man her var blandt pionererne. Landets dårlige økonomiske forhold i begyndelsen af 1920'erne med dyrtid og pengemangel, samt den begyndende konkurrence fra landevejstrafikken bevirkede, at privatbanerne for at modvirke den faldende trafik måtte gennemføre den yderste sparsommelighed. Datidens persontog på sidebanerne bestod som regel af et lokomotiv,

en kombineret post- og rejsegodsvogn og 1-2 personvogne med en samlet togvægt på 60-100 tons og betjent af 4 mand, 2 på lokomotivet og 2 i toget. Da det omkring 1920 blev muligt at bygge nogenlunde pålidelige forbrændingsmotorer og rutebiler, var det ganske naturligt, at de mindre baner forsøgte sig med en rutebil på skinner. En sådan let motorvogn - evt. med en lille påhængsvogn - ville kun få en vægt af 15-40 tons, gøre næsten samme nytte som et lokomotivtrukket persontog, være meget billigere i drift og kunne betjenes af 1, højst 2 mand, hvortil kom, at føreren ikke ville være underkastet lovens ret strenge uddannelseskrav.

I 1922 anskaffede Løkkenbanen 2 motorvogne fra Deutsche Werke i Kiel. Ved dette køb benyttede man sig dels af de prismæssige fordele, der var ved inflationen i Tyskland, dels af at værket havde en vis erfaring med forbrændingsmotorer, idet det under krigen havde bygget motorer til flyvemaskiner. Efter krigens afslutning lå Deutsche Werke med et ret stort lager af disse motorer og dem indbyggede man nu i lette motorvogne til jernbanebrug. I 1922 leverede værket ialt 8 vogne til privatbanerne i Ålborg, Haderslev og Hjørring, og i de nærmest følgende år leveredes et antal lidt større vogne til Ålborg og Haderslev.

M 1, 2 og 11

De 2 Hjørring-vogne, HLA M 1 og M 2, var meget lette vogne med pladebeklædte trævognkasser og ganske korte og lette boggier. Tjenstvægten var 14,3 t, akselafstanden 7600 + 1450 mm og længden over puffere 14.570 mm.



Skitsen viser HLA M 1.

Vognkasserne, der var tilspidsede i enderne, var ret smalle og vognene var udstyret med træsæder. Der var 3 pladser på den ene og 1 på den anden side af midtgangen, ialt 37 siddepladser og der herskede lidt trange forhold både i selve storrummet og på de 2 endeperroner, der begge var forsynet med førerrum. Motoren var anbragt på en ramme under vognkassen, hvilede direkte på boggiecentrene og trak gennem kardanaksler på de 2 inderste boggieaksler. Motoren var en 6-cylindret Mercedes benzinmotor med 140 mm boring og 160 mm slaglængde og den udviklede 100 Hk ved 1200 omdr./min. Vognene var forsynet med almindelige puffer og koblinger og havde kun håndbremse.

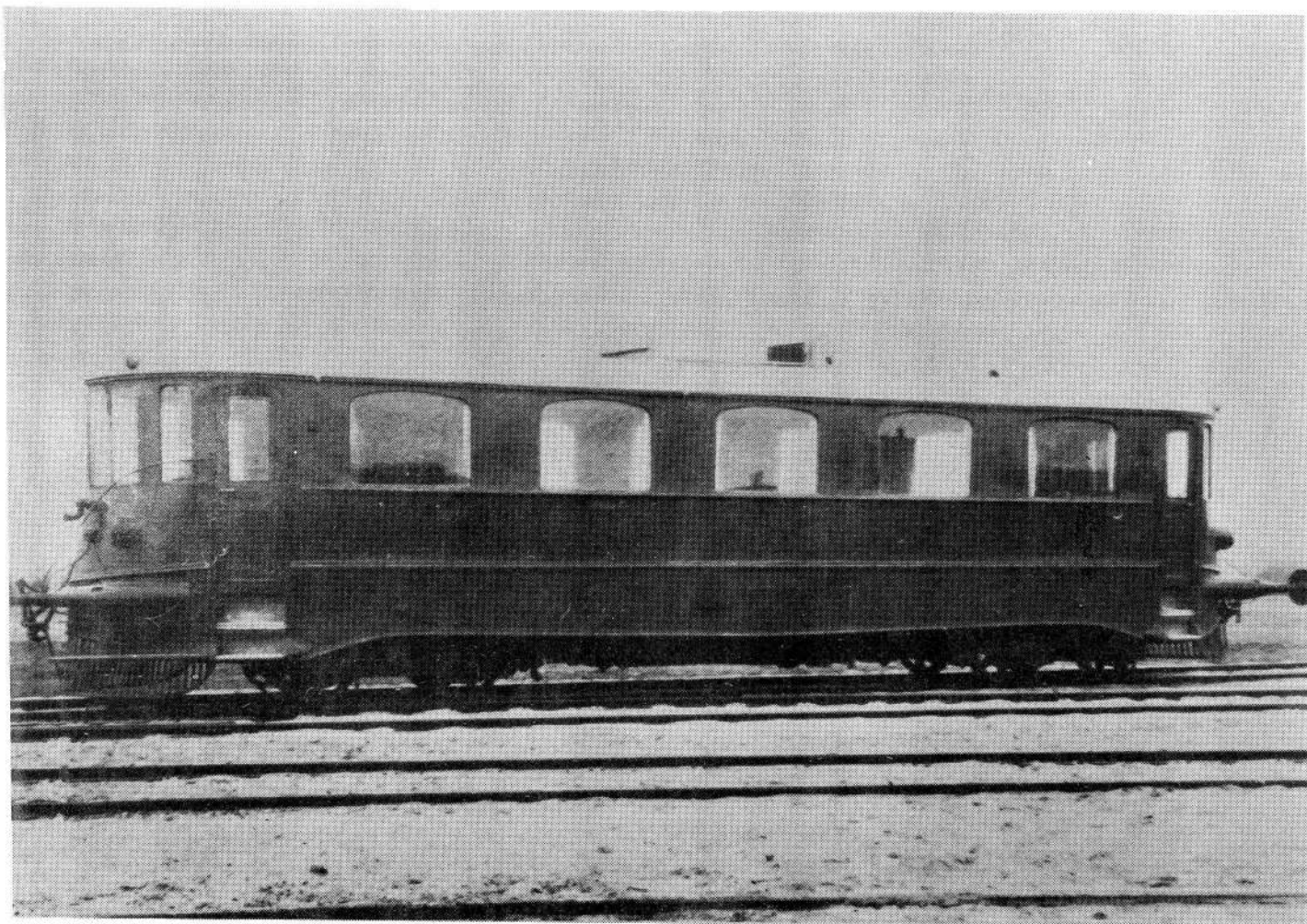
I 1924 indkøbtes Fjerritslevbanens vogn (FFJ M 1201) der var nøjagtig som M 1 og M 2, og den blev nu HH M 11.

Disse motorvogne var langt fra nogen succes, de bød ikke de rejsende nogen behageligheder, og hvad værre var, de var

meget upålidelige, idet der idelig var vrøvl med både motor og transmission, så det var et ganske almindeligt syn at se dem blive trukket hjem. Det er altid dyrt og besværligt at være foregangsmand, især for en mindre virksomhed, og det fik Hjørringbanerne at føle i rigt mål med disse vogne. Men efterhånden som der senere blev anskaffet andet, og heldigvis meget bedre, motormateriel, blev Kieler-vognene kun lidet benyttet. I midten af 1930'erne blev motorerne efterhånden taget ud af dem (de har muligvis været benyttet som personvogne i enkelte tilfælde) og i 1941/42 blev de udrangeret.

M 3, 21 og 31

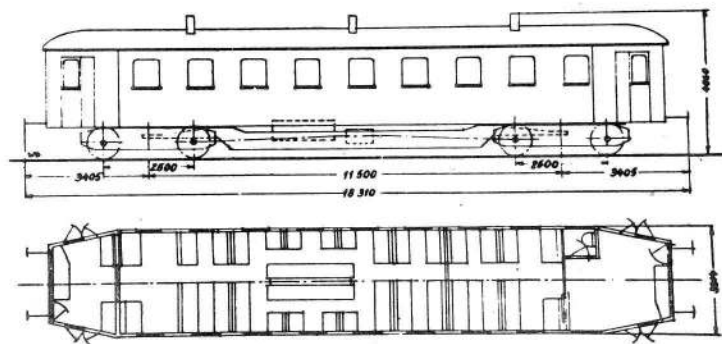
I den sidste halvdel af 1920'erne byggede Scandia i Randers en del motorvogne til forskellige privatbaner. De var alle benzin-mekaniske motorpersonvogne, og blev bygget i 2 forskellige størrelser. Hjørringbanerne fik ialt 3, nemlig



En af de gamle Kieler vogne.

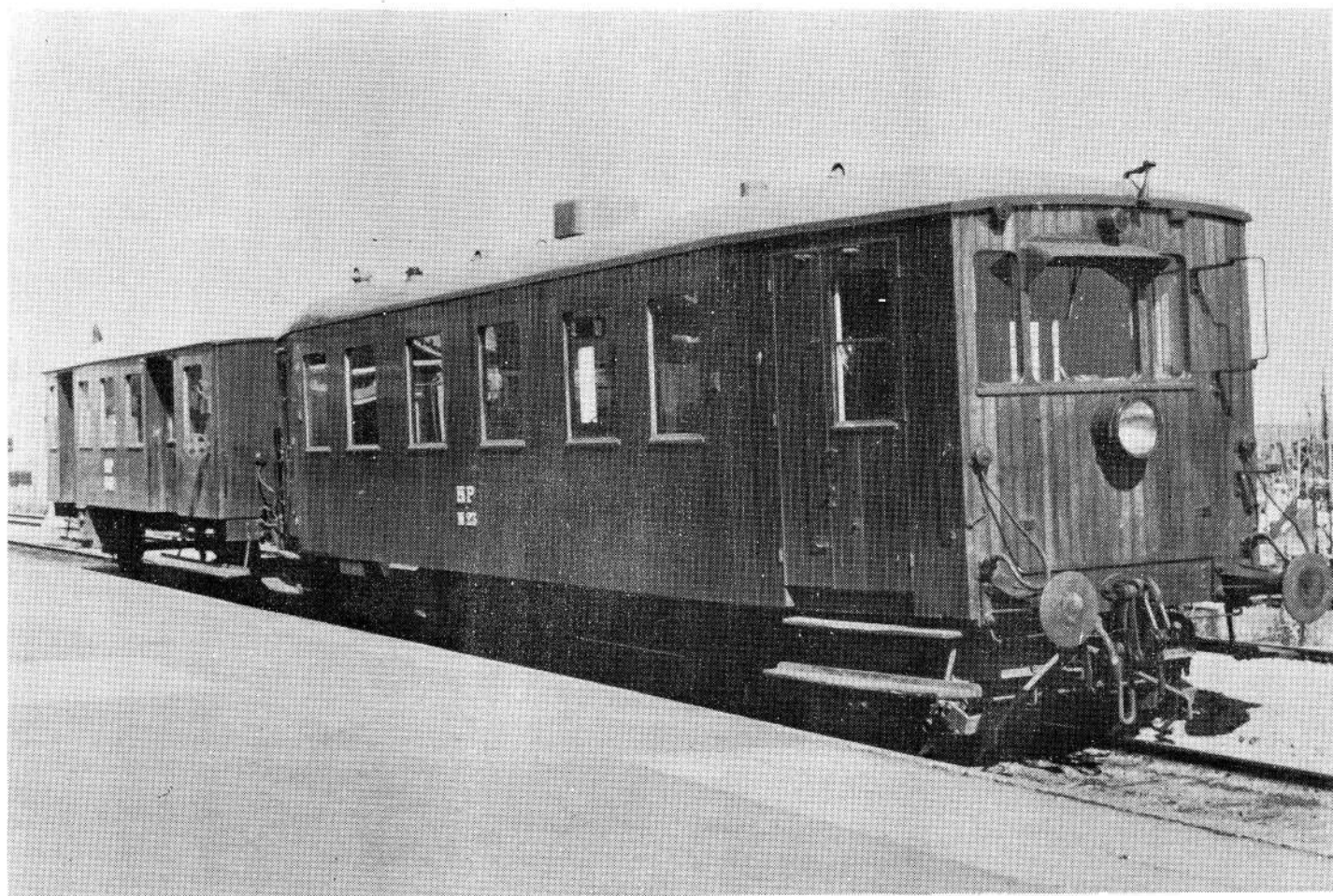
2 korte og 1 lang. Motorerne til alle disse vogne var 6-cylindrede benzinmotorer, leveret af Deutsche Werke i Kiel. De havde en boring på 150 mm, slaglængden var 180 mm og de udviklede 150 Hk ved 1400 omdr./min. Motor med kobling og gearkasse lå under vognmidten, anbragt på en lang drager, der hvilede på boggiere i selve boggietaffene. Vognene var bygget meget solidt med en svær undervogn, men med trævognkasse, der var tilspidset i enderne. De var indrettede som midtgangsvogne med et kort langsæde over motoren, og var udstyret med førerrum i hver vognende, samt et mindre bagagerum bag den ene førerplads.

HLA M 3: Bygget i 1926 til Silkeborg-Kjellerup-Rødkærsbro Jernbane (M 1), købt af HLA i 1930. Blev i 1947 omlitret til HP M 20. Tjenstvægt 31,6 t. Akselafstand 11.500 + 2500 mm. Længde over puffere 18.310 mm. 58 pladser.

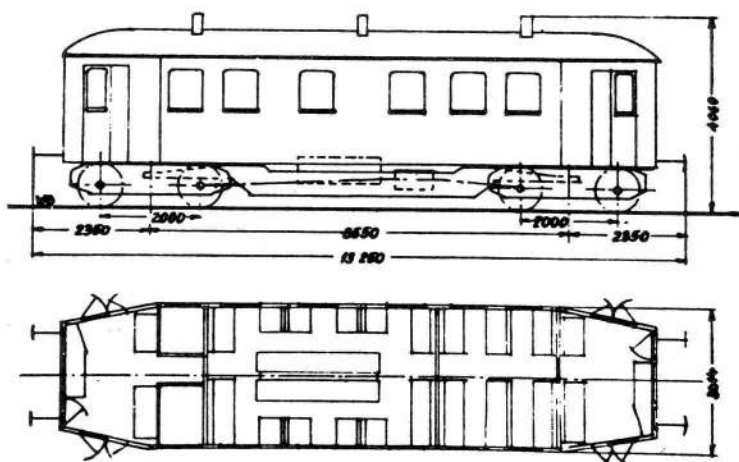


HB M 31: Bygget i 1927. I 1947 omlitret til HP M 23. Tjenstvægt: 26,8 t. Akselafstand: 8.550 + 2.000 mm. Længde over puffere: 13.250 mm. 46 pladser.

VØ M 21: Bygget i 1928. I 1947 omlitret til HP M 21. Tjenstvægt: 27,9 t. Akselafstand: 8.800 + 2.000 mm. Længde over puffere: 14.000 mm. 46 pladser.

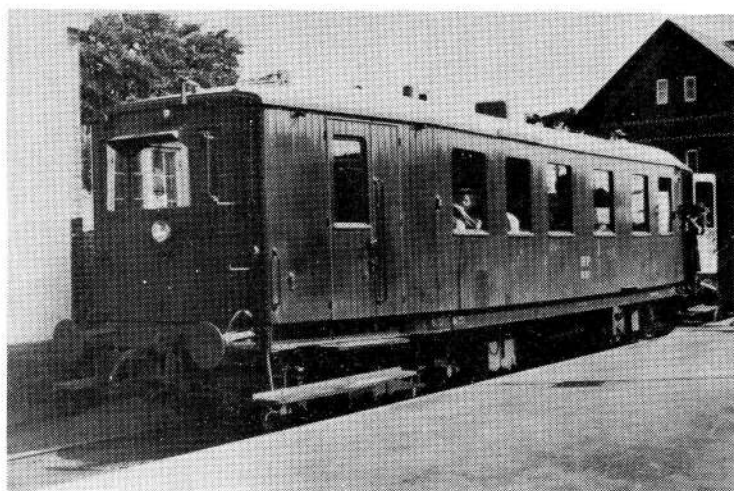


HP M 23 og D 62 klar til afgang fra Hirtshals.



Under krigen måtte vognene sættes ud af drift som motorvogne, og i M 20 og 21 blev motorerne taget ud, hvorefter vognene blev anvendt som personvogne. M 31 blev i 1942 forsynet med generatoranlæg og i 1943 hovedrepareret hos Scandia, hvor den ved samme lejlighed fik motoren moderniseret.

Dad det efter krigen igen blev muligt at anvende vognene på normal vis, besluttede man at udskifte de efterhånden noget udslidte benzinmotorer med dieselmotorer. I 1945 og 1946 blev M 3 og M 21 forsynet med Büssing dieselmotorer, leveret af Dansk Auto Byggeri i Silkeborg og samtidig hermed fik M 31 en ny M.A.N. benzinmotor. I 1951/52 fik alle 3 vogne Herculesmotor, M 21 og M 23 desuden nyt gear (Wilson), medens M 20 blev moderniseret. Endelig blev alle 3 vogne i 1956/57 forsynet med Leyland-dieselmotorer.



HP M 21 i Hjørring.

Sammenlignet med skinnebusserne og privatbanernes nye letbyggede motortog synes disse 3 vogne vel for de fleste at være nogle store og klodsede tingester, men dertil er at sige, at man da de blev bygget havde valget mellem disse tunge vogne og noget upålideligt kram som Kie-lervognene. Der er ingen grund til at forsøge at bortforklare, at tiden er løbet fra disse vogne, og det gør man forøvrigt heller ikke fra banens side, men gør man op, hvad de har ydet i tidens løb, så er det en kendsgerning, at de har gjort god nytte og i det store og hele har indfriet de forventninger, man i sin tid stillede til dem.

M 22

Denne vogn blev bygget i 1932 ved at indsætte en benzinmotor i en af VØ banens person- og kedelvogne, nemlig C 52. Motoren var en 6-cylindret M.A.N.-motor, der havde en boring på 120 mm, slaglængde på 180 mm og som udviklede 145 Hk ved 1600 omdr./min. Denne 3-akslede vogn havde en tjenstsvægt på 19,5 t, akselafstand 7.690 mm og længde over puffere på 13.260 mm. Den havde 46 siddepladser. Også denne vogn var stor og klodset, men den gjorde god fyldest i trafikken.

Ved at anvende en personvogn, der ved den allerede gennemførte motorisering var blevet overflødig, sparede man en del i anskaffelsessum. Vognen blev i år 1947 omlitreret til HP M 22 og den blev udrangeret og solgt til Petersen & Albeck, Vejle, i 1964.

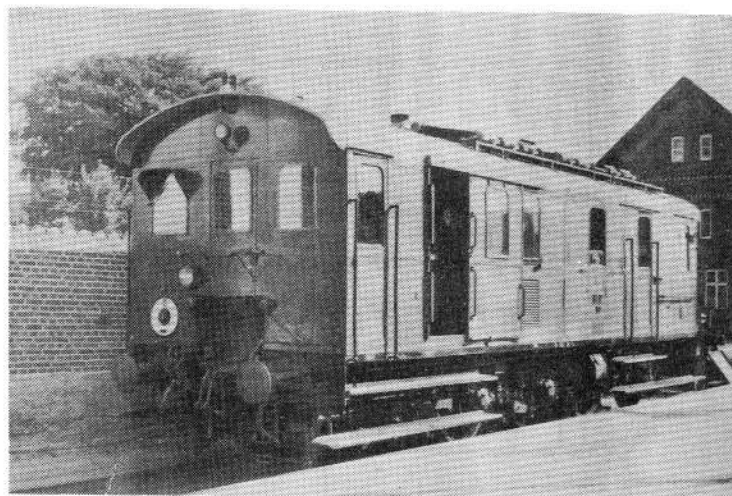
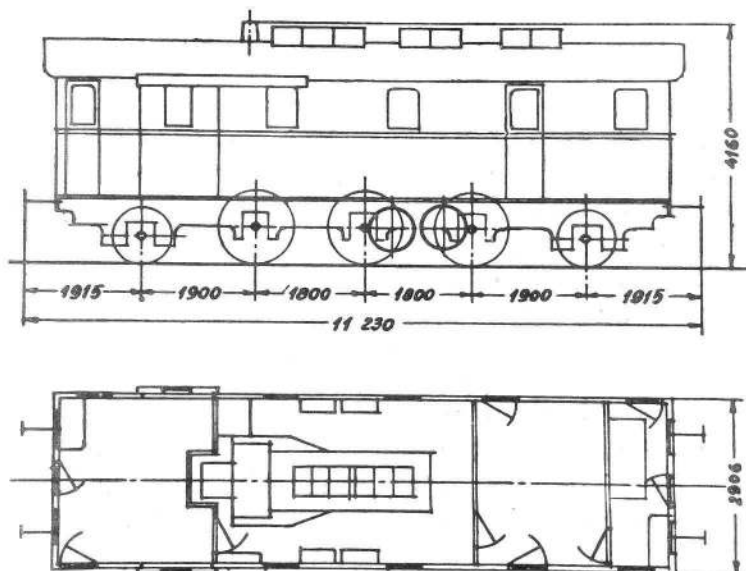
DL 5, 14 og 33

HLA M 5: Bygget af Frichs i 1932 som fabr. nr. 117. I 1947 omlitreret til HP DL 10.

HH DL 14: Bygget af Frichs i 1932 som fabr. nr. 116. I 1947 omlitreret til HP DL 11.

HB DL 33: Bygget af Frichs i 1933 som fabr. nr. 152. I 1947 omlitreret til HP DL 12.

Alle 3 vogne har en tjenstsvægt på 49,9 t, akselafstanden er 1900 + 2 x 1800 + 1900 mm = 7.400 mm og længden over puffere 11.230 mm. Motorerne er 6-cylindrede med en boring på 235 mm, slaglængde på 300 mm og de udvikler 300 Hk ved 650 omdr./min. Alle 3 faste hjulsæt har samme



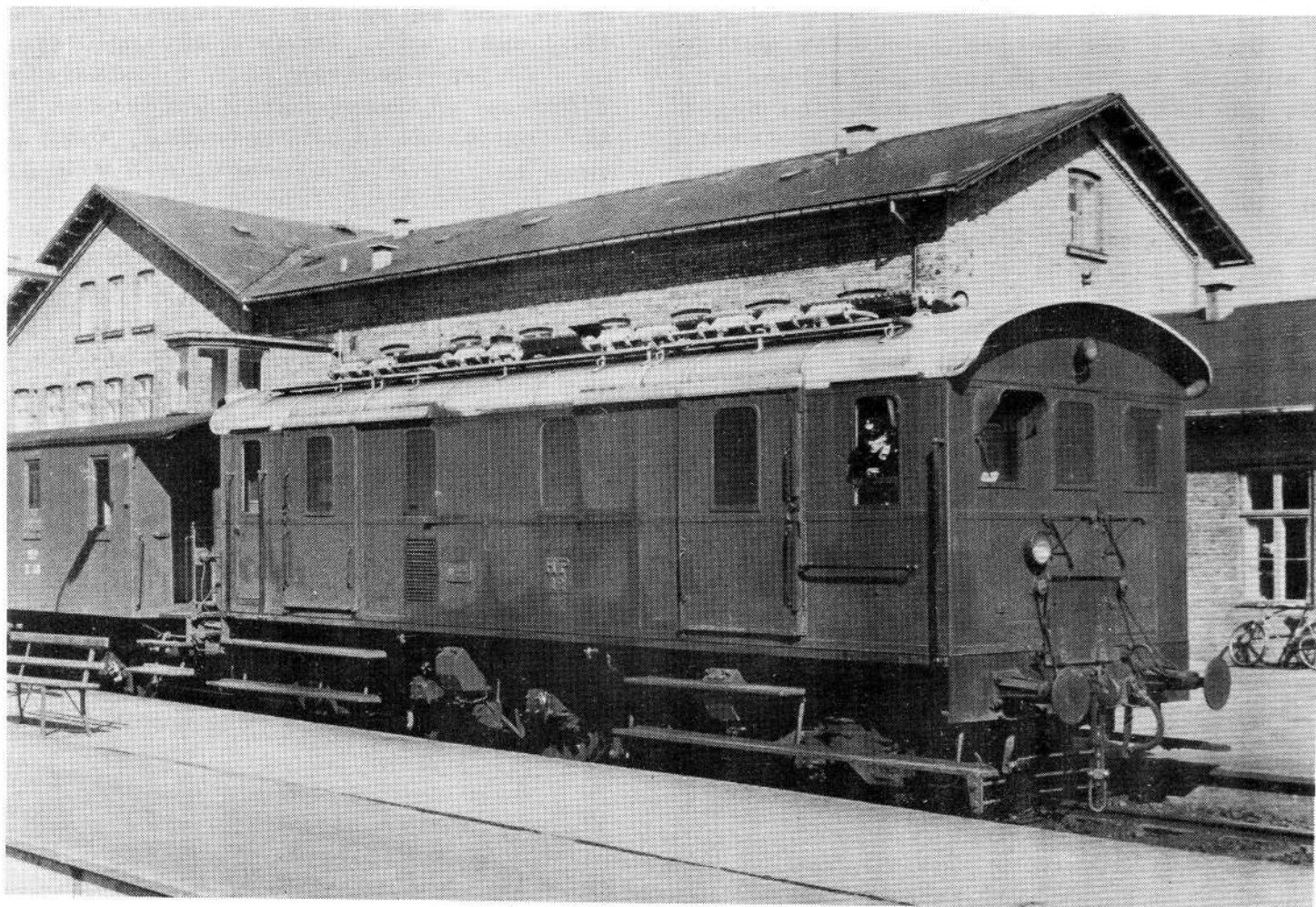
HP DL 10 i Hjørring.

hjul diameter, men kun 2 hjulsæt er forsynet med banemotorer.

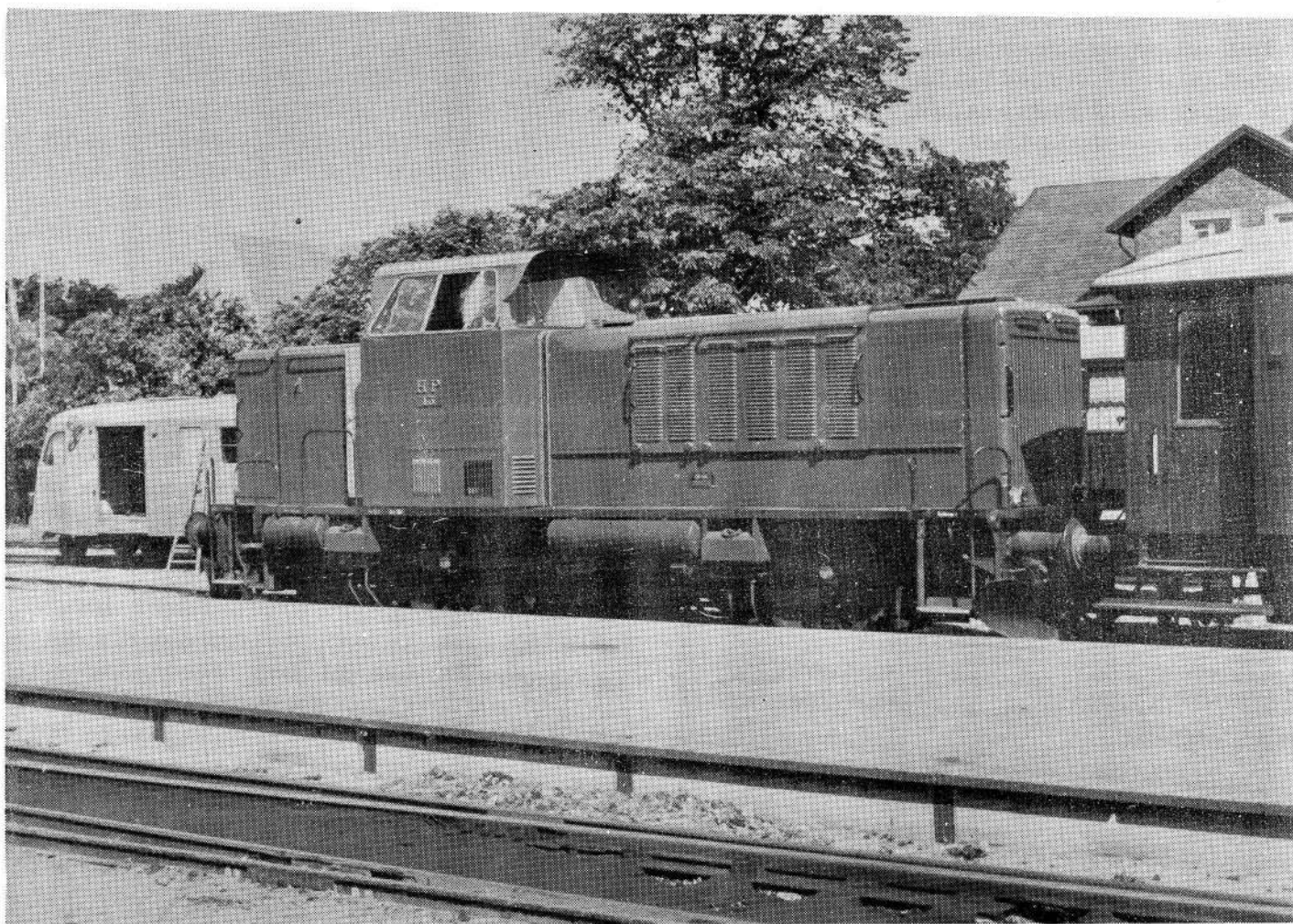
De er bygget som dieselelektriske lokomotiver med akselanordning 1' Bol 1' d.v.s. med 3 faste hjulsæt i rammen og et

sideforskydeligt løbehjulsæt i hver ende.

Medens de hidtil omtalte motorvogne normalt kun blev anvendt til rene, lette persontog, blev de her omtalte diesellokomotiver anvendt til både persontog,



HP DL 12 i Hjørring.



HP DL 13 i Hjørring.

blandede tog og til godstog. Maskinerne har således været anvendt i alle togarter, og har for så vidt været et godt aktiv for banerne, men efter de omfattende banenedlæggelser og anskaffelsen af M.A.K.-lokomotivet bruges de kun lidt. Disse lokomotiver gjorde et godt stykke arbejde, og kørte ofte med store færgetog. Man har f.eks. kunnet se nr. 12 med 3 statsbanevogne plus en tysk kølevogn på krogen, og det må siges at være en udmærket præstation at trække 130 t på banens stærke stigninger. Den 21/8 1963 havarerede nr. 12 så alvorligt, at det ikke kunne betale sig at reparere det, hvorfor det blev hensat, og nu bruges det kun som reservedelslager for nr. 10 og 11.

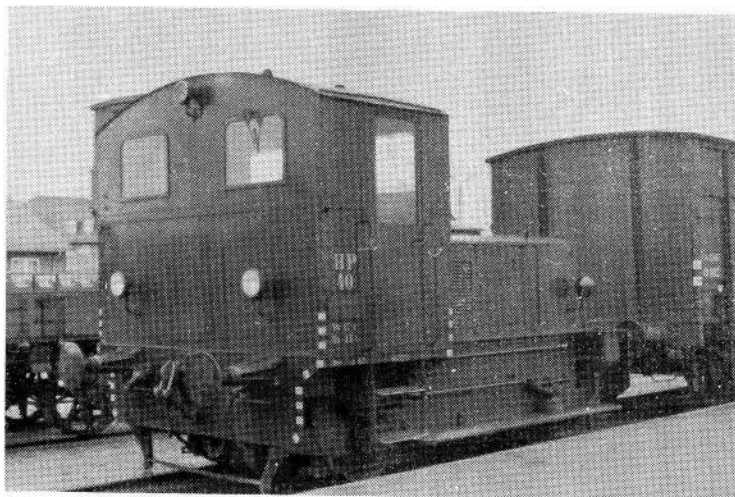
Med den stærkt stigende trafik på Hirtshalsbanen i de senere år blev det nødvendigt at se sig om efter en sværere trækraft end de gamle diesellokomotiver, og man valgte at anskaffe et 650 Hk M.A.K. diesellokomotiv af samme type som det tyske V 65. Dette lokomotiv blev leveret i februar 1959 og har siden været benyttet i banens færgetog og godstog, hvor det har vist sig at forrette absolut tilfredsstillende tjeneste.

Dette lokomotiv er 3100 mm bredt, 4150 mm højt, har en længde over puffer på 11.360 mm og akselafstanden er 1550 + 3200 + 1550 = 6300 mm. Hjul diameteren er 1250 mm og motorens data er: 6 cylindre, boring 230 mm, slaglængde 300 mm og ydelsen som nævnt 650 Hk ved 790 omdr./min.

Traktorer

Til rangering indkøbtes i 1930 en lille Breuer-traktor med en vægt af ca. 4 t. Den blev litreret HB 40, i 1947 omlitreret til HP nr. 41. Som følge af den stærkt stigende godstrafik på Hirtshals station blev denne traktor meget hurtigt for lille og den erstattedes i 1933 af en Frichs-traktor på 115 Hk. Denne traktor fik ved leveringen betegnelsen HLA nr. 10 og blev i 1947 omlitreret til HP nr. 40.

Denne 15 t tunge traktor har en akselafstand på 2500 mm og en længde over pufferne på 5.830 mm. Den er forsynet med en Frichs dieselmotor, der har en boring på 135 mm, slaglængde 200 mm og som udvikler 115 Hk ved 1200 omdr./min.

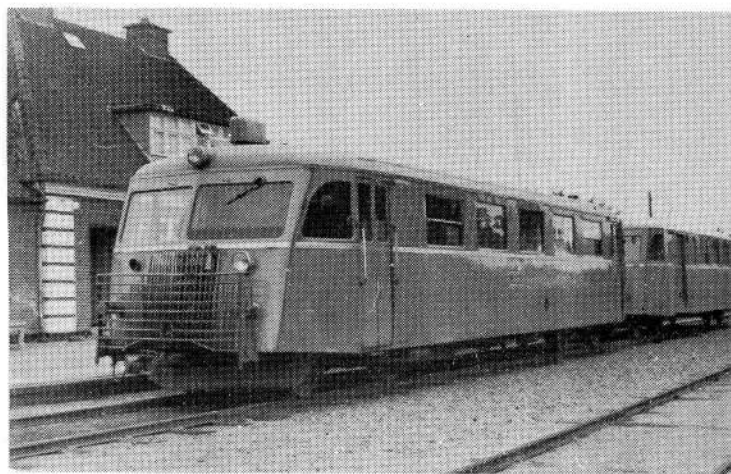


Traktor HP 40 i Hirtshals.

Den anvendes stadig som rangermaskine i Hirtshals, men kunne godt trænge til en afløser, der var væsentlig kraftigere. Den lille Breuer-traktor blev i 1962 solgt til Lollandsbanen.

Skinnebusser

Ligesom de fleste andre privatbaner anskaffede Hjørringbanerne i den sidste halvdel af 1940'erne skinnebusser. Det blev til 2 togsæt i 1948, leveret af Scandia og udstyret med Frichs skinnebusmotor. Denne motortype har 8 cylindre, en boring på 115 mm, en slaglængde på 140 mm og udvikler 160 Hk ved 2000 omdr./min. Vognene er som privatbanernes øvrige skinnebustog, men adskiller sig i det ydre ved at være malet gulorange og ved at

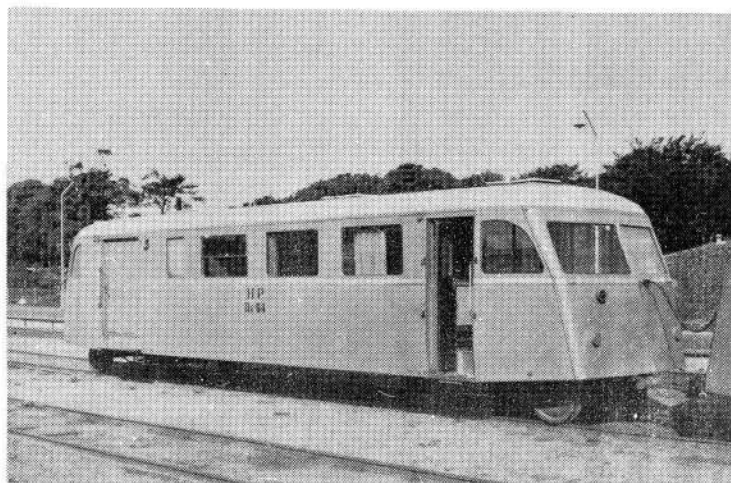


HP MS 31, her på Løkkenbanen.

vognene er litreret anderledes end andre privatbaners skinnebustog.

Motorvognene er litreret MS 30 - 31, person- og rejsegodsvognene DS 64 - 65.

Disse togsæt har været benyttet i de lette og hurtige persontog, hovedsagelig på Hirtshals- og Løkkenbanerne, og da de i sin tid blev anslået til at kunne opnå en levetid på 10 til 12 år, må det siges at være ganske godt, at de stadig er anvendelige. Særligt behagelige er skinnebusserne nu ikke når henses til de krav, der idag stilles til personbefordring, og hertil kommer, at de for banerne har den store ulempe, at de ikke uden særlige foranstaltninger kan sammenkobles med banernes øvrige materiel. Det har også væ-



HP DS 64 i Hjørring.

ret et problem for Hirtshalsbanen og derfor anskaffede man den lukkede godsvogn (litra IF 194) fra Juelsmindebanen. Den er forsynet med både skinnebuskobling og med almindelig jernbanekobling, og den benyttes til fisketransporter eller som hastervogn i skinnebustog.

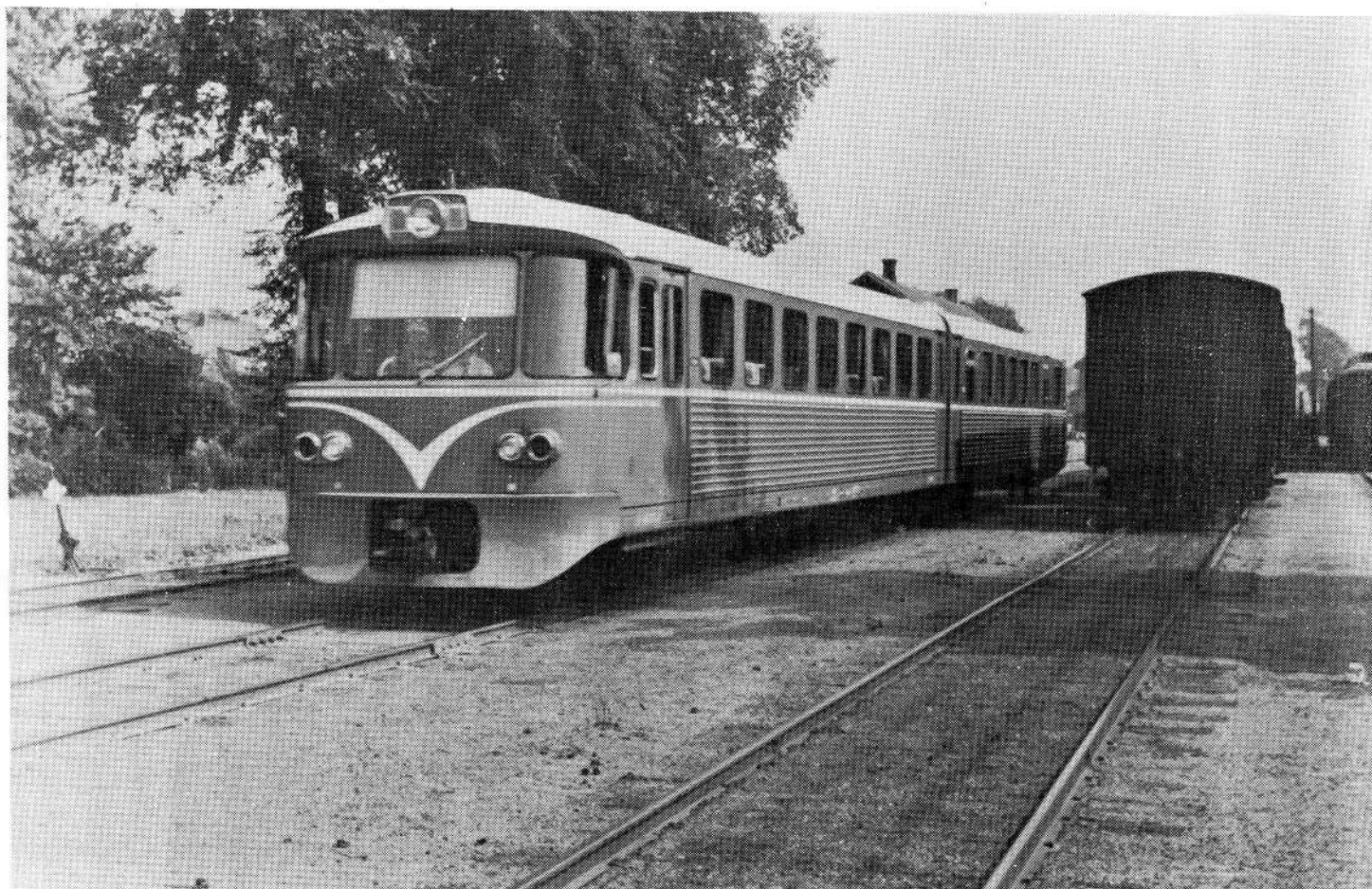
Nye togsæt

Der bygges for tiden nogle 2- og 3-vogns togsæt til de levedygtige private baner, og i Hirtshalsbanens nyeste moderniseringsprogram er der foruden den meget omfattende sporfornyelse afsat 2,9 mill. kr. til 2 nye togsæt, hver bestående af motorpersonvogn plus styrevogn og forsynet med centralkobling mellem vognene, men med almindelige yderpuffere og koblinger, således at det bliver muligt at medgive disse tog ilgods- og fiske-vogne. På de baner der hidtil har anskaffet togsæt af denne type, har de vakt de rejssendes absolutte tilfredshed, og har for banerne betydet en kærkommen og ofte hårdt tiltrængt fornyelse af det rullende

materiel, der har muliggjort en betydelig forøgelse af hastigheden.

Et par ord om, hvordan de hidtil leverede togsæt er indrettet. Der er tale om midtgangsvogne, forsynet med perlonbetrukne stole med både armlæn og nakkestøtte, løberbelagte vinylgulve, opvarmning ved varmluft, regulerbar ventilation, højttaleranlæg, faste ruder lagt i gummirammer, så den irriterende klirren undgås og dertil automatisk dørlukning, dirigeret fra førerkabinen.

Med disse togsæt og det kraftige M.A.K. lokomotiv vil det være muligt at bestride så at sige hele Hirtshalsbanens trafik, og dermed må banen siges at have nået en meget fin standard. Det skulle imidlertid ligne Hirtshalsbanen og dens ledelse dårligt, om man slog sig til ro med det. Med den stadig stigende trafik er der vel ikke så langt til anskaffelsen af et større og kraftigere diesellokomotiv end nr. 13, og en kraftig rangermaskine må vel også en dag komme på tale.



Lollandsbanens nye "Lynettetog", her i Grønge.

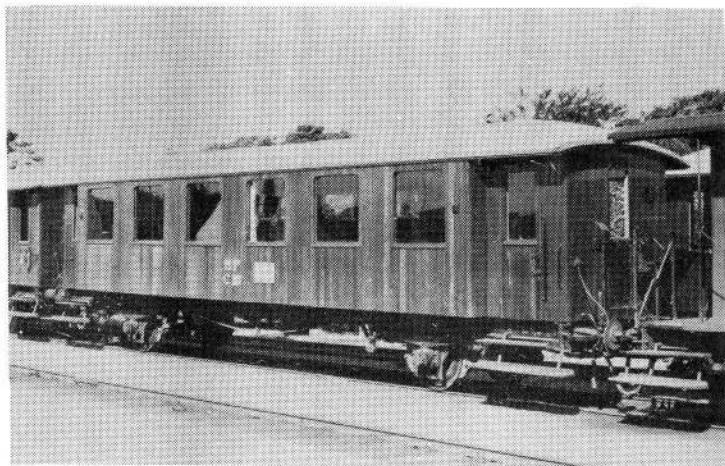
Vognmateriel

Det vognmateriel, der i tidens løb er anskaffet, er i de fleste tilfælde af de almindeligt anvendte privatbanetyper, hvorfor det her skal behandles så kortfattet som muligt. Af hensyn til de mange jernbaneinteresserede, derved ville gøre et syndigt vrøvl om man ikke omtalte batternes vogne, må det imidlertid med, og de øvrige læsere af skriftet kan jo blot springe dette afsnit over.

Personvogne

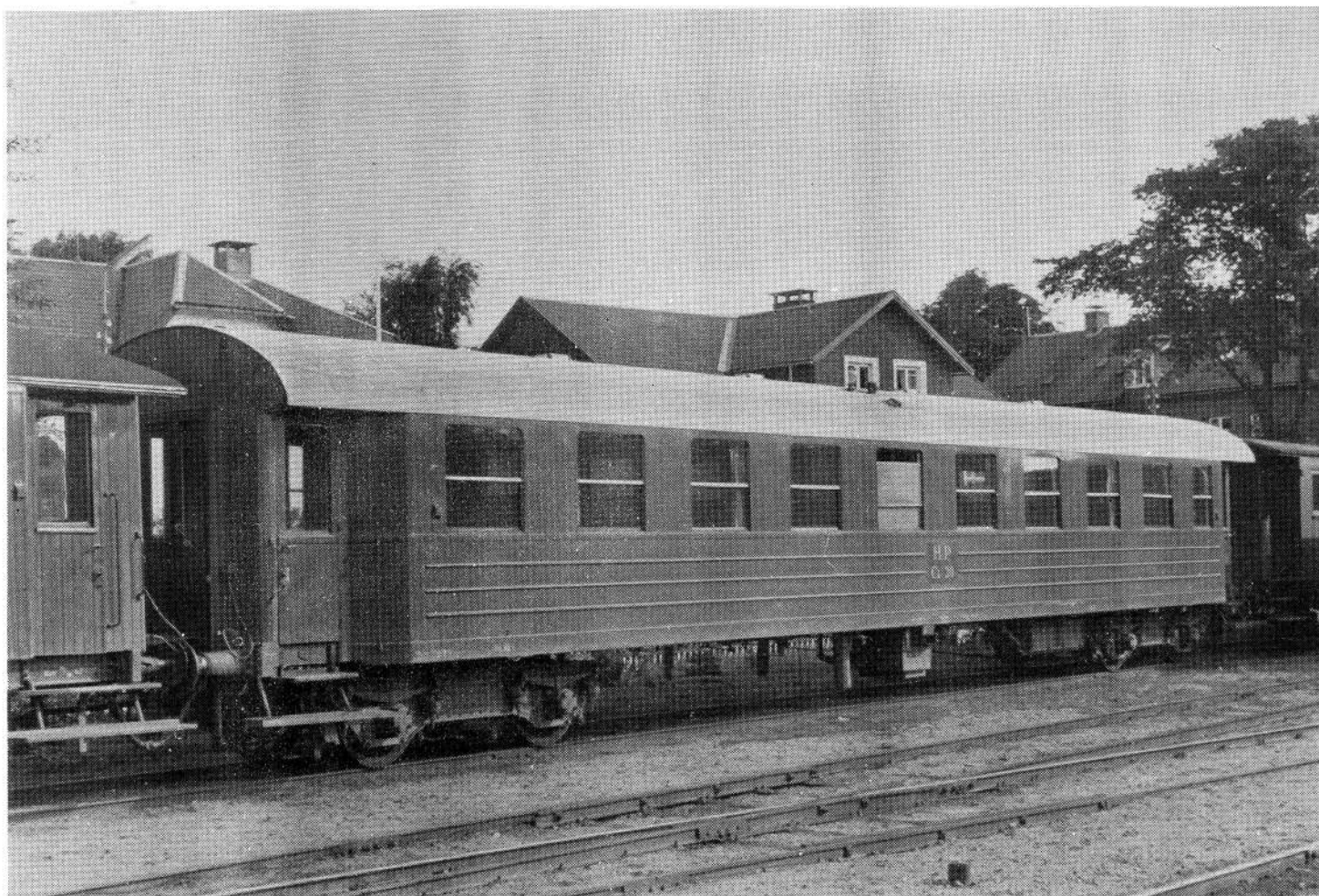
Personvognene er af de almindeligt benyttede typer og bygget som kombinerede 2. og 3. klasse vogne (2. klasse med sidegang og 3. klasse med midtgang). Da man i 1932 indførte benævnelsen fællesklasse blev samtlige vognes 2. klasse kupéer (bortset fra HH B 21 og B 22) omdøbt til fællesklasse.

Alle vogne er bygget hos Scandia i



HP C 10.

Randers, HLA og HH vognene i 1913, VØ vognene i 1924, HB vognene i 1925 og HP CL 30 i 1948. Bortset fra CL 30 er alle vogne bygget med åbne endeperroner, men er i slutningen af 1940'erne eller ved moderniseringer ombygget til lukkede endeperroner.



HP CL 30.

I efterfølgende oversigt indeholder første kolonne den gamle betegnelse, anden kolonne betegnelsen efter omlitreringen og tredje kolonne diverse bemærkninger.

Hjørring Privatbaners personvogne:

HLA B 1,	HP CV 11,	ophugget 1954/55,
- B 2,	- C 12,	moderniseret 1952/53, delvis nye sæder,
- B 3,	- CV 13,	ophugget 1954/55,
- B 4,	- CV 14,	moderniseret med delvis nye sæder, ophugget 1964/65,
- C 31,	- C 4,	moderniseret med nye sæder,
- C 32,	- C 5,	moderniseret med nye sæder,
- C 33,	- C 6,	moderniseret med delvis nye sæder,
- C 34,	- C 15,	moderniseret, ophugget 1964/65,
- C 35,	- C 16,	moderniseret, ophugget 1964/65,
HH B 11,	- C 7,	brændt i Hirtshals: 28/3 1951, ikke genopbygget,
- B 12,	- C 8,	omdannet til værkstedsvogn i 1955,
- C 41,	- CV 17,	ophugget 1954/55,
- C 42,	- CV 18,	ophugget 1954/55,
VØ B 16,	- CV 19,	ophugget 1954/55,
- B 17,	- CV 20,	ophugget 1954/55,
- C 51,	- CV 21,	ophugget 1954/55,
- C 52,		ombygget til M 22 i 1932,
HB B 21,	- B 1,	moderniseret med delvis nye sæder,
- B 22,	- B 2,	moderniseret med delvis nye sæder,
- C 61,	- C 9,	brændt i Løkken 28/2 1945, ikke genopbygget,
- C 62,	- C 10,	moderniseret med nye sæder,
	- CL 30,	anskaffet 1948. Bogievogn med polstrede sæder.

Mål efter DSBs vognfortegnelser:

	længde over puffer	aksel- afstand
HLA B 1 - 4,	13.460 mm	7.800 mm
- C 31- 33,	12.990 -	7.220 -
- C 34- 35,	13.460 -	7.800 -
HH B 11- 12,	13.440 -	7.800 -
- C 41- 42,	13.440 -	7.220 -
VØ B 16- 17,	13.760 -	8.750 -
- C 51- 52,	13.260 -	7.220 -
HB B 21- 22,	14.590 -	8.820 -
- C 61- 62,	12.990 -	7.220 -
HP CL 30,	20.380 -	14.000 -

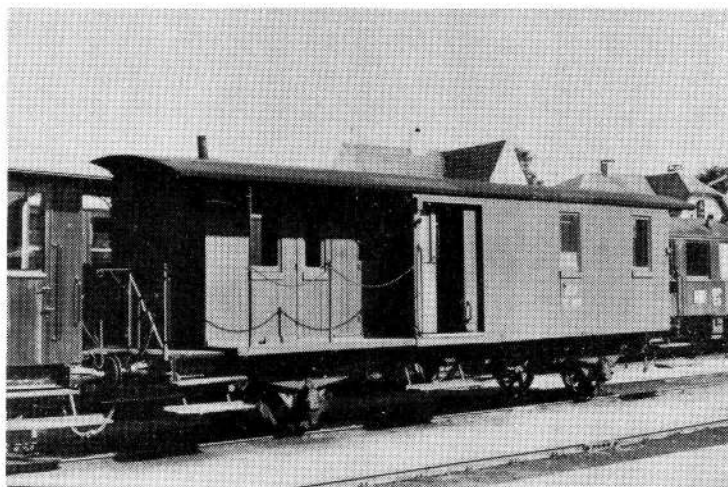
Post- og rejsegodsvogne

Disse vogne er også af almindelige typer. Vognene er bygget hos Scandia i Randers i 1913 (HLA og HH), 1924 (VØ) og i 1925 (HB).

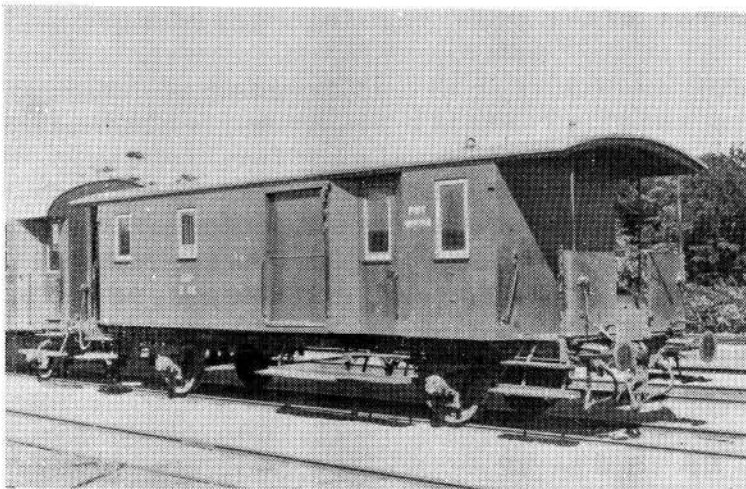
HLA E 81: Fra 1947 HP E 81, akselafstand 6.000 mm, længde over puffer 11.180 mm, udrangeret 1964/65.

HLA E 82: Ombygget 1933/34 til bænkevogn HH CB 43, fra 1947 HP CB 51. Akselafstand 6.000 mm, længde over puffer 11.180 mm, ophugget 1954/55.

HLA E 83: Ombygget 1933/34 til bænkevogn VØ CB 52, fra 1947 HP CB 52. Akselafstand 6.000 mm, længde over puffer 11.180 mm, ophugget 1954/55.

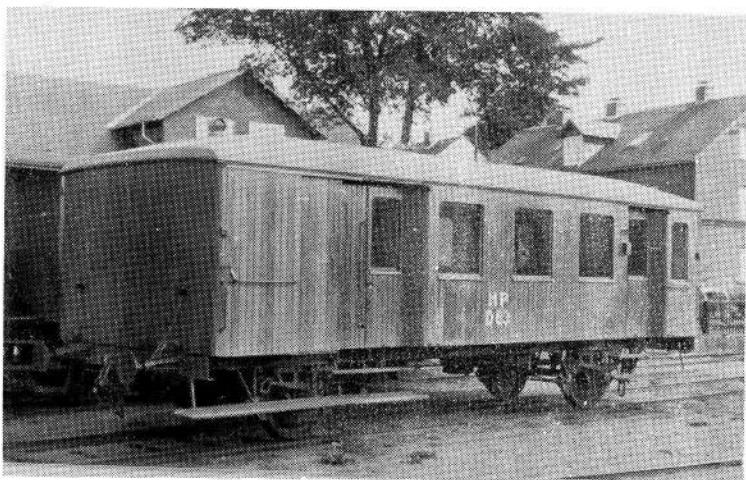


HP E 83.



HP E 84.

- HH E 61: Fra 1947 HP E 82, akselafstand 6.000 mm, længde over puffere 11.180 mm.
- VØ E 91: Fra 1947 HP E 83, akselafstand 6.000 mm, længde over puffere 11.450 mm, ophugget 1964/65.
- HB E 96: Fra 1947 HP E 84, akselafstand 6.000 mm, længde over puffere 11.180 mm.
- HB E 97: Fra 1947 HP E 85, akselafstand 6.000 mm, længde over puffere 11.180 mm.



HP D 63.

Påhængsvogne til motorvogne

Som påhængsvogne for motorvognene M 3, M 21, M 22 og M 31, anskaffedes i løbet af få år 3 person-, post- og rejse-godsvogne. Disse vogne var 2-akslede, havde rullelejer og var letbyggede. D 61 havde ikke gennemgående trækstang.

HH D 11: Bygget i 1925, fra 1947 benævnt HP D 61. 24 siddepladser, akselafstand 5.100 mm, længde over puffere 9.800 mm, ophugget 1954/55.

VØ D 16: Bygget i 1928, fra 1947 benævnt HP D 62. 28 siddepladser. Akselafstand 5.600 mm, længde over puffere 10.490 mm. Solgt i 1965 til Randers-Hadsund Jernbane.

HB D 21: Bygget i 1927, fra 1947 benævnt HP D 63. 28 siddepladser. Akselafstand 5.600 mm, længde over puffere 10.490 mm.

D 62 og 63 blev omkring 1952 forsynet med nyt centralvarmeanlæg, D 63 desuden med nye sæder.

Godsvogne

Godsvognene var efter deres art og anvendelse inddelt i følgende litra:

- litra G - personbænkevogne,
- H - gods- og bænkevogne,
 - Q - lukkede gods- og kreaturvogne,
 - P - åbne godsvogne,
 - T - åbne ballast- og tømmervogne.

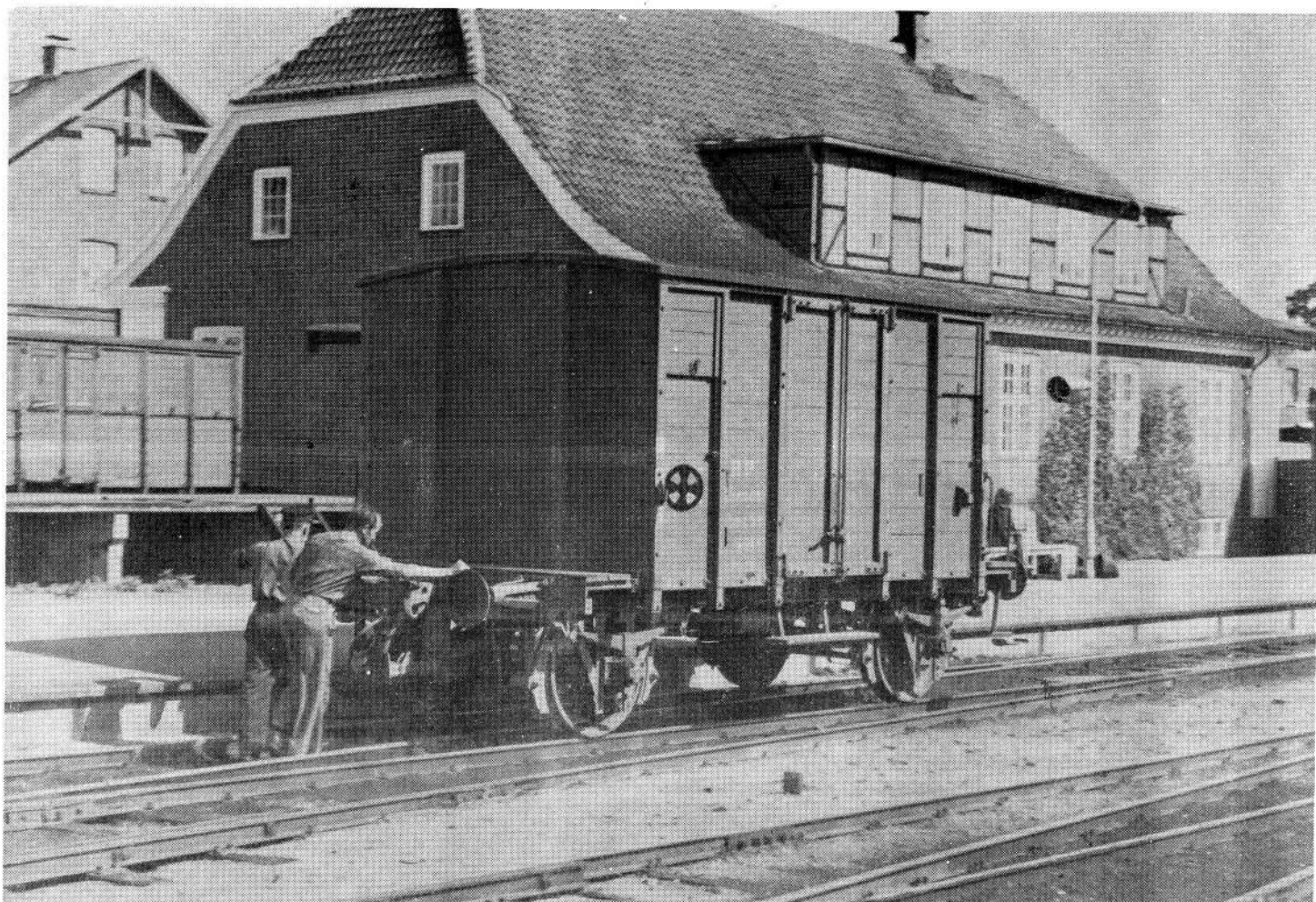
I den følgende opstilling er skematisk givet en oversigt over godsvognenes gamle og nye nummerplan. De er ordnet efter ovenstående litrainddeling.

Bænkevogne (alle med 32 pladser)

- HLA G 71, HP G 71, ophugget 1957/58,
- G 72, HP G 72, ophugget 1957/58,
 - G 73, HP G 73, ophugget 1957/58,
 - G 74, HP G 74, ophugget 1956,
- HH G 76, HP G 75, ophugget 1963/64.

Gods- og bænkevogne

- HLA H 900 (625), HP H 906, oph. 1957/58,
- H 901 (621), HP Q 133, solgt 1964/65,
 - H 902 (622), HP Q 134, solgt 1964/65,
 - H 903 (623), HP Q 135, solgt 1964/65,
 - H 904 (624), HP Q 136, oph. 1963/64,
 - H 905 (630), HP H 905, oph. 1956,
 - H 906 (626), HP Q 137, solgt 1964/65,
 - H 907 (627), HP Q 138, solgt 1964/65,
 - H 908 (628), HP Q 139, solgt 1964/65,
 - H 909 (629), 1933 til HB H 973,
 - H 910 (635), 1933 til HB H 975,
 - H 911 (631), 1933 til HB H 974,



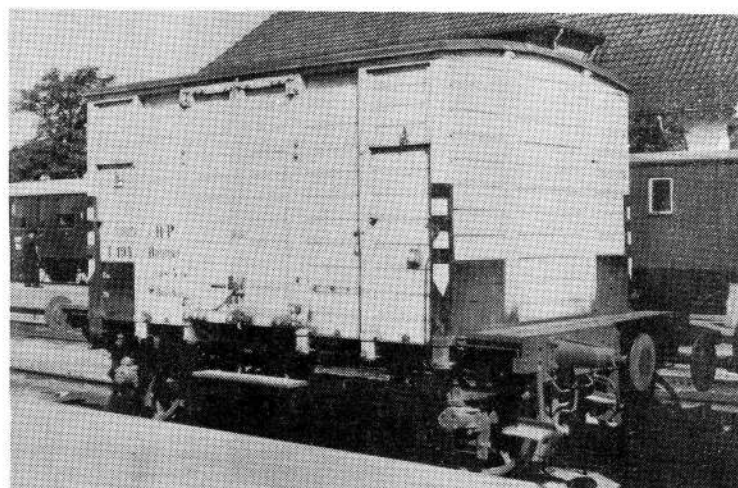
HP IF 194, som den fremtræder i dag. Herunder: Efter overtagelsen fra HHJ.

HH	H 930 (155),	HP H 907, oph. 1956,
-	H 931 (154),	HP Q 140, solgt 1964/65,
VØ	H 951	, HP H 903,
-	H 952	, HP H 904,
HB	H 970	, HP H 900, oph. 1959,
-	H 971	, HP H 901, oph. 1963/64,
-	H 972	, HP H 902,
-	H 973	, HP Q 141, oph. 1963/64,
-	H 974	, HP Q 142, oph. 1963/64,
-	H 975	, HP H 908, oph. 1963/64.

H 900, 905, 930, 970 og 975: 37 pladser,
 øvrige vogne: 42 pladser.

Hvide vogne

HLA	I 191 (91),	HP I 191, solgt 1964/65,
-	I 192 (92),	HP I 192,
-	I 193 (93),	HP I 193,
HH	I 281 (81),	HP I 190.



Skinnebus-godsvogn (brun med skinnebus-
 koblinger og almindelig
 koblingsanordning (2 puffere)).

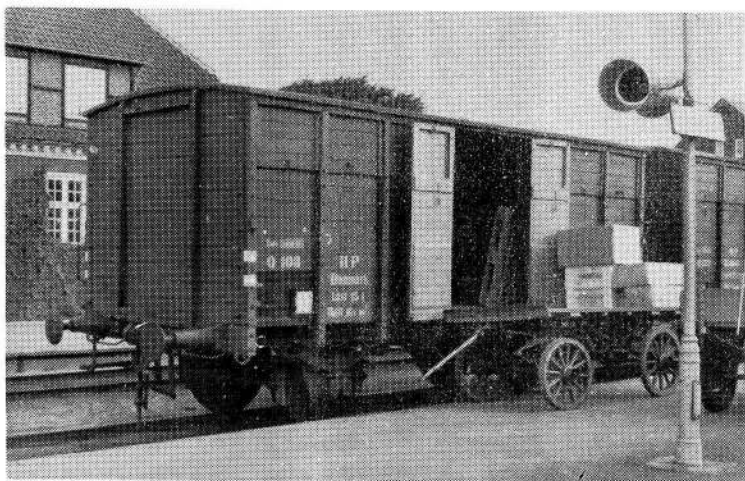
HP IF 194, indkøbt fra Horsens (HJJ).

Lukkede godsvogne

HH	Q 210,	HP	Q 100,	solgt 1964/65,
-	Q 220,	HP	Q 101,	ødelagt ved Brørup-ulykken 2/11 1951,
VØ	Q 300,	HP	Q 102,	
-	Q 305,	HP	Q 103,	
-	Q 310,	HP	Q 104,	
HB	Q 400,	HP	Q 105,	
-	Q 405,	HP	Q 106,	
-	Q 410,	HP	Q 107,	
VØ	Q 301,	HP	Q 108,	
-	Q 302,	HP	Q 109,	solgt 1964/65,
-	Q 303,	HP	Q 110,	
HB	Q 401,	HP	Q 111,	solgt 1964/65,
-	Q 402,	HP	Q 112,	solgt 1964/65,
-	Q 403,	HP	Q 113,	solgt 1964/65,
-	Q 404,	HP	Q 114,	solgt 1964/65,
-	Q 406,	HP	Q 115,	
-	Q 407,	HP	Q 116,	
-	Q 408,	HP	Q 117,	solgt 1964/65,
-	Q 409,	HP	Q 118,	
HLA	Q 110,	HP	Q 119,	
-	Q 120,	HP	Q 120,	ophugget 1963/64,
-	Q 130,	HP	Q 121,	solgt 1964/65,
-	Q 140,	HP	Q 122,	ophugget 1963/64,
-	Q 150,	HP	Q 123,	ophugget 10/12-1960,
-	Q 160,	HP	Q 124,	solgt 1964/65,
HH	Q 230,	HP	Q 125,	solgt 1964/65,
-	Q 240,	HP	Q 126,	solgt 1964/65,
HLA	Q 111,	HP	Q 127,	ophugget 1963/64,
-	Q 112,	HP	Q 128,	solgt 1964/65,
-	Q 113,	HP	Q 129,	solgt 1964/65,
HH	Q 211,	HP	Q 130,	ophugget 1963/64,
-	Q 212,	HP	Q 131,	solgt 1964/65,
-	Q 213,	HP	Q 132,	solgt 1964/65.

Åbne godsvogne

HH	PF 610,	HP	PF 520,	
VØ	PF 705,	HP	PF 521,	
-	PF 701,	HP	PF 522,	
-	PF 702,	HP	PF 523,	ophugget 1960,
-	PF 703,	HP	PF 524,	ophugget 1959,
-	PF 704,	HP	PF 525,	
-	PF 706,	HP	PF 526,	ophugget 1963/64,
-	PF 700,	HP	PF 527,	
HLA	PF 510,	HP	PF 528,	
-	PF 520,	HP	PF 529,	
-	PF 530,	HP	PF 530,	ophugget 1963/64,
-	PF 540,	HP	PF 531,	
HH	PF 620,	HP	PF 532,	
HLA	PF 515,	HP	PF 533,	ophugget 1963/64,
-	PF 525,	HP	PF 534,	ophugget 1963/64,
HB	PF 800,	HP	PF 535,	ophugget 1960,
HLA	PF 511,	HP	PF 536,	ophugget 1960,
-	PF 512,	HP	PF 537,	ophugget 1963/64,
-	PF 513,	HP	PF 538,	
-	PF 514,	HP	PF 539,	ophugget 1960,
-	PF 516,	HP	PF 540,	ophugget 1957/58,
-	PF 517,	HP	PF 541,	
-	PF 518,	HP	PF 542,	ophugget 1963/64,
-	PF 519,	HP	PF 543,	
-	PF 521,	HP	PF 544,	
-	PF 522,			udrangeret 1941/42,
-	PF 523,	HP	PF 545,	ophugget 1960,
-	PF 524,	HP	PF 546,	ophugget 1959,
-	PF 526,	HP	PF 547,	
-	PF 527,	HP	PF 548,	ophugget 1956,
-	PF 528,	HP	PF 549,	ophugget 1953,
-	PF 529,	HP	PF 550,	ophugget 1963/64,
-	PF 531,	HP	PF 551,	
-	PF 532,	HP	PF 552,	
-	PF 533,	HP	PF 553,	
-	PF 534,	HP	PF 554,	
-	PF 536,	HP	PF 555,	
-	PF 537,	HP	PF 556,	
-	PF 538,	HP	PF 557,	
-	PF 539,	HP	PF 558,	
-	PF 541,	HP	PF 559,	
HH	PF 611,	HP	PF 560,	
-	PF 612,	HP	PF 561,	
-	PF 613,	HP	PF 562,	
-	PF 614,	HP	PF 563,	
-	PF 616,	HP	PF 564,	
-	PF 617,	HP	PF 565,	
-	PF 618,	HP	PF 566,	
-	PF 619,			1933 til HB PF 801
-	PF 621,			1933 til HB PF 802
-	PF 622,			1933 til HB PF 803
-	PF 623,			1933 til HB PF 804
-	PF 624,			1933 til HB PF 806



HP Q 108.

- PF 626, 1933 til HB PF 807
 - PF 627, 1933 til HB PF 808
 - PF 628, 1933 til HB PF 809
 - PF 629, 1933 til HB PF 811
 - PF 630, 1933 til HB PF 800
 HB PF 801, HP PF 567, ophugget 1963/64,
 - PF 802, HP PF 568, ophugget 1963/64,
 - PF 803, HP PF 569, ophugget 1957/58,
 - PF 804, HP PF 570,
 - PF 806, HP PF 571,
 - PF 807, HP PF 572,
 - PF 808, HP PF 573,
 - PF 809, HP PF 574,
 - PF 811, HP PF 575,

Åbne ballast- og tømmervogne

HB T 1070, HP T 650, ophugget 1956,
 - T 1071, HP T 651,
 - T 1072, HP T 652, ophugget 1960,
 HH T 1031 (411), HP T 653,
 - T 1032 (412), HP T 654,
 - T 1033 (413), HP T 655, ophugget 1956
 HLA T 1000 (310), HP T 656, ophugget 1956
 - T 1005 (320), HP T 657, ophugget 1956
 HH T 1030 (410), HP T 658,
 HLA T 1001 (311), HP T 659, ophugget 1956
 - T 1002 (312), HP T 660, ophugget 1957
 - T 1003 (313), HP T 661, ophugget 1953
 - T 1004 (314), HP T 662, ophugget 1956
 - T 1006 (316), HP T 663, ophugget 1956
 - T 1007 (317), HP T 664,
 VØ T 1050, 1933 til HB T 1070,
 - T 1051, 1933 til HB T 1071,
 - T 1052, 1933 til HB T 1072,

Til ovenstående oversigt over gods-
 vognenes nummerplan er følgende bemærk-
 ninger:

Numre i (-) er vognenes første numre,
 Vogne opført som solgt er solgt til op-
 hugning,

HB har i regnskabsåret 1933/34 overtaget
 mange vogne frade 3 andre Hjørring-
 baner - de er i skemaet angivet med
 både det gamle nummer og HB-nummer.

IF-vognen, der er indkøbt fra Horsens-
 Juelsmindebanen er en almindelig
 brun godsvogn indrettet til lokal
 fisketransport og foruden alminde-
 lig skruekobling og puffere er den
 forsynet med den specielle skinne-
 buskobling.

Godsvognenes anskaffelsesår:

Bane	År	Bænkevogne	Lukkede godsvogne	Åbne
		G, H	I, Q	P, T
HLA	1913	4	12	24
-	1918	12		
-	1919			15
HH	1913	1	8	13
-	1918	2		
-	1919			10
VØ	1924	2	6	10
HB	1925	3	11	
-	1933 (fra HLA, HH og VØ)			13

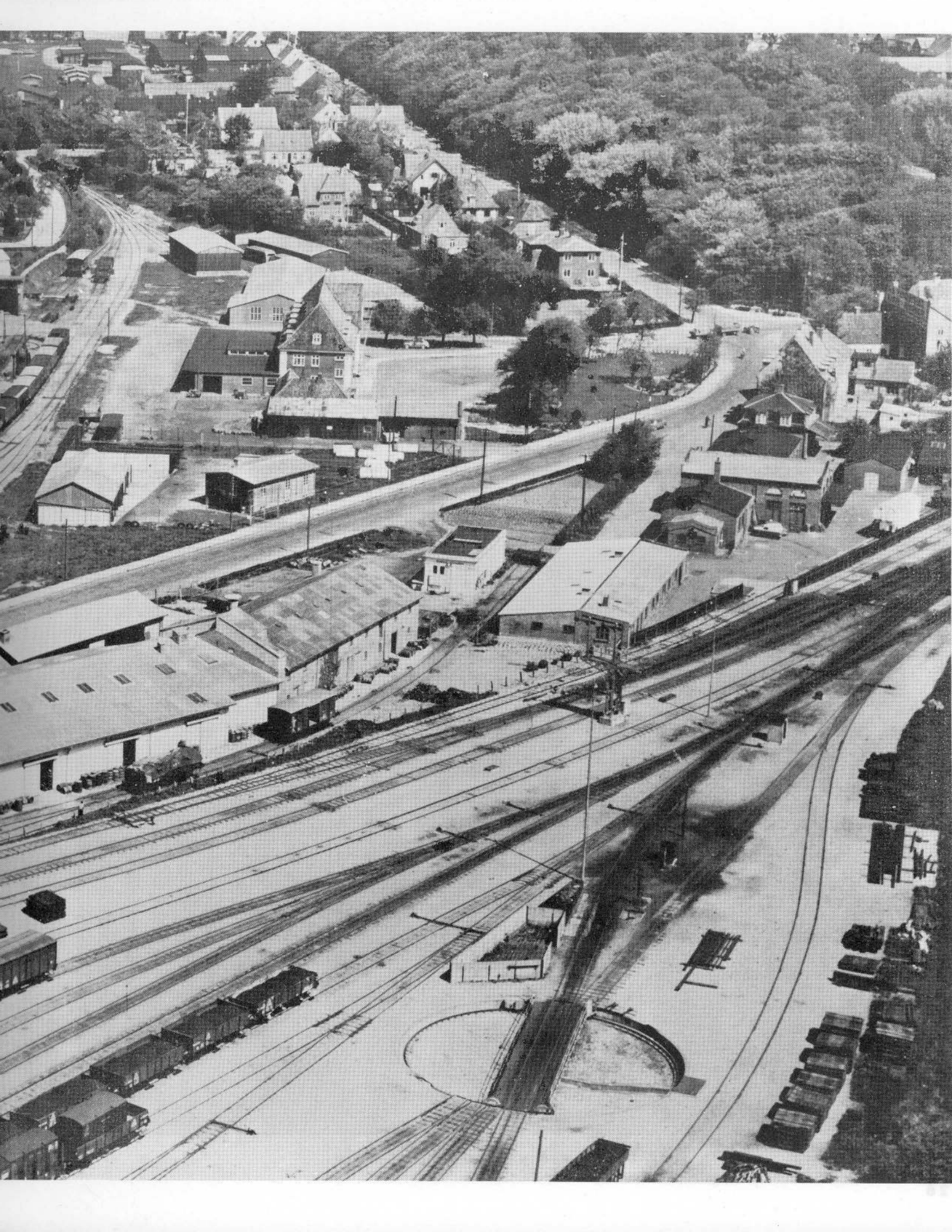
Alle G-vogne er fra 1913.

Godsvognenes bremses: Efter den gamle
 nummerplan var alle vogne, hvis numre en-
 der på 0 eller 5 forsynet med skruebrem-
 se, medens alle de andre vogne havde
 håndbremse. Derudover havde alle G-, H-
 og I-vogne vacuumledning. I 1939 begynd-
 te man at give vognene trykluftledning
 og fra 1951 er en del vogne påmonteret
 trykluftbremse og vacuumstyre er ef-
 terhånden fjernet, ligesom bremsekupeer
 og bremsehuse er erstattet med ranger-
 skruebremses.



Luftfotografiet på midtersiderne er re-
 produceret med tilladelse af Sylvest-Jen-
 sen, Hillerød. Det er optaget i 1950'erne
 og viser vestenden af Hjørring statsbane-
 station samt den gamle Hjørring Vestbane-
 gård med tilhørende værksteder og remise.
 Statsbanestationen ligger noget udenfor
 billedets højre kant, og remisen ligger
 neden for billedet i forlængelsen af spo-
 rene fra drejeskiven. Foroven og lidt til
 højre for midten ses den gamle udkørsel
 mod nord for HLA og HB, viadukten fører
 Elsgervej over banen. Privatbaneområdet
 begrænses mod vest af Skt. Cathrinevej,
 mod øst af Christiansgade og mod syd af
 Bagterpvej. De tre linier, der løber mod
 vest er fra oven: Hirtshalsbanen, Hjør-
 ring-Løkken-Åbybro banen og Hjørring-Hør-
 by banen. (Nord er i billedets overkant).





Godsvognenes lasteevne: Alle vogne var oprindelig indrettet til 12,5 t last, men mange vogne er i tidens løb blevet forsynet med kraftigere fjedre og har samtidig fået lasteevnen forhøjet til 15 t.

Godsvognenes øvrige mål:

	Bund- flade m ²	Længde over puffer mm	Aksel- af- stand mm
G	16,3	9.420	4.200
H 155, 625, 630, 635 og 975 154, 621-24,	16,6	8.850	4.500

626-29, 631, 973-74, 951-52	17,8	8.290	4.200
	17,8	8.360	4.200
I	16,3	7.700	3.660
Q 110, 120, 130, 140, 150, 160, 230, 240, 400, 405 og 410 111-13, 210-13, 220, 401-04, 406-09 301-03	16,3	8.110	3.660
	16,3	7.700	3.660
	16,3	7.770	3.660
P	18,0	8.960	4.200
T 1050-52, 1070-72 1000-07, 1030-33	18,0 17,7	8.960 8.830	4.200 4.200



HP DL 11 ved perron i Hirtshals.

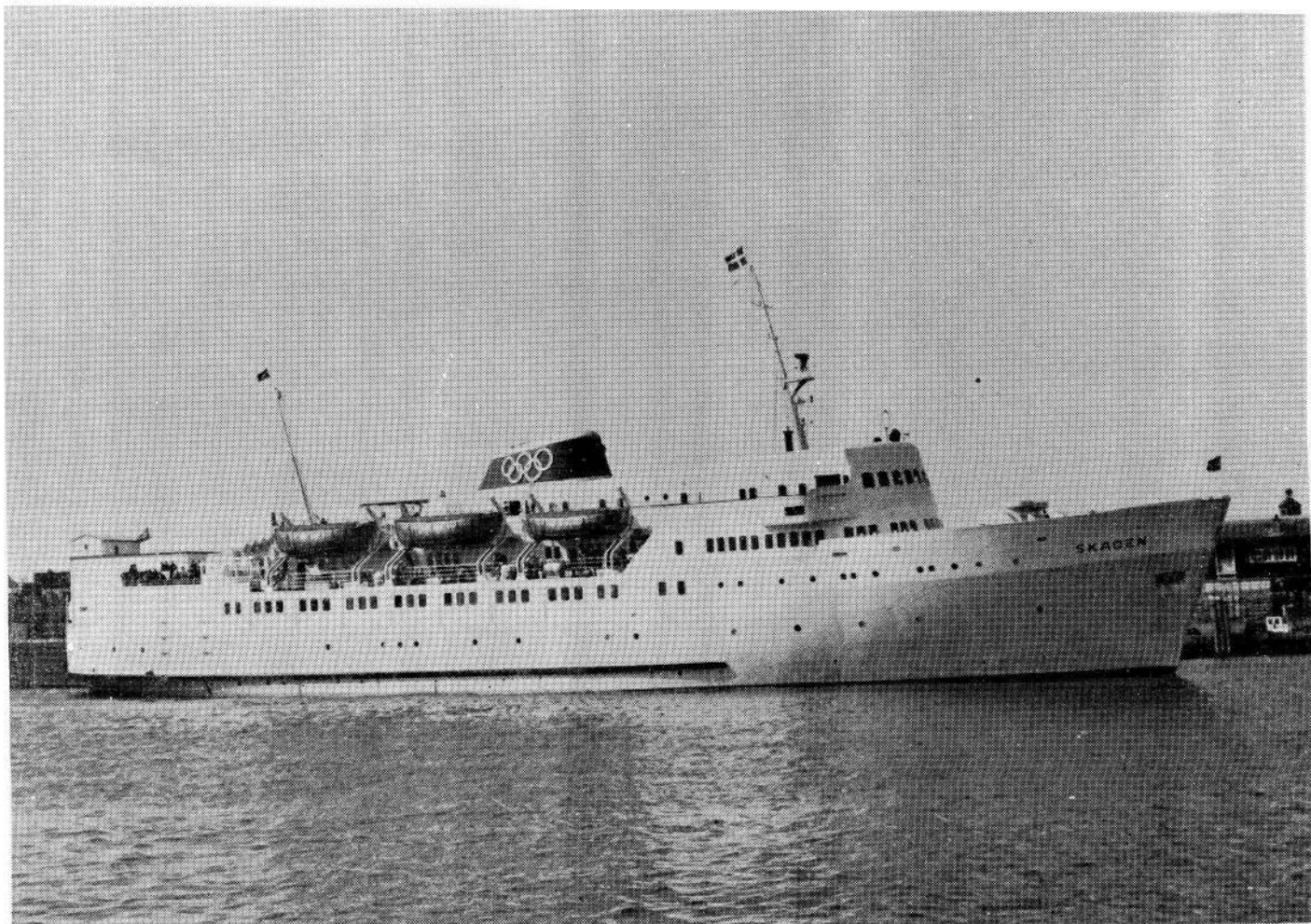
Driften

I de første år kørte man 5-6 togpar om dagen, og i midten af 1930'erne indførtes nogle mindre forbedringer i toggangen. Med sommerkøreplanen 1939 skete der yderligere fremskridt, idet der i ferietiden indsattes et gennemgående tog, der havde forbindelse med den østjyske stambanes nathurtigtog, og med indsættelse af en ny moderne færge på Kristiansand-ruten og med eksprestoget "Nordpilen", løbende dagligt Hirtshals/Frederikshavn-Flensburg (DSBs MP-vogne), blev Hirtshalsbanen optaget i de internationale køreplaner, og tilførtes både transitrejsende og gods i ret stor mængde.

Alt dette blev brutalt afbrudt af krigen, og der kom desværre for banen til at gå endel år, før der igen kom ordentlig gang i Norgesruten. Under krigen blev

køreplanen straks skåret ned, men med de 3-4 daglige togpar lykkedes det dog at opretholde en nogenlunde tilfredsstillende toggang. I februar 1945 standsede al søndagskørsel, og på hverdage blev der kun kørt 2 togpar (entid endda kun tirsdag, torsdag og lørdag), men i løbet af efteråret forbedredes brændselssituationen da så meget, at man fra oktober 1945 kunne køre med 4 daglige togpar.

Fra maj 1949 indførtes der sommersejllads på Kristiansand-ruten, og samtidig blev toggangen forbedret, så der i de næste år løb 7 daglige togpar. I 1954 og 1957 indførtes der yderligere forbedringer, så man efterhånden nåede op på en køreplan med 10-11 togpar, og den sidste sommerkøreplan (1965) indeholder ikke mindre end 12-15 togpar, så det må siges, at man fra banens side med hensyn til toggang imødekommer ethvert rimeligt krav.

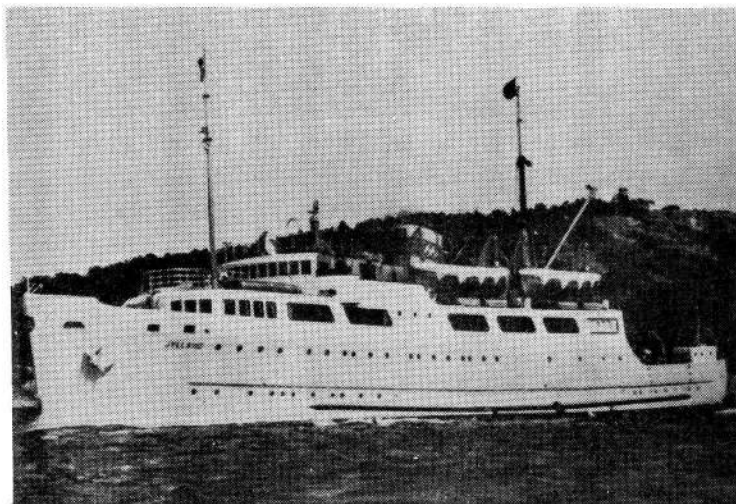


K.D.S. næstnyeste skib M/F "Skagen".

Norgesruten og dens betydning for Hirtshalsbanen

Forbindelsen mellem Vendsyssel og Norge er af meget gammel dato og med sikkerhed vides det, at der har fundet postbefordring sted ad denne rute allerede i 1670'erne. I forrige århundrede blev der flere gange åbnet dampskibsruter mellem Frederikshavn og sydnorske byer, men de måtte som regel hurtigt standses og det var først da den østjyske stambane blev ført igennem til Frederikshavn (1871), at en skibsrute mellem Vendsyssel og det sydlige Norge kunne få virkelig betydning. I 1871 åbnedes da en rute mellem Frederikshavn og Arendal, men allerede året efter blev den norske endestation ændret til Kristiansand. I de første år blev ruten besejlet af forskellige selskaber. I 1879 blev den overtaget af "Det Stavangerske Dampskibsselskab", fra 1887 af "Christiana Kyst-Dampskibsselskab" og endelig ved dette selskabs likvidation af det i 1899 stiftede "Christianssand Dampskibsselskab".

Ved rutens åbning blev der sejlet 2 dobbeltture om ugen, efter få års forløb øgedes tallet til 3 ugentlige dobbeltture og i tiden fra 1895 til 1914 var der daglig sejlads. Under første verdenskrig blev ruten forenkort tid helt standset, men derefter genoptaget med 3 ugentlige ture indtil 1927, fra hvilket tidspunkt der atter blev sejlet daglig. Anlægget af Hirtshalsbanen og Hirtshals havn i 1920'erne skabte mulighed for en omlæg-

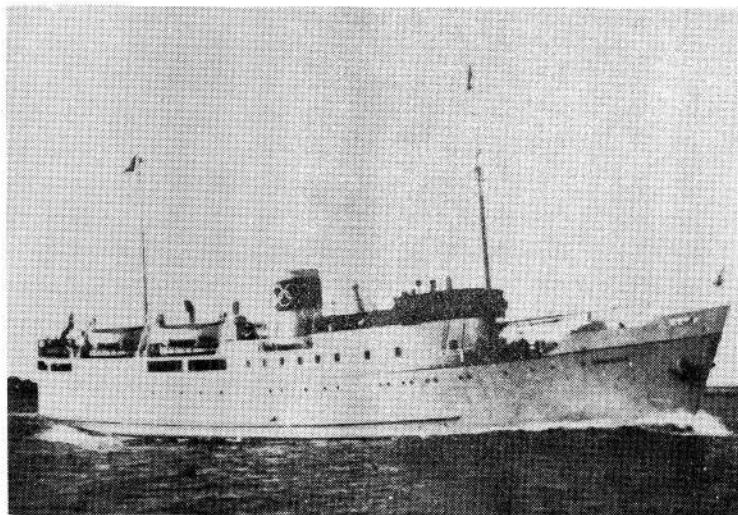


M/S "Jylland".

ning af ruten til Hirtshals-Kristiansand. Herved kunne store besparelser og fordele opnås idet sejltiden kunne nedsættes fra 11 til 6 timer ligesom man ved daglig sejlads kunne nøjes med 1 skib i fart mod hidtil 2. Selskabet indledte derfor forhandlinger med både de norske og danske myndigheder om forlægning af ruten, men disse forhandlinger trak - på grund af myndighedernes træghed - så længe ud, at man først fra 22. maj 1937 kunne omlægge ruten til Hirtshals-Kristiansand. Til erstatning for de hidtil anvendte mindre både indsattes i 1939 M/S Skagerak I, og nu blev det muligt at rejse fra Oslo over Sørlandsbanen til Kristiansand, benytte den ny overfarts moderne skib, fortsætte rejsen fra Hirtshals med eksprestoget Nordpilen ad Hirtshalsbanen og den østjyske længdebane til Flensburg og Hamburg på ca. 25 timer. For den rejssende betød det ikke alene en besparelse i tid og rejseudgifter, men ilige så høj grad en meget lettere og mere bekvem rejserute end de hidtil benyttede.

Skagerak I var forsynet med et kort jernbanespor med plads til 2 godsvogne, men kom ikke til at overføre vogne, da færgelejerne ikke var færdige. Den kom derimod til at overføre en del biler samt en ikke ringe mængde gods, der for en stor del blev viderebefordret med Hirtshalsbanen.

Den anden verdenskrig satte til dels en stopper for ruten, idet det fra november 1939 blev nødvendigt at indsætte et mindre dampskib på ruten og indskrænke sejladsen til 3 ture om ugen. Skagerak I



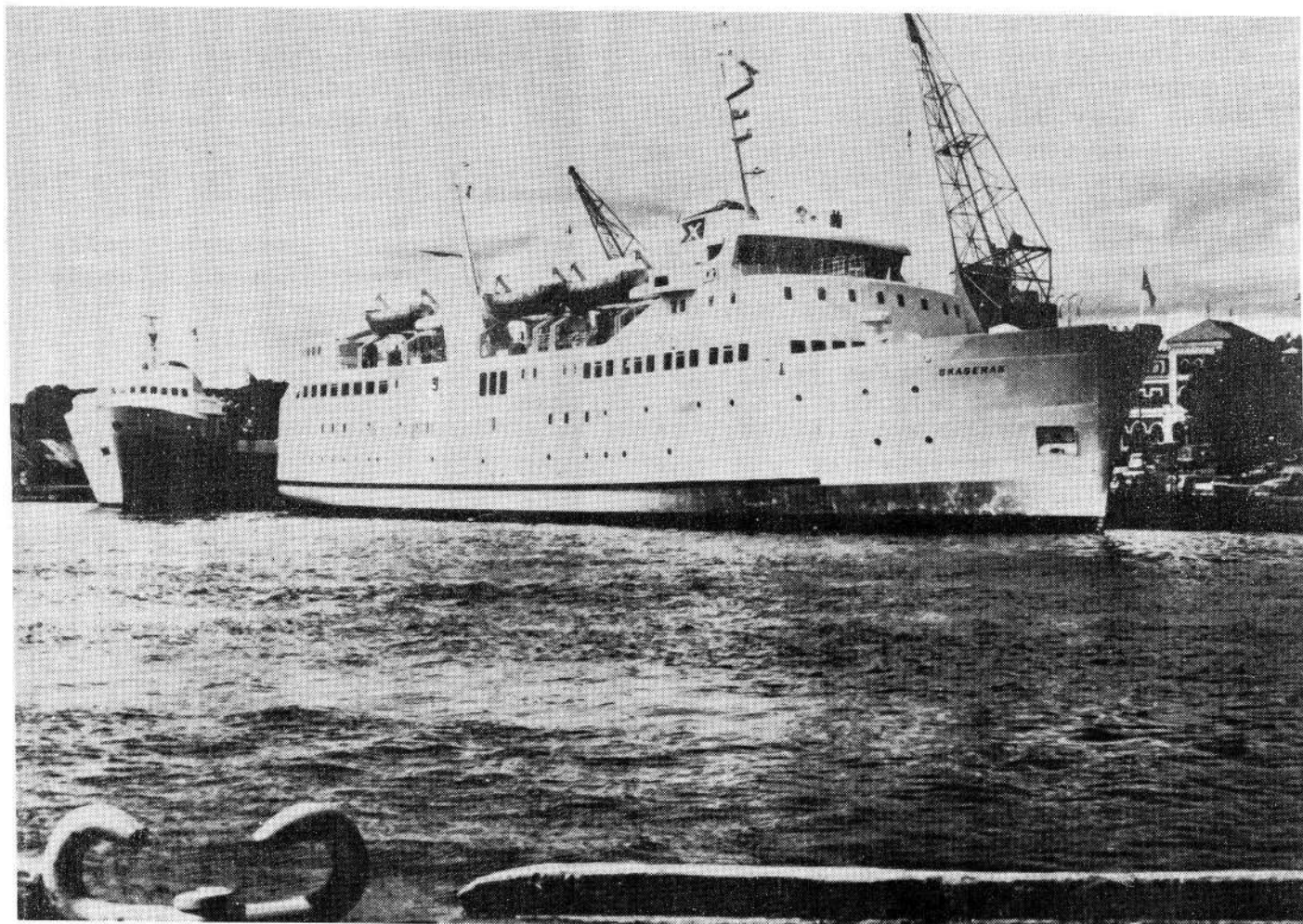
M/F "Skagerak I".

blev kort efter beslaglagt af tyskerne og sænket i januar 1944.

I 1944 blev den norske Sørlandsbane ført igennem til Stavanger, hvilket bl.a. kom til at betyde, at der fra norsk side blev udvist endnu større interesse for kontinentalruten via Kristiansand-Hirtshals, idet afstanden Stavanger-Hirtshals-Padborg kun er 794 km mod 1620 km ad ruten over Kornsjø - eller i tid en besparelse på ca. et døgn og i billetpris en reduktion (efter taksterne pr. 1/9 1951) fra kr. 311,90 (via Kornsjø) til 133,60 eller langt under halv pris. Disse store besparelser i tid og penge var tungtvæjende argumenter i de forhandlinger der blev ført om hvor færgeruten Norge-Danmark skulle ligge.

Kristiansand D/S. (K.D.S.), der i august 1946 havde genoptaget sejladsen med den lille S/S Gann og som i maj 1949 havde indsat M/S Jylland, et ombygget ma-

rinefartøj, ønskede nu at indsætte en stor kombineret jernbane- og bilfærge i helårsdrift mod at man, ligesom før krigen, fik tilsagn om dækning for en del af et eventuelt underskud. En dansk-norsk færgekommission var imidlertid i 1947 kommet til det resultat, at der burde oprettes en færgerute mellem Kristiansand (eller Larvik) og Frederikshavn med en stor 3-sporet DSB-færge. Da der ikke sket mere i denne sag, rejste K.D.S. igen spørgsmålet om Hirtshalsruten og tilbød at bygge en færge, der kunne overføre 6-7 godsvogne. Forslaget fik en yderst velvillig modtagelse fra norsk side, men da man ikke fra dansk side kunne give løfte om bygning af færgeleje i Hirtshals, blev sagen henlagt. Endelig i 1957 blev der givet bevilling til det manglende færgeleje, og i sommeren 1958 indsatte K.D.S. M/F Skagen i farten, men da færgelejet først blev færdigt den 14. decem-



K.D.S. nyeste skib M/F "Skagerak".

ber 1958, måtte man vente med godsvogns-overførslen til denne dag.

Med en hastighed af 18 knob blev overfartstiden nu $4\frac{1}{2}$ time. For Hirtshals-banen fik den forbedrede overfart meget stor betydning idet den tilførte banen mange rejsende og stabiliserede dens godstrafik. Nu vil man måske synes, at 6-7 overførte godsvogne ikke kunne have særlig stor betydning, hverken for Hirtshalsbanen eller for afviklingen af den norske godstrafik med det sydlige udland, men for Hirtshalsbanen betød det, at det var vogne man kunne regne med så at sige hver dag og i bestemte tog, hvortil kom, at det var fordelagtige transporter derved, at de løb over hele strækningen og altså gav den størst mulige indtægt. På grund af færgens stærkt begrænsede kapacitet, der slet ikke svarede til efterspørgslen, blev det nødvendigt straks at indføre en kontingenteringsordning til regulering af vogntilførslen, idet en op-hobning af vogne i Hirtshals meget let kunne sinke en forsendelse langt mere end den tid det ville have taget at føre vognen gennem Sverige.

Ruten blev hurtigt kendt og meget populær, bl.a. som følge af, at både bane og rederi hele tiden bestræbte sig på at yde det bedst mulige, og en udvidelse af trafikken blev derfor snart ønskelig. K.D.S. indsatte derfor en nybygning, M/F Skagerak, på ruten i sommeren 1965. Det var meningen, at færgen skulle have været i drift ved sommerkøreplanens ikrafttræden, men først den 4. juli var den klar. Den ny færges har 3 spor med plads til 15 godsvogne, hvilket betyder, at man har kunnet ophæve den besværlige, men hidtil nødvendige, kontingenteringsordning. For de rejsende er der sket store forbedringer hvad bekvemmelighederne angår, idet alt er indrettet så praktisk og behageligt som muligt. Med 15 godsvogne om bord er det muligt samtidig at medtage 30 biler, men hvis man kun benytter det midterste spor og her overfører 7 jernbanevogne, kan der, ved anvendelse af sænkbare platformsdæk, medtages ca. 100 biler i to etager. Hvis der slet ikke medtages godsvogne kan færgen befordre 140 biler.

Der sejles efter sommerplanen 2-3 dobbeltture mellem Hirtshals og Kristi-

ansand med M/F Skagerak og M/F Skagen, og 1-2 dobbeltture mellem Hirtshals og Arendal med M/F Skagen og M/S Jylland. (Sidstnævnte rute åbnet som sommerrute i 1958).

Med sommerkøreplanen 1965 kom Hirtshalsbanen for alvor med i den internationale køreplan, idet der hele sommeren igennem på strækningen Hirtshals-Hjørring-Padborg-Hamburg-Køln og omvendt har været indsat gennemgående personvogn i tog 1080 - 50 og tog 55 - 1079, og i TEEM-godstog 314 er befordringstiden mellem Oslo og Hamburg via Hirtshals nu nedsat til 34 timer, hvilket må siges at være yderst tilfredsstillende. I NORDEG, den nordisk-tyske godstarif, hvor ruten har figureret i nogle år for stykgods, er den også optaget for så vidt angår vognladningsgods, ligesom ruten også er optaget i TCEx, den internationale ekspresgodstarif, den nordisk-hollandske godstarif, Iberiatariffen, nordisk-fransk godstarif, nordisk-britisk godstarif, norsk-dansk godstarif (Hirtshalstarif), og derudover forventes ruten yderligere optaget i nordisk-belgisk og nordisk-italiensk godstarif.

Til slut nogle få tal om ruten:

År	antal ture	passa- gerer	gods- vogne	biler
1937	365	9.251	-	-
1939	365	14.591	-	-
1946	34	5.641	-	-
1948	70	11.683	-	-
1950	97	28.373	-	1.730
1958	217	55.526	46	9.485
1964	467	118.213	2.823	21.000
Juli 1965			483	

M/F	Jylland	Skagen	Skagerak
Bygget	Chicago	Arendal	Ålborg
År	1943	1958	1965
Ombygget	1949		
Bruttoton	824	1.869	2.703
Passagerer	-	700	1.000
Sporlængde, m		69,5	180
Godsvogne, stk		6-7	15
Hk	2.200	5.480	8.500
Fart, knob	-	18	18,5

Køreplan

for

Hjørring-Hirtshals Banen.

Gyldig fra Banens Aabning for Drift
(19. December 1925).

Afstand fra Hjørring		Hjørring-Hirtshals.									
		Hverdage.					Søn- og Helligdage.				
km		Nr 181	Nr 183	Nr 185	Nr 187	Nr 189	Nr 681	Nr 683	Nr 685	Nr 689	Nr 691
—	Ankomst										
—	til <i>Hjørring Statsbst.</i> {	625	916	1231	522	729	625	916	1231	729	1025
	" Aalborg . .	—	850	243	—	733	—	850	1128	733	1021
—	til <i>Hjørring Vestbst.</i> {	—	*840	105	400	710	—	840	110	—	1005
	" Løkken . .	—	840	—	—	—	—	—	—	510	—
	" Hørby . . .	—	—	1235	415	—	—	954	130	—	950
3,0	Fra <i>Hjørring Vestbanest.</i> 	705	930	300	540	750	705	1000	150	750	1040
5,9	" Vellingshøj	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
9,4	" Vidstrup	716	941	311	551	801	716	1011	201	801	1051
12,7	" Tornby	722	947	317	557	811	722	1017	207	807	1057
16,1	" Horne	728	953	323	603	821	728	1023	213	813	1103
	i <i>Hirtshals</i> 	735	1000	330	610	835	735	1030	220	820	1110
* Løber kun Tirsdag og Lørdag.											

Afstand fra Hirtshals		Hirtshals-Hjørring.									
		Hverdage.					Søn- og Helligdage.				
km		Nr 182	Nr 184	Nr 186	Nr 188	Nr 190	Nr 682	Nr 684	Nr 686	Nr 690	Nr 692
3,4	Fra <i>Hirtshals</i> 	800	1210	430	635	930	800	1210	430	930	1125
6,7	" Horne	805	1215	435	640	935	805	1215	435	935	1130
10,2	" Tornby	811	1221	441	646	945	811	1221	441	941	1136
13,1	" Vidstrup	817	1227	447	652	955	817	1227	447	947	1142
16,1	" Vellingshøj	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	i <i>Hjørring Vestbanest.</i> 	830	1240	500	705	1015	830	1240	500	1000	1155
—	Afgang										
—	fra <i>Hjørring Statsbst.</i> {	853	247	—	738	1026	853	247	—	1026	—
	" Aalborg . .	920	1250	530	734	1128	920	1250	530	1035	—
—	fra <i>Hjørring Vestbst.</i> {	1145	145	510	746	—	—	315	755	—	—
	" Løkken . .	—	—	—	—	1110	—	140	—	1110	—
	" Hørby . . .	—	107	535	745	—	1030	—	535	1035	—

Pilene angiver Togenes Retning.

Vedtegning.

- Samtlige Klokketider er regnet efter **mellemeuropæisk** Tid. Klokketider mellem Kl. 600 Aften og 559 Morgen er betegnet ved Understregning af Minuttallene.
- De anførte Afgangstider vil saa vidt muligt blive overholdt, men Jernbanen paatager sig intet Ansvar for de af mulige Forsinkelser for de Rejsende opstaaende Følger.
- Ved **Vellingshøj** standser Togene kun for at afsætte eller optage Rejsende.
- For Rigtigheden af andre Baners Tilslutningstider paatager Jernbanen sig intet Ansvar.

Køreplan for Hjørring Privatbaner

Pilene angiver togenes retning.

Gyldig fra 26. september 1965 til 21. maj 1966.

Hverdage												Hjørring-Hirtshals.												Søn- og helligdage											
	179 P	181 P @	1183 P	185 P		187 P	189 P	191 P	193 P	195 P	197 P	199 P	201 P	Tog nr.			679 P	681 P @	683 P	685 P	687 P	691 P	693 P	695 P	697 P	699 P	701 P								
—	556	633 700	753 749	928 1038	—	1147	1230 1359	1437 1441	1648 1651	1815 1818	1929	2130	2155 2332	Ankomst til Hjørring.	(fra Frederikshavn til Aalborg	—	556	—	700	—	928	—	1230 1314	1437 1441	1648 1651	1815 1804	1925 1929	2130	2256 2252						
—	625	711	800	1045 x 1046	—	1215	1415 x 1216	1500 x 1416	1715 x 1501	1825 x 1826	2000 x 2001	2135 x 2136	2335 x 2335	↕ Fra Hjørring	↕ Vellingshøj	—	625	711	—	935	1045	1330	1500	1700	1830	1950	2135	2315							
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	936	1046	1331	1501	1701	1831	1951	2136	2316							
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	937	1047	1332	1502	1702	1832	1952	2137	2317							
—	633	719	809	1053	—	1224	1424	1509	1724	1834	2008	2144	2343	—	—	—	633	719	—	944	1054	1339	1509	1709	1839	1959	2144	2324							
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	945	1055	1340	1510	1710	1840	1960	2145	2325							
—	638	725	816	1058	—	1230	1431	1516	1731	1841	2013	2151	2348	—	—	—	638	725	—	951	1101	1346	1516	1716	1843	2006	2151	2331							
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	952	1102	1347	1517	1717	1844	2007	2152	2332							
—	643	731	824	1103	—	1236	1436	1522	1737	1849	2018	2157	2353	—	—	—	643	731	—	957	1107	1352	1522	1722	1848	2012	2157	2337							
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	958	1108	1353	1523	1723	1849	2013	2158	2338							
—	650	736	835	1110	—	1245	1445	1530	1745	1855	2025	2205	2400	—	—	—	650	736	—	1005	1113	1400	1530	1730	1855	2020	2205	2345							
—	—	a) 740	—	a) 1115	—	—	—	—	—	—	—	—	—	↕ i Hirtshals	↕ i Hirtshals Havn	—	—	—	—	a) 740	—	—	—	a) 1120	—	—	—	—							

Hverdage												Søn- og helligdage															
1080 i Ø	180 P	182 P	184 P	186 P	188 P	190 P	192 P	194 P	198 P	200 P	202 P	← Tog nr. →		6080 i Ø	680 P	682 P	684 P	686 P	688 P	690 P	692 P	694 P	696 P	698 P	700 P	702 P	
627	b) 950											Fra Hirtshals Havn		627	b) 955												
710	845	1000	1115	1230	1320	1550	1750	2030	2230	005	Fra Hirtshals		710	845	1005	1115	1230	1405	1550	1735	1900	2030	2215	2350			
x711	x846	x1001	x1116	1237	1321	x1551	x1751	x2031	x2231	x006	Terpet		x711	x846	x1006	x1116	x1231	x1406	x1551	x1736	x1901	x2031	x2216	x2351			
716	851	1006	1121	1237	1326	1556	1756	2036	2236	011	Horne		716	851	1011	1121	1236	1411	1556	1741	1906	2036	2221	2356			
x717	x852	—	x1122	1243	x1327	x1557	x1757	x2037	x2237	—	Raundrup		x717	x852	—	x1122	x1237	x1412	x1557	x1742	—	x2037	x2222	—			
722	857	1012	1127	1243	1331	1601	1801	2042	2242	016	Tornby		722	857	1017	1127	1242	1417	1601	1747	1911	2042	2227	001			
x723	x858	—	x1128	1249	x1332	x1602	x1802	x2043	x2243	—	Sønderby		x723	x858	—	x1128	x1243	x1418	x1602	x1748	—	x2043	x2228	—			
731	904	1020	1134	1249	1339	1606	1806	2049	2249	021	Vidstrup		731	904	1023	1134	1249	1424	1606	1754	1916	2049	2234	006			
x732	x905	—	x1135	1249	x1340	x1607	x1807	x2050	x2250	—	Langholm		x732	x905	—	x1135	x1250	x1425	x1607	x1755	—	x2050	x2235	—			
x733	x906	—	x1136	1249	x1341	x1608	x1808	x2051	x2251	—	Vellingshøj		x733	x906	—	x1136	x1251	x1426	x1608	x1756	x1917	x2051	x2236	—			
652	740	915	1030	1145	1300	1350	1615	1815	2100	2258	030	i Hjørring		652	740	915	1035	1145	1300	1435	1615	1805	1925	2100	2245	015	
704	754	—	1041	—	1316	1408	1624	1820	—	2338 f)	049	Aalborg		704	—	929	1041	—	1316	—	1654	1820	1932	—	2257	017	
755	755	933	—	1149	1317e)	1443	1656	1822	2133	2310g)	—	Fra Hjørring til Frederikshavn		755	755	933	—	1149	—	1443	1652	1822	1930	2104h)	2302	—	

a) Toget videreføres kun til havnen de dage, der afgår færge til Kristiansand.

b) Toget udgår kun fra havnen de dage, der ankommer færge fra Kristiansand.

c) Hverdage før søn- og helligdage: 130.

d) Dagen før søn- og helligdage: 229 (bil).

e) Kun hverdage før søn- og helligdage.

f) Natten før søn- og helligdage: 037.

g) Bil

h) 1/15, 1/11, 7/4, 1/4, 1/2, 1/3 og 1/6: 2148.

Jernbanefærgeruten Kristiansand S.-Hirtshals.

A	B			A	B		
130	500			1200	1545		
600	930			800	1130		

Ankomst- og afgangstider gælder således: A: 1. april 1966 — 21. maj 1966: Daglig, undtagen 1/4, 1/2 og 1/3.

B: 26. september 1965 — 31. marts 1966: Daglig, undtagen 1/11, 1/2 og 1/3.

Passagererne kan på naturens gå ombord og disponere over køjerne fra kl. 22.00.

Vedtegning:

- Alle klokkeslet er regnet efter dansk tid, hvor intet andet er anført. Døgnets 24 timer betegnes ved tallene 0—24, regnet fra midnat til midnat. Tiden for midnat betegnes 2400 som ankomsttid men 000 som afgangstid. Tiderne i døgnets første time betegnes 001—059.
- De anførte afgangstider vil så vidt muligt blive overholdt, men jernbanen påtager sig intet ansvar for de af mulige forsinkelser for de rejsende opstående følger.
- Tegnet x til venstre for en tid kendetegner, at toget kun standser ved den pågældende station, når der er rejsende at afsætte eller optage.
- Tegnet | midt i et togs kolonne kendetegner, at toget ikke standser ved den pågældende station.
- Tegnet @ under tognummeret kendetegner, at toget som regel har 1. og 2. klasse. Når intet er angivet, har toget kun 2. klasse.
- For rigtigheden af andre baners tilslutningstider påtager jernbanen sig intet ansvar.

Dobbeltbilletter

er gyldige i 1 måned og koster kun ca. 1 1/2 gange enkeltbilletspris. Tilbagereisen paa en jernbanedobbeltbillet eller en rutebilsdobbeltbillet kan valgfrit foretages med banernes rutebiler, henholdsvis tog.



Persontrafikken

Persontrafikken på Hirtshalsbanen har hele tiden været tilfredsstillende og i jævn stigning, f.eks. 79.000 rejsende i 1927/28, 96.000 i 1938/39 og 174.000 i 1964/65.

Da banen åbnede var Hirtshals et lille og ubetydeligt fiskerleje, idag er den en by i rivende udvikling med en god havn og et sundt erhvervsliv samt mange turister i ferietiden. Denne udvikling har naturligvis givet banen mange rejsende, og tilmed den fordel, at de fleste af dem rejser over hele strækningen.

Der er foruden de gennemgående personvogne til det sydlige udland også faste vognløb mellem Hirtshals og Nyborg, og i de store trafikperioder kan man se både 3, 4 og 5 gennemgående boggievogne i Hirtshalsbanens tog

Godstrafikken

Godstrafikken har også været god. Da Hirtshals havn var taget i brug, fik den hurtigt stor betydning for banen og de mange fisketransporter er et af banens bedste aktiver. Man har fra banens side da også stedse bestræbt sig på at yde det bedst mulige hvad disse transporter angår, både med hensyn til vognenes afsendelse og med hensyn til selve vognmateriellet. Således foregår alle fjernforsendelser nu i de store Interfrigo-vogne, derersåledes indrettet, at de må løbe i internationale ekspresgodstog (TEEM-godstogene). Men Hirtshals havn er også havneby for Hjørring og dens opland, og transporter til og fra havnen kommer i ret stor udstrækning banen til gode.

Foruden fisk og tilbehør til fiskeriet, såsom is og fiskekasser, er der

store forsendelser af brændsel (kul, koks, briketter og tørv), landbrugsprodukter (kornvarer, frø, foderstoffer, kød, flæsk, æg, smør, kartofler og rodfrugter), kunstgødning, tømmer og forskellige arter af forarbejdet træ, teglværksprodukter, kalk, cement, sten, maskin- og støbegods, jern- og metalvarer, isenkram og købmandsvarer, olieprodukter, brugt emballage mm. I nedenstående skema er i noget sammentrængt form angivet mængden i tons af befordret gods fra banens åbning og op til 1938/39.

(Fra 1. april 1939 sammensmeltedes jo som tidligere nævnt de 4 Hjørringbaner i Hjørring Privatbaner, HP, og der findes således ingen regnskaber eller trafikale opgørelser for de enkelte strækninger efter denne dato. Fra 1964/65 omfatter HP alene Hirtshalsbanen og den tilhørende biltrafik).

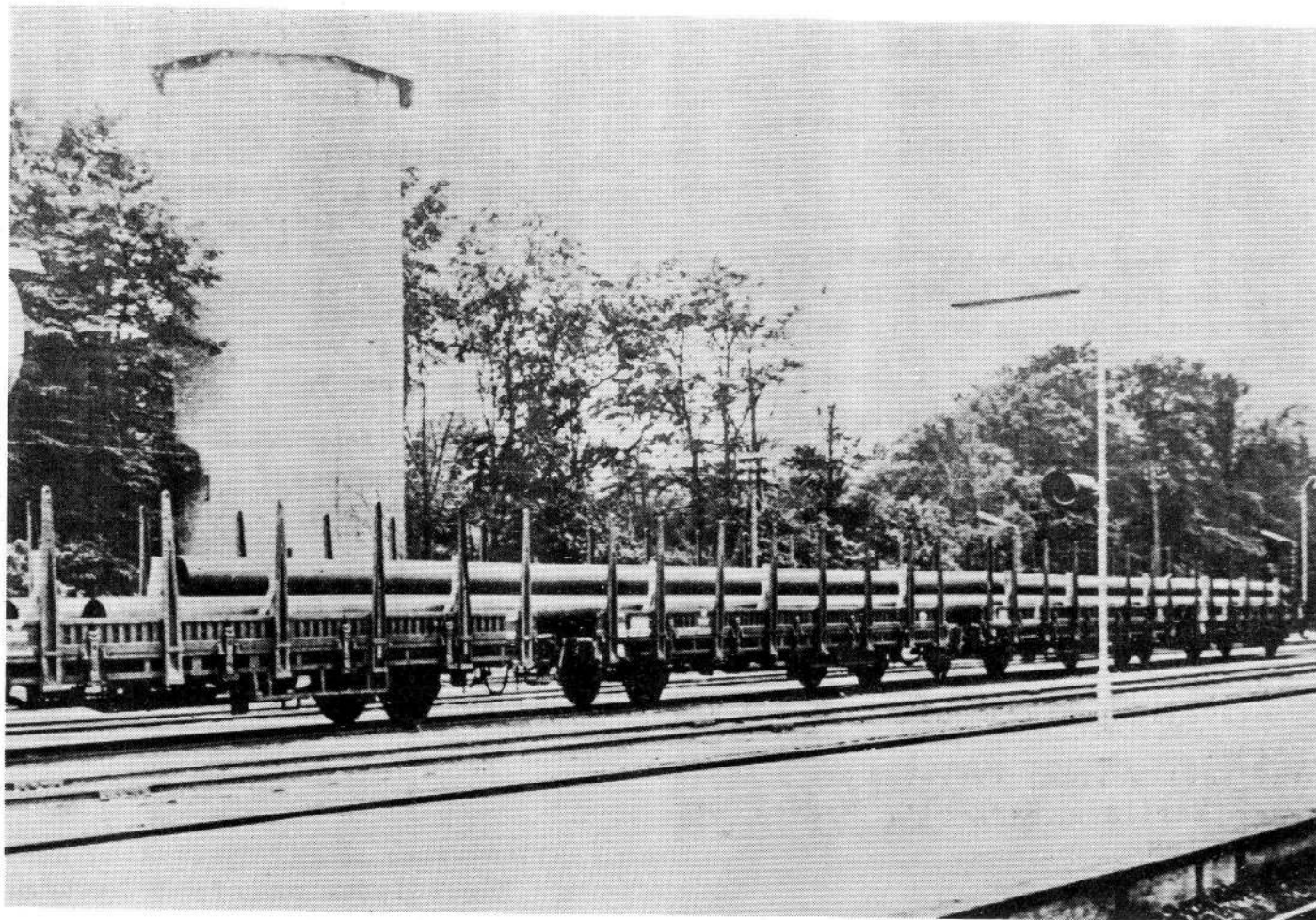
I 1964/65 transporteredes på banen 58.505 tons gods, hvoraf 50.283 tons var vognladningsgods, fordelt som følger:

Fisk og skaldyr	13.556 t
Vognladninger direkte til og fra Norge via Hirtshals	12.929 -
Kunstgødning	8.814 -
Kul	6.674 -
Olie, petroleum og benzin	3.062 -
Fiskeolie	2.104 -
Træ og trævarer	983 -
Maskin- og støbegods, isenkram	500 -
Øl, mineralvand, vin og spirituosa	370 -
Fiskemel	322 -
Metal og metalvarer	239 -
Brugt emballage	224 -
Diverse varearter	506 -

Med indsættelsen af den ny færge på Kristiansand-ruten er indledt en helt ny epoke i banens godstrafik, idet overfarten med den seneste sommersejlsplan daglig kan overføre ca. 35 godsvogne i hver retning. Således er der i juli i år overført ialt 483 godsvogne, og som herstående foto viser, går man ikke af vejen for transporter, der er en hel del ud over det sædvanlige. Der er her tale om

Oversigt over den transporterede godsmængde:

	Fisk og skaldyr	Orm, muslinger	Is	Kul, koks og briketter	Tørv	Petroleum, olie og benzin	Tømmer, brænde, trævarer	Korn, frø, foderstoffer	Kunstgødning	Smør, æg, flæsk, fedt, talg	Kød, vildt	Kartofler, rodfrugt	Teglværksprodukter, jord, sten, grus	Kalk, cement, mergel	Kolonial	Maskin- og støbegods, isenkram, metal, jern	Brugt emballage
1925/27	558	70	37	1005	374	58	1660	987	485	289	44	22	904	182	399	540	168
1927/28	614	16	-	1522	331	53	851	1362	243	297	23	102	542	182	321	337	182
1928/29	1036	38	278	2282	341	80	879	1599	431	306	30	44	255	182	317	559	260
1929/30	1886	100	-	2253	405	174	723	1731	517	326	36	20	720	335	363	566	323
1930/31	2017	51	845	4097	225	258	731	1608	394	306	39	32	79	240	337	537	296
1931/32	1130	41	626	4150	229	256	1827	1721	923	328	57	22	315	226	366	408	393
1932/33	2465	47	721	3884	301	499	592	1169	1390	300	52	17	227	92	373	267	251
1933/34	1171	59	258	3232	217	389	764	1054	1574	304	46	74	82	44	425	307	279
1934/35	1341	53	140	3016	277	398	914	755	3013	299	43	89	12	96	422	397	261
1935/36	1445	44	-	1854	194	425	562	996	3557	312	28	66	538	127	406	350	269
1936/37	1451	23	73	2372	186	408	147	966	3483	317	37	59	267	303	432	276	230
1937/38	3743	36	27	2057	147	674	132	836	4531	329	31	14	246	97	462	350	411
1938/39	2626	30	52	2701	171	730	150	604	4184	317	33	10	19	30	390	442	376



en transport bestående af 4 sammenlæssede vogne, læsset fra Porsgrunn i Norge til Frankfurt a.M. med 50 m lange plasticrør under usædvanlig transport DSB nr. Mb. 2345. Den afbildede transport skete den 19. august 1965, men der var flere af samme art.

Sådanne transporter kræver et stort og omfattende forarbejde bl.a. med en nøje gennemgang af ruten, idet det ofte er nødvendigt at benytte omveje eller særlige tog, og at man har ladet disse transporter gå over Kristiansand-Hirtshals-Hjørring viser, at der er tiltro og tillid såvel til færgeruten som til Hirtshalsbanen.

Rutebildriften

Hjørringbanerne har i tidens løb udviklet et stort og betydningsfuldt rutebilnet, der fra kun 31 km.s længde i 1939 i midten af 1950'erne nåede helt op på 581 km. I de senere år er imidlertid

nogle lidet benyttede ruter nedlagt, således at det samlede net nu udgør 249,9 km. Ruterne løber - eller løb - alle i banernes opland, enten som supplerende parallelruter eller som føderuter til banerne. Her skal kun nævnes ruten Hjørring-Asdal-Hirtshals, overtaget den 1/4 1940, samt sommerruten Hjørring-Tornby strand-Hirtshals. På disse ruter kørtes der efter sommerekøreplanen 1965 henholdsvis 3 og 2 dobbeltture daglig, men da der ikke føres særskilt regnskab for de enkelte ruter, er det ikke muligt at opgive antal rejsende m.m. for disse ruter separat.

Det kan måske trods alt have interesse at nævne nogle få tal til belysning af HPs samlede rutebilnet og dets trafik: Pr. 1/4 1965 var nettets længde 249,9 km, man havde 23 rutebiler med ialt 855 pladser og personaletallet var 32. I 1964/65 kørtes ialt 1.317.921 vognkilometer og antallet af rejser var 540.396.

Grafiske oversigter findes side 46.

Personale

Bestyrelse:

Indtil der blev valgt en bestyrelse lededes driften af bevillingshaverne, hvis forretningsudvalgden 31. marts 1927 bestod af:

Kammerherre, amtmand P. Nørgaard, K., Dbm., Hjørring. (Formand for forretningsudvalget).

Etatsråd J. Larsen, R., Dbm., Gårdbogård pr. Ålbæk.

Partikulier Jens Hansen, Helgolandsgade 18, København.

Sognerådsformand L. Pedersen, Brogård, Løkken.

Fhv. amtsvejinspektør H. Lunøe, R., Hjørring.

Plantør Edv. Weirum, Tversted pr. Sindal.
Gårdejer Martinus Krøgholt, Mygdal pr. Hjørring.

Først den 14. juli 1933 blev ene-retsbevillingen og banen med tilbehør af bevillingshaverne hvis forretningsudvalg da bestod af:

Amtmand M. Wulff, R., Dbm., Hjørring. (Formand for forretningsudvalget).

Fhv. amtsvejinspektør H. Lunøe, R., Dbm., Hjørring. (Næstformand).

Sognerådsformand L. Pedersen, Brogård pr. Løkken.

Sognerådsformand Chr. Vejen, Tversted pr. Sindal og

Partikulier P. Kiil, Horne.

overleveret til A/S Hjørring-Hirtshals Jernbaneselskab, der nævnte dato afholdt en konstituerende generalforsamling. Som medlemmer af denne første bestyrelse blev følgende valgt:

Af Finansministeriet:

Installatør M. Jørgensen, Hjørring,
Proprietær N. Kræmmer.

Af Ministeriet for offentlige Arbejder:
Brandkasserer A. Andreasen (næstformand),
Auktionsmester N.C. Jensen, Hirtshals.

Af Hjørring amtskommune:

Amtmand M. Wulff, R., Dbm., Hjørring,
(formand),

Amtsrådsmedlem Ferd. Frederiksen, Vidstrup.

Af Hjørring købstad:

Købmand Ax. Nielsen, Hjørring.

Af Tornby-Vidstrup kommune:

Sognerådsmedlem Steffen Jensen, Tornby.

Af Horne-Asdal kommune:

Sognerådsmedlem A.K. Andersen, Horne.

Banen ledes nu af en bestyrelse på 9 medlemmer og et repræsentantskab på 41 medlemmer.

På jubilæumsdagen består bestyrelsen af:

Udnævnt af Ministeriet for offentlige arbejder:

Amtmand K. O. Møller, K. af Dbg., p.p.,
Hjørring (formand),

Gårdejer Søren Ørnbøl Jeppesen, Vidstrup,
Lærer Erik Borup Madsen, Hirtshals.

Udnævnt af Finansministeriet:

Typograf Chr. Præstholm, Hjørring (næstformand),

Boligsekretær Chr. Holmen, Hjørring.

Valgt af Hjørring amtsråd:

Amtsrådsmedlem Hans Aage Larsen, Sindal,

Amtsrådsmedlem Oluf Pedersen, Sindal,

Amtsrådsmedlem C. Nielsen, Sønderkov.

Valgt af Hjørring byråd:

Borgmester Jørgen H. Jensen, Hjørring.

Repræsentantskabets 41 medlemmer er sammenstillet således:

- 10 er udnævnt af regeringen,
- 5 er valgt af Hjørring amtsråd,
- 1 er valgt af hver af de øvrige 25 kommuner (undtagen Frederikshavn kommune) som har bidraget til banernes anlæg,
- 1 er valgt af Saltum-Hune kommune og
- 1 er valgt af de private aktionærer.

Formand for repræsentantskabet er sognerådsformand Th. Vestergaard, Løkken og næstformand er sognerådsformand Chr. Berg Hirtshals.

Hjørring-banernes driftsbestyrere:
(Fra 1947: direktører)

- 1928: Civilingeniør, cand. polyt.
Frode Engbæk,
- 1928-1933: Civilingeniør, cand. polyt.
C. Thomsen,
- 1934-1955: J.N.Krogh (1933: konstitueret)
- 1955-1962: P. Hansen,
- 1962- : Aage Velling.

Hirtshalsbanens personale bestod den 31. marts 1927 af:

- 1 stationsforstander,
 - 1 elev,
 - 1 togfører,
 - 4 ekspeditricer,
 - 2 baneformænd,
 - 1 lokomotivfører,
 - 2 lokomotivfyrbødere
- ialt 12

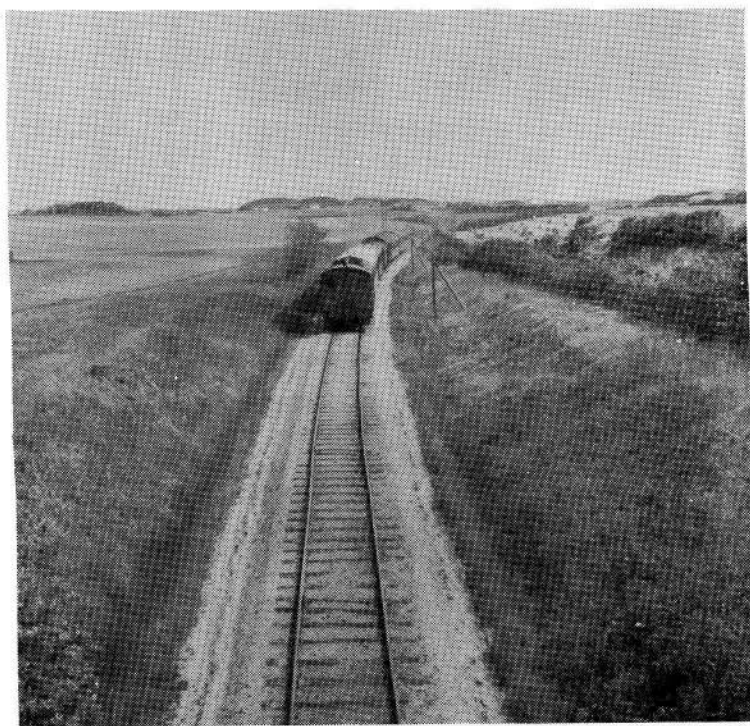
Personale, fælles for alle 4 baner:

- 1 driftsbestyrer (ingeniør),
 - 1 fuldmægtig,
 - 1 regnskabsfører,
 - 1 trafikinspektør,
 - 2 assistenter,
 - 2 kontorister,
 - 1 overbanemester,
 - 1 værk- og lokomotivmester,
 - 2 pudser
- ialt 12

Personale, fælles for HLA, HH, og HA:

- 1 stationsforstander (Hjørring),
 - 1 overassistent,
 - 2 assistenter,
 - 2 overportører,
 - 5 portører,
 - 1 baneformand,
 - 1 banenæstformand,
 - 1 banearbejder,
 - 5 pudser
- ialt 19

Som ved alle andre privatbaner har man i tidens løb forsøgt at spare personale hvor det var muligt. Hertil bidrog såvel motoriseringen af banens trækraft som nedlæggelsen af Hjørring vestbanegård i 1942. Ved sidstnævnte foranstaltning blev 10 tjenestemænd, der var blevet overflødige, overflyttet til statsbanerne. Nedlæggelsen af HH og VØ betød at personalestyrken kunne halveres i den første halvdel af 1950'erne, og med nedlæggelsen af HLA i 1963 reduceredes personalet yderligere, så man pr. 31. marts 1965 havde et personale på 42 fastansatte og 20 løst antagne.



7/7 1962. På fri bane nord for Hjørring.

Takster

"Befordring af personer, gods, levende dyr m.m. på Hjørring-Aalbæk-Hirtshals banen sker i overensstemmelse med de til enhver tid for statsbanerne gældende beforderings- og tarifieringsbestemmelser, forsåvidt der ikke i det følgende er truffet særlige, afvigende bestemmelser.

For befordringen erlægges de i de nedenfor omhandlede takster fastsatte fragter og andre afgifter".

Det ovenfor citerede er § 1 i Hirtshalsbanens takstregulativ fra 1/8 1926, og det er naturligt og rationelt, at man ved regulativets udformning lagde vægt på i videst muligt omfang at følge samme regler som statsbanerne. Der var og er dog selvfølgelig nogle områder, hvor man har måttet afvige fra de generelle regler, og her skal anføres nogle eksempler fra regulativet af 1926:

En løst billet giver ret til en uafbrudt rejse, d.v.s. en rejse, der foretages så hurtigt, som køreplanen tillader det, og rejseafbrydelse undervejs tillades ikke. Billetter sælges på stationernes billetkontorer i den sidste halve time før togets afgang - hvis stationerne er betjente.

Der sælges billigbilletter på søn- og helligdage (hen- og hjemrejse for enkeltbillets pris), dog kun for afstande over 15 km, og ikke for hunde.

Særtog kan bestilles til befordring af personer, gods, dyr o.s.v. forsåvidt der sikres banen en indtægt på mindst 4 kr. pr. kilometer, når befordringen sker om dagen (kl. 6-22), dog mindst 40 kr., og mindst 5 kr. pr. kilometer (eller mindst 50 kr.) når befordringen sker helt eller delvis om natten (kl. 22-6).

Taksterne pr. 1/8 1926 var:

Personbefordring (enkeltbillettakst i øre) mellem Hjørring V. og

	km	2. kl.	3. kl.
Vellingshøj	4	70	40
Vidstrup	6	70	40
Tornby	10	105	65
Horne	13	130	80
Hirtshals	17	165	100

Dobbeltbillet kostede to gange enkeltbillettens pris, tilkøb til 2. kl. kunne ske ved betaling af differencen og månedskort udstedtes til navngivne personer til 30 x enkeltbillettens pris.

Fragtsatser for gods, samt tillæg for befordring under dække:

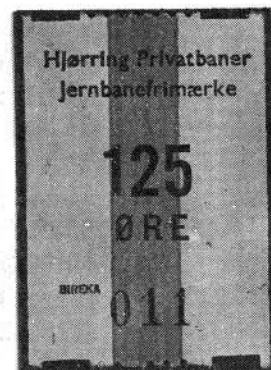
kilometer	fragtsats for 100 kg. i øre				styktakster vognladnings-takster			
	1	2	3	3N	4	5	6	7
1-5	89	46	35	20	20	14	13	12
6-10	118	60	45	28	28	22	20	18
11-15	147	75	55	39	39	30	26	22
16-17	178	89	65	49	49	38	31	26

Tillæg for befordring under dække pr. vogn for 1-10 km 180 øre, for 11-17 km 260 øre.

Befordring af frimærkepakker mellem samtlige banens ekspeditionssteder:

indtil	1 kg	25 øre
fra 1 til	2½ kg	35 øre
fra 2½ til	5 kg	50 øre
fra 5 til	10 kg	75 øre
fra 10 til	15 kg	100 øre
fra 15 til	20 kg	125 øre
fra 20 til	25 kg	150 øre

Beforderings- og takstregulativet er selvfølgelig i årenes løb blevet moderniseret og ajourført. Alene på grund af det stigende prisniveau, der i de seneste år endda har haft inflatorisk tendens, må taksterne revideres jævnlige; men man må slå fast, at taksterne ikke er fulgt med udgiftsstigningerne, og at man i dag får en større ydelse pr. betalt krone end man fik for 40 år siden - og tilmed for en mere bekvem transport.



Plantog i Horne .

De på jubilæumsdagen gældende takster er:

For et månedskort for personer over 18 år betales 20 x enkeltbillettens pris.

Personbefordring (i øre)
mellem Hjørring og

Banepakker

	enkelt		dobbelt		indtil	1 kg	125 øre
	1. kl.	2. kl.	1. kl.	2. kl.			
Vellingshøj	210	140	320	210	over 1 kg indtil 3 kg	150 øre	
Vidstrup	290	190	440	290	over 3 kg indtil 5 kg	175 øre	
Tornby	410	270	620	410	over 5 kg indtil 10 kg	200 øre	
Horne	510	340	770	510	over 10 kg indtil 15 kg	225 øre	
Hirtshals	530	350	800	530	over 15 kg indtil 20 kg	250 øre	
					over 20 kg indtil 25 kg	300 øre	

Takster for gods, samt tillæg for befordring i lukket vogn.

	Kilometer	Ilstyk-gods-klassen	Fragt for 100 kg. i øre									Tillæg for befordring i lukket vogn.
			Fragtstyk-godsklasserne			Vognladningsklasserne						
			1	2	3	A			B			
						5	10	15	5	10	15	
Mellem Hjørring og Vidstrup	7	350	230	160	140	79	69	65	62	53	49	8,00
Tornby	11	440	290	200	180	102	90	84	77	66	60	8,00
Horne	14	440	290	200	180	102	90	84	77	66	60	8,00
Hirtshals	18	520	350	240	210	127	112	105	94	82	75	8,00
Hirtshals gr. 1)	18	690	490	360	320	155	126	115	122	96	85	8,00
mellem Vidstrup og Tornby	4	260	180	120	110	56	51	48	45	39	35	8,00
Horne	7	350	230	160	140	79	69	65	62	53	49	8,00
Hirtshals	11	440	290	200	180	102	90	84	77	66	60	8,00
Hirtshals gr. 1)	11	610	430	320	290	130	104	94	105	80	70	8,00
mellem Tornby og Horne	4	260	180	120	110	56	51	48	45	39	35	8,00
Hirtshals	8	350	230	160	140	79	69	65	62	53	49	8,00
Hirtshals gr. 1)	8	520	370	280	250	107	83	75	90	67	59	8,00
mellem Horne og Hirtshals	5	260	180	120	110	56	51	48	45	39	35	8,00
Hirtshals gr. 1)	5	430	320	240	220	84	65	58	73	53	45	8,00

1) Kun tarifsnitpunkt for sendinger med internationale fragtbreve til og fra Norge, som ikke kan ekspederes direkte. Omekspeditionen foretages af Hirtshals station.

Vedrørende pakkegodssendinger til og fra Norge anvendes bestemmelserne i statsbanernes godsbefordringsreglement.

Økonomi

Da det vil føre for vidt at gennemgå banens økonomi igennem alle årene, bringes i det følgende kun en oversigt over det økonomiske resultat. Ved læsning af oversigten må følgende have for øje:

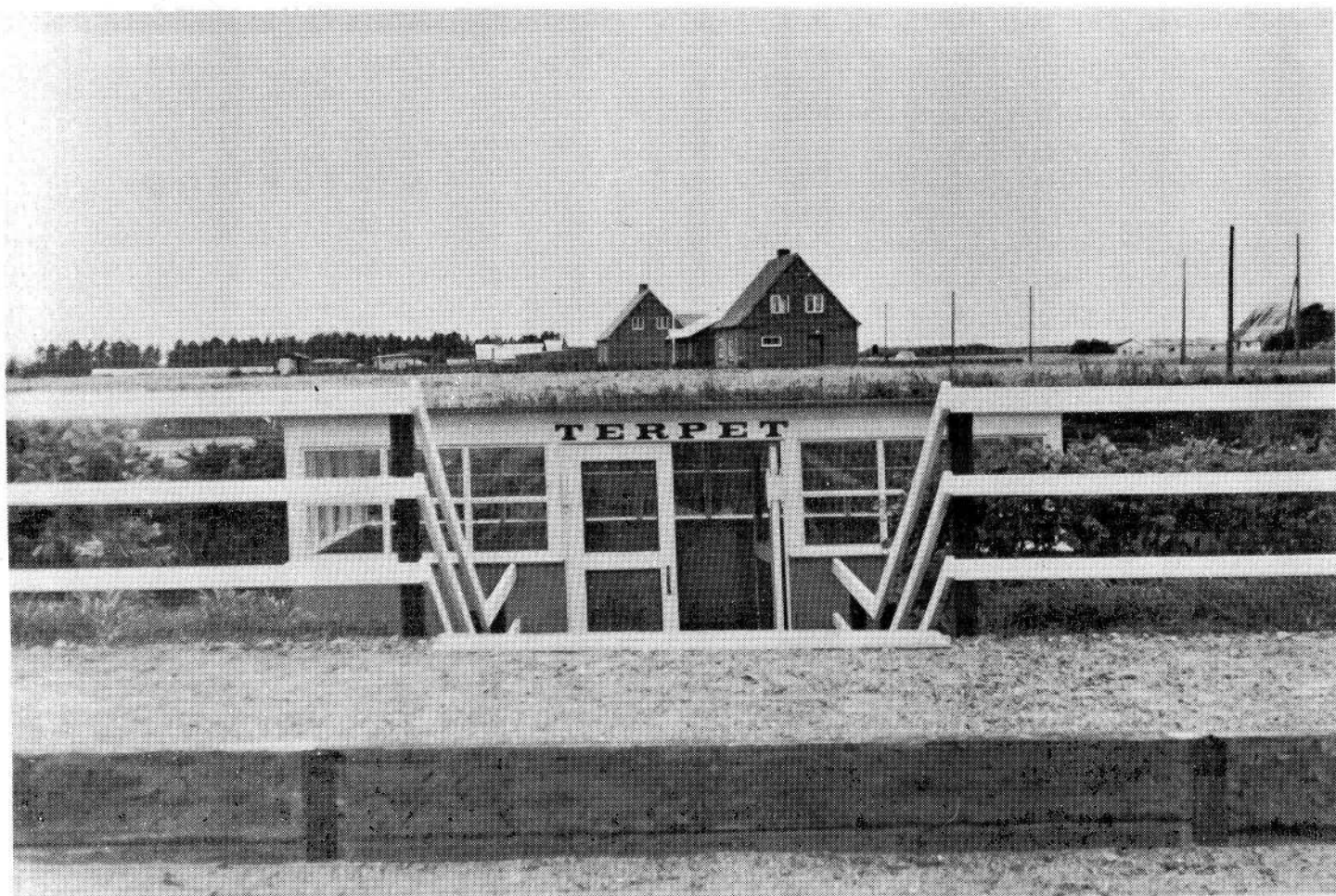
Tallene for årene 1925/27 - 1938/39 gælder alene Hirtshalsbanen,

Tallene for årene 1939/40 - 1962/63 gælder den samlede drift af alle banerne og rutebilerne,

Tallene for 1964/65 gælder igen alene Hirtshalsbanen samt rutebilerne.

År	Jernbanen	Rutebilerne
1925/27	÷ 39.625	
1927/28	÷ 29.922	
1928/29	÷ 19.919	

1929/30	÷	15.665	
1930/31	÷	11.749	
1931/32		7.502	
1932/33	÷	10.901	
1933/34	÷	3.119	
1934/35		1.229	
1935/36	÷	16	
1936/37		626	
1937/38		15.366	
1938/39	÷	659	
1939/40	÷	292.678	1.114
1940/41	÷	86.328	÷ 11.001
1941/42	÷	11.172	7.874
1942/43		296.438	6.571
1943/44		432.400	1.182
1944/45		242.012	66.641
1945/46	÷	29.774	59.714
1946/47	÷	107.980	110.158
1947/48	÷	267.402	171.886
1948/49	÷	509.728	163.167
1949/50	÷	525.679	206.788



Trinbrædt Terpet.

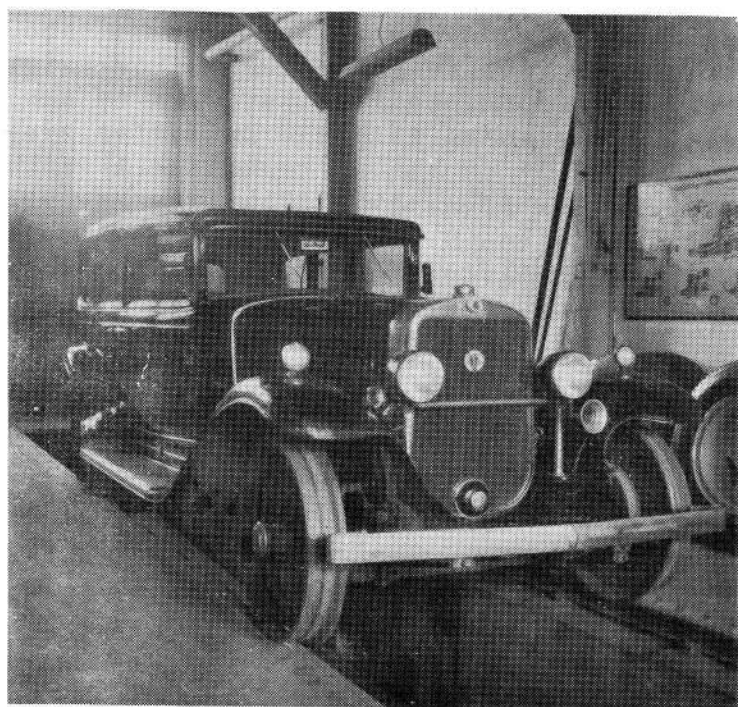
1950/51	÷	650.644 1)	159.581
1951/52	÷	810.534	89.608
1952/53	÷	863.211	210.722
1953/54	÷	798.865 2)	105.754
1954/55	÷	855.966	70.489
1955/56	÷	838.695	85.696
1956/57	÷	624.936	72.244
1957/58	÷	563.597	63.223
1958/59	÷	710.982	98.538
1959/60	÷	533.494	52.217
1960/61	÷	451.990	66.229
1961/62	÷	636.474	63.442
1962/63	÷	747.845	33.888
1963/64	÷	644.378 3)	13.772
1964/65	÷	288.972	136.630

- 1) Vodskov-Østervrå nedlagt 31/3 1950,
2) Hjørring-Hørby nedlagt 31/3 1953,
3) Hjørring-Løkken-Åbybro nedlagt 29/9 1963.

Ser man nærmere på disse resultater, kan det tilsyneladende være svært at se banernes berettigelse, men tager vi Hirtshalsbanen for sig selv, og det er jo den, der her har interesse, opdager man, at den i sin selvstændige tid begynder med et efter den tids prisniveau temmelig stort underskud, men ret hurtigt arbejder sig frem til at være rentabel. De store underskud fra fællesdriftens tid skyldes for en stor del de andre baner, der nu er nedlagt, men man må tillige erindre sig de meget store prisstigninger, der er sket indenfor de sidste 25 år, før man drager for hastige sammenligninger.

Sidste års underskud på selve jernbanedriften ser nok på papiret voldsomt ud, men mon ikke man når til et gunstigere resultat, når man helt har overvundet efterveerne fra fællesdriften og får fuld virkning af moderniseringerne. Endvidere må man huske på, at banen gennem sin befordringspligt må transportere alt, hvad der forlanges af den; den kan ikke som de private vognmænd, den skal konkurrere med, nøjes med at tage de transporter, der er fordel ved. Banen må have et ret stort beredskab af trækraft og vogne til spidsbelastninger, medens den private vognmand kun lige har netop det antal turist- eller lastbiler, han til enhver tid er sikker på at kunne finde anvendelse for. Endvidere er banen forpligtet over for en stor del af sit personale til at sikre det gennem sygeløn

og pensionsordninger, hvilke forpligtelser den private vognmand i stort omfang kan se bort fra.



Inspektionsvognen i remisen i Hjørring.

Afslutning

I den foranstående fremstilling af Hjørring-Hirtshalsbanens tilblivelse og banens virke gennem de 40 år, der nu er forløbet siden indvielsen den 18. december 1925, er forsøgt givet en skildring af de vilkår banen har arbejdet under og de resultater, der indtil nu er opnået. Men derved bør man ikke standse. Hirtshalsbanen har ikke alene en fortid, men også i høj grad en fremtid.

Dette er fra alle interesserede parters side blevet fuldt ud erkendt og kommet til udtryk gennem de bevillinger på henholdsvis 4,8 og 2,9 millioner kroner en fuldstændig fornyelse af banens overbygning med nye 37 kg/m skinner og anskaffelsen af nyt rullende materiel vil koste. Ved disse foranstaltninger vil Hirtshalsbanen blive overordentlig godt rustet til den store trafik, der allerede forekommer på banen, og den trafik der kan forudses i de kommende år. Sporet bliver nu så svært, at statsbanernes dieselelektriske lokomotiver litra MX kan anvendes på banen, hvilket sikkert

vil vise sig at være af stor betydning ved spidsbelastninger, f.eks. i tilfælde af isvintre, hvor trafikken på Hirtshals havn mangedobles.

Også Kristiansand Dampskibsselskab, der besejler ruten mellem Hirtshals og Kristiansand med de 2 moderne motorfærger "Skagen" og "Skagerak", betragter fremtiden med optimisme, som banen fuldt ud kan dele. Ikke alene er der ved indsættelsen af sidstnævnte færge sket en meget væsentlig forøgelse af overførselskapaciteten, men ruten har nu opnået en sådan anerkendelse, at der i tilslutning til den løber direkte personvogne Köln-Hamburg-Padborg-Hjørring-Hirtshals og omvendt, ligesom der er forbindelse med særligt hurtigkørende godstog i sydgående retning, desværre endnu ikke i nordgående, men det kan jo komme på et senere tidspunkt, dersom endnu en færge skulle blive indsat på overfarten.

Hirtshalsbanen har derfor fået langt større betydning, end det var muligt at forudse ved banens åbning i 1925. At denne position vil blive fastholdt og udbygget siger sig selv, idet man fortsat vil tilgodese såvel den gennemgående som den lokale trafik, og hertil er den igangværende modernisering, der påbegyndtes i driftsåret 1964/65, en både nødvendig og god investering, som alle i banen interesserede parter utvivlsomt vil høste fordel af.

Der er derfor al mulig grund til at ønske Hirtshalsbanen tillykke med jubilæet og Jernbanehistorisk Selskab håber med dette lille skrift at have fremdraget nogle spredte træk af banens liv, der vil kunne interessere banens kunder, den lokale befolkning, banens ledelse og personale og måske også jernbaneinteresserede i det øvrige land.



Grafisk fremstilling af trafikken.

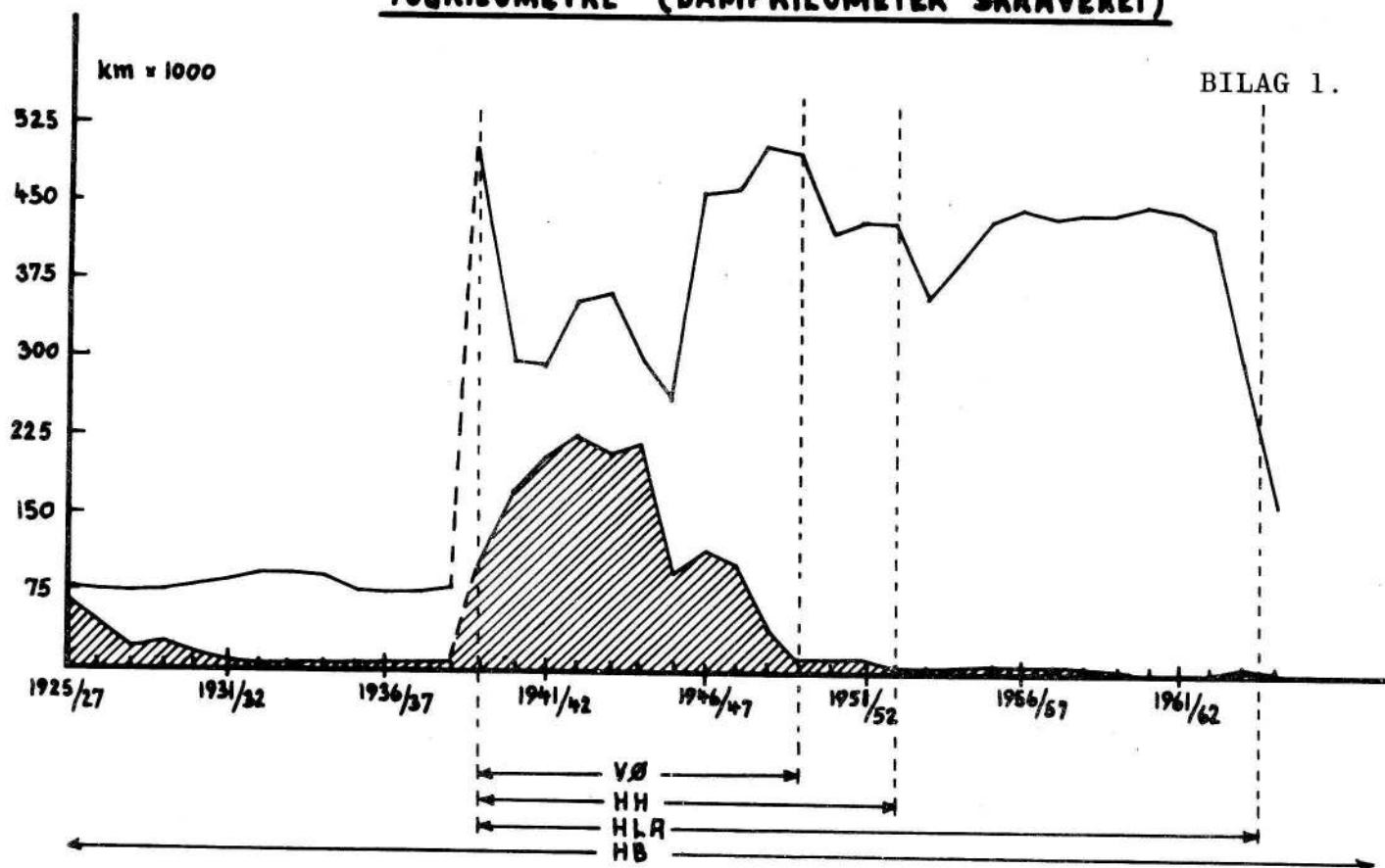
Vi har valgt at samle de grafiske oversigter over Hjørringbanernes trafik her bag i skriftet. Som det fremgår af oversigterne kan driftsresultaterne for de enkelte strækninger ikke udskilles efter 1939, da banerne sammensluttedes i Hjørring Privatbaner. En naturlig følge heraf var jo bl.a. at den administrative side af sagen skulle rationaliseres, hvorfor man ikke førte særskilt statistik for de enkelte baner.

Hvor stor en andel Hirtshalsbanen har i HP-værdierne er det således ikke muligt at oplyse, og man skal desuden være yderst varsom med at drage sammenligning mellem 1938/39 og 1939/40 værdierne da 2. verdenskrig og den dermed følgende stærke nedskæring af al vejtrafik har påvirket tallene stærkt.

Det fremgår imidlertid af kurverne, at VØ og HH kun har haft en svag trafik, idet der i tallene i året efter disse baners nedlæggelse kun findes en mindre nedgang i rejser, t.gods, person- og tonkilometre, medens der naturligvis er en stor nedgang i togkilometre. Sammenlignes driftsåret 1963/64, hvor HLA blev nedlagt den 29/9 1963, med driftsåret 1964/65, hvis værdier alene gælder Hirtshalsbanen, ses det, at sidstnævnte bane, især for godsets vedkommende, har en væsentlig del af trafikmængden, især når banens længde og stationtal tages i betragtning.

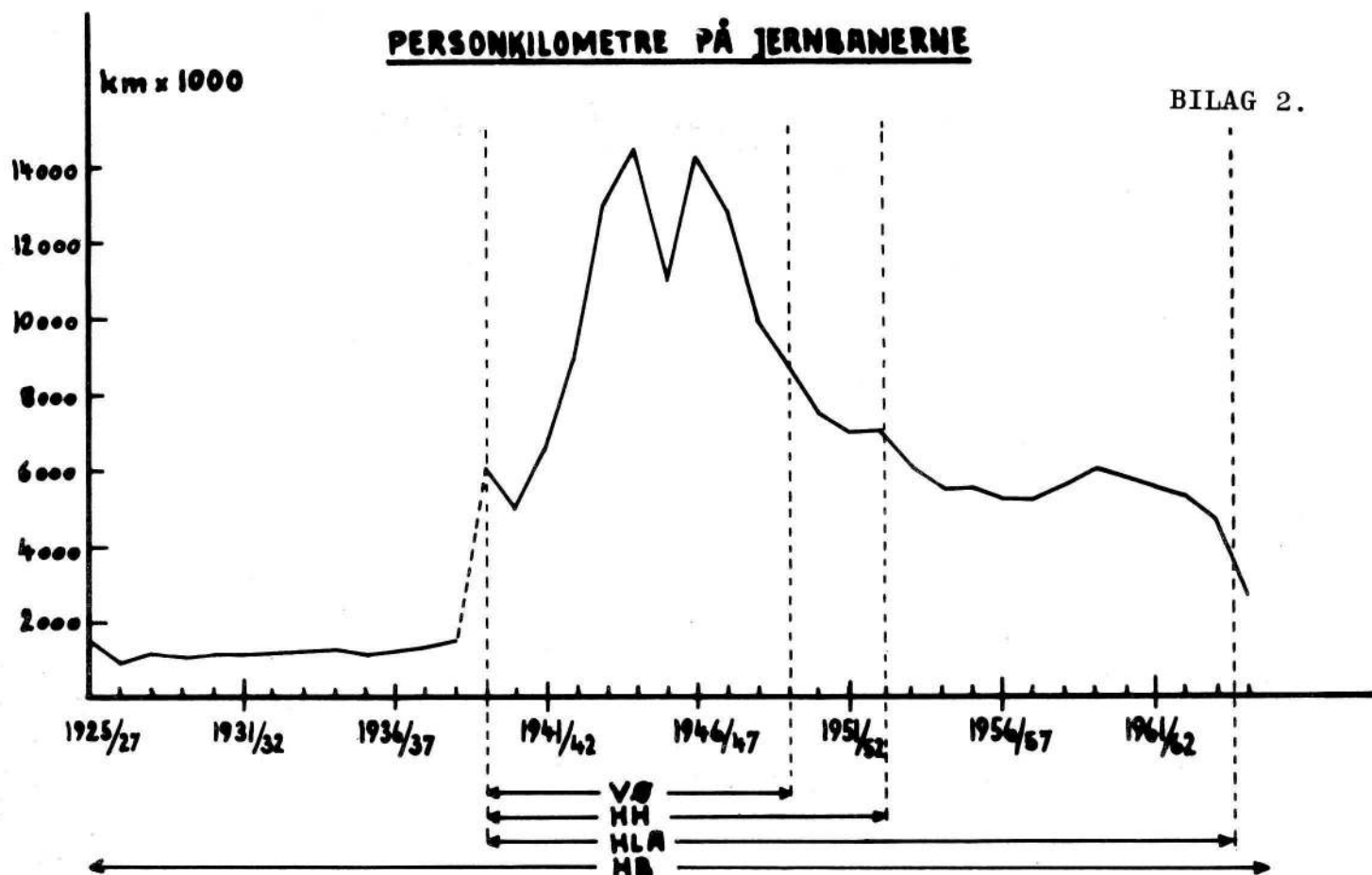
Da rutebilkørslen, der først påbegyndtes i driftsåret 1939/40, har sit altovervejende net i den del af Vendsyssel, der ligger uden for Hirtshalsbanens opland, er kurver for antal rejser og vognkilometre udeladt.

TOGKILOMETRE (DAMPKILOMETER SKRAVERET)



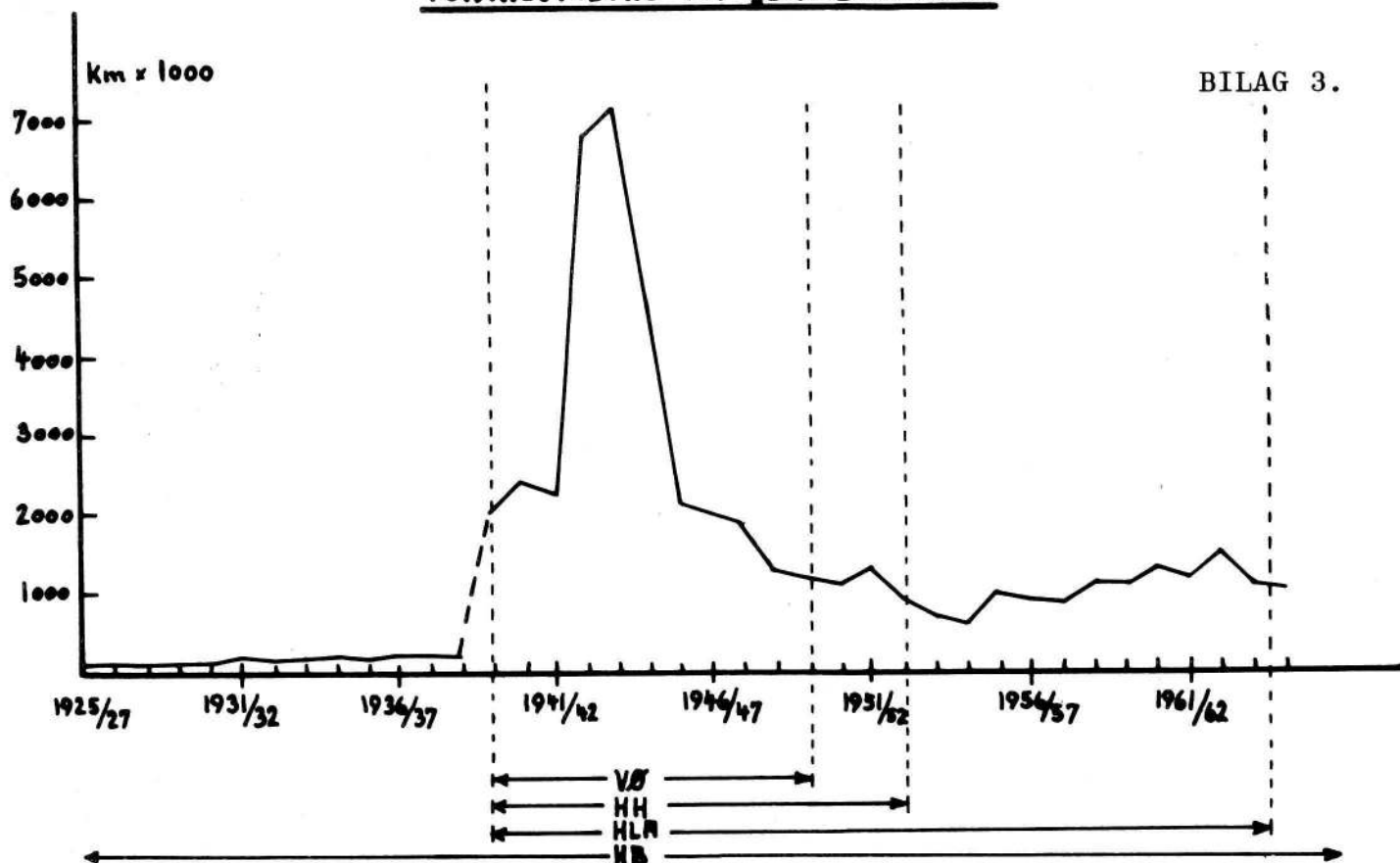
PERSONKILOMETRE PÅ JERNBANERNE

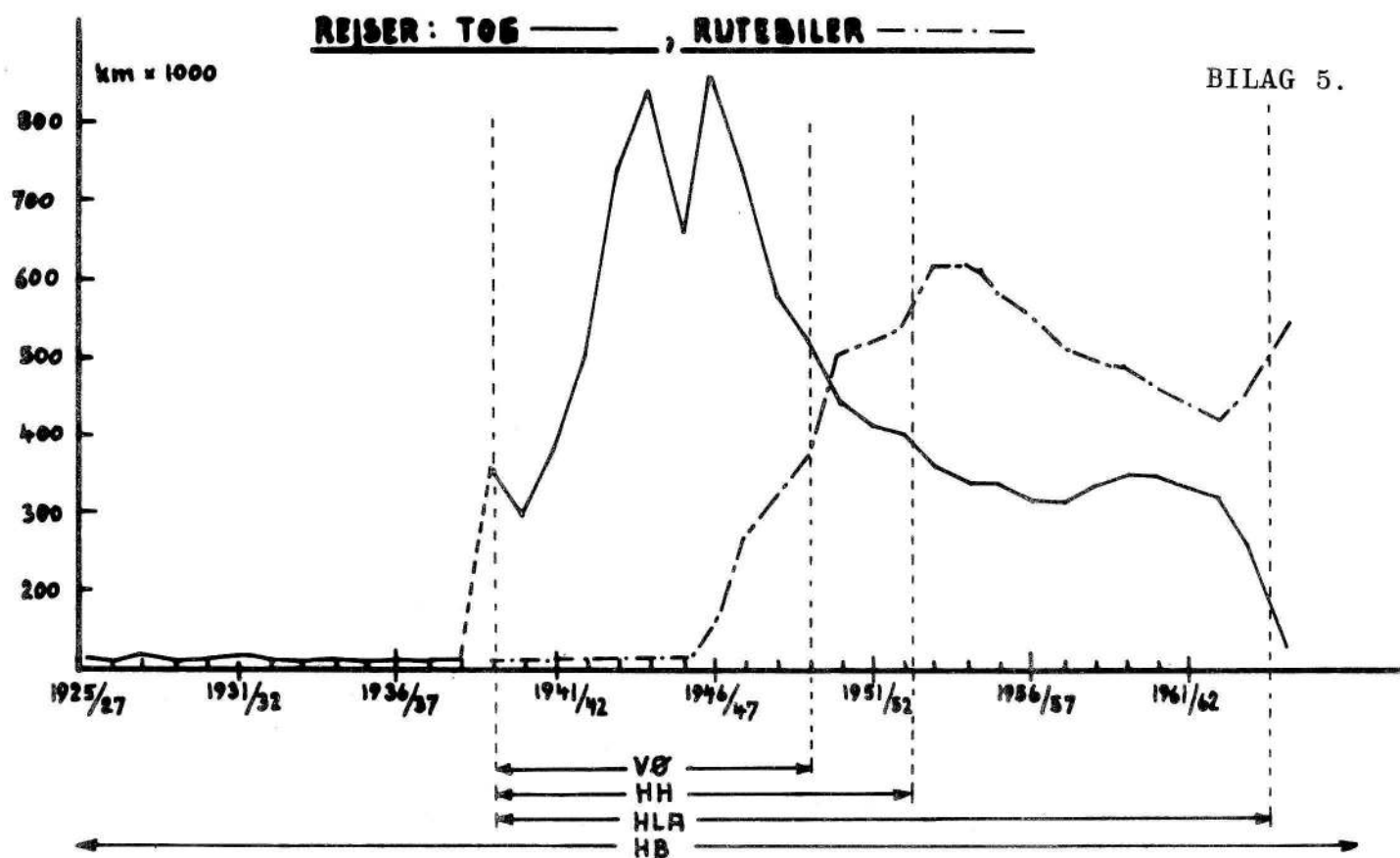
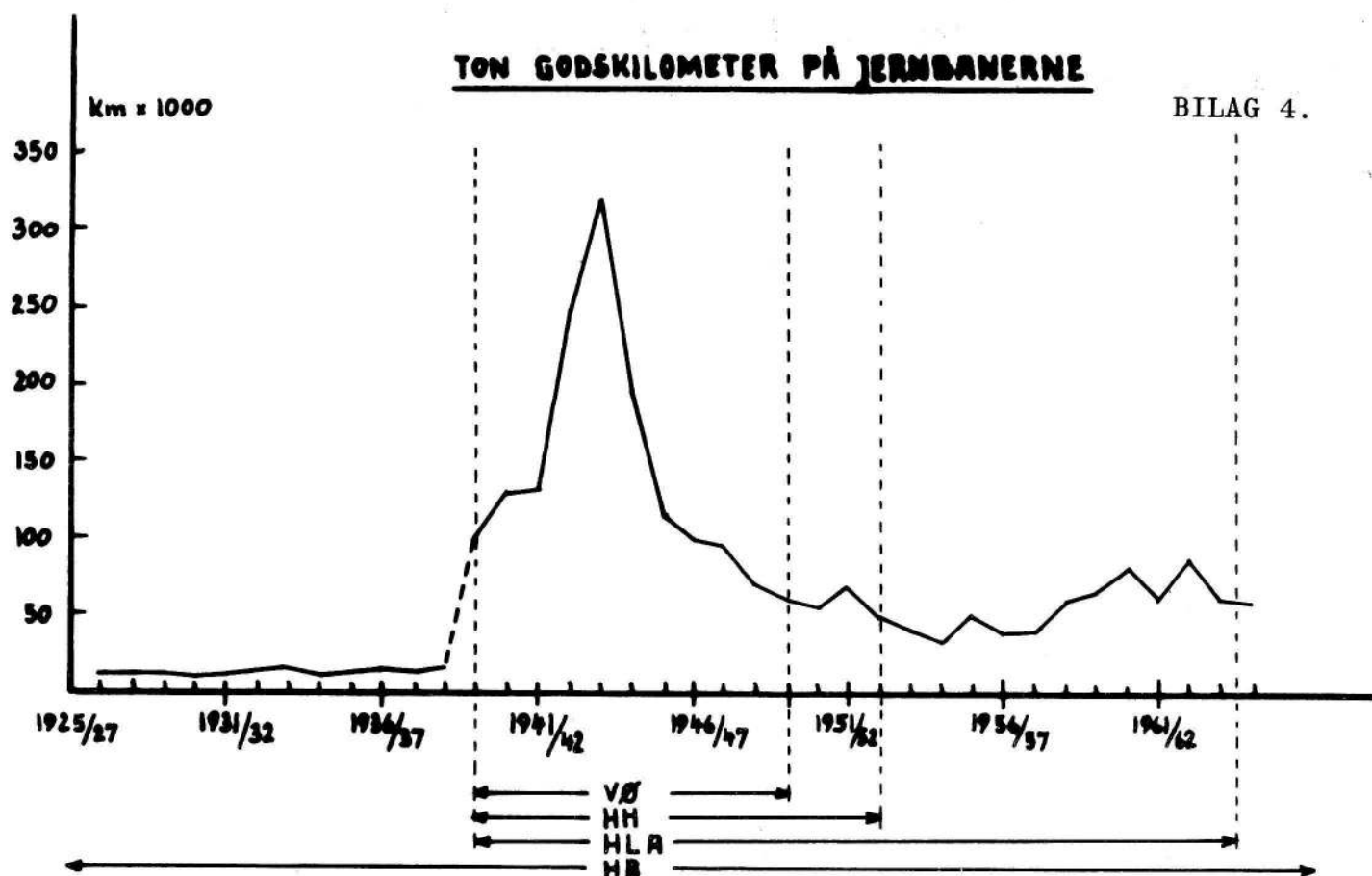
BILAG 2.

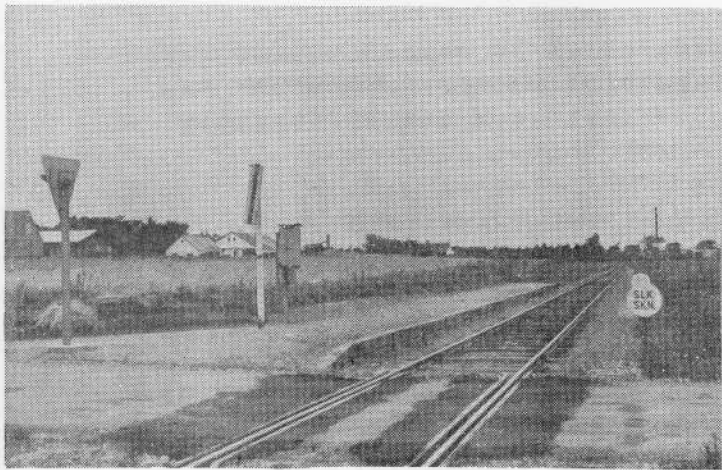


TONKILOMETRE PÅ JERNBANERNE

BILAG 3.



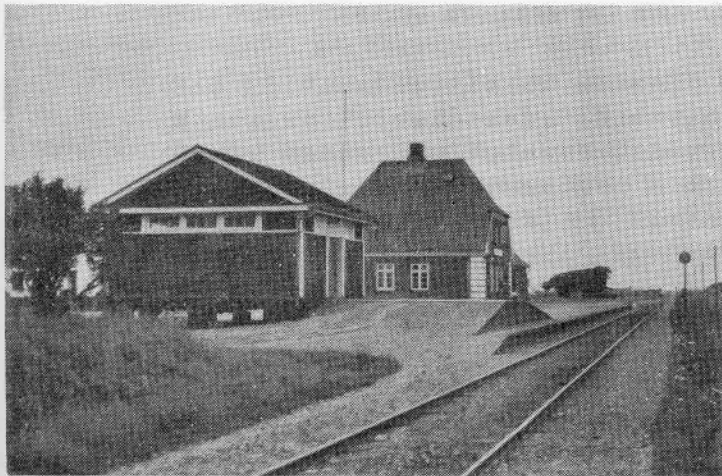




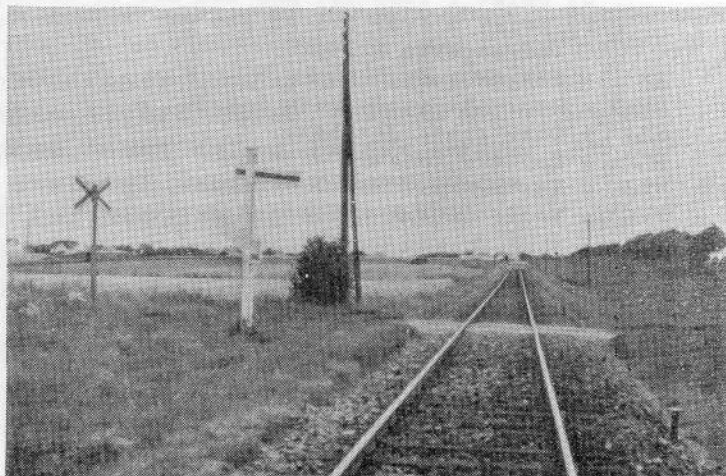
Sønderby trinbrædt.



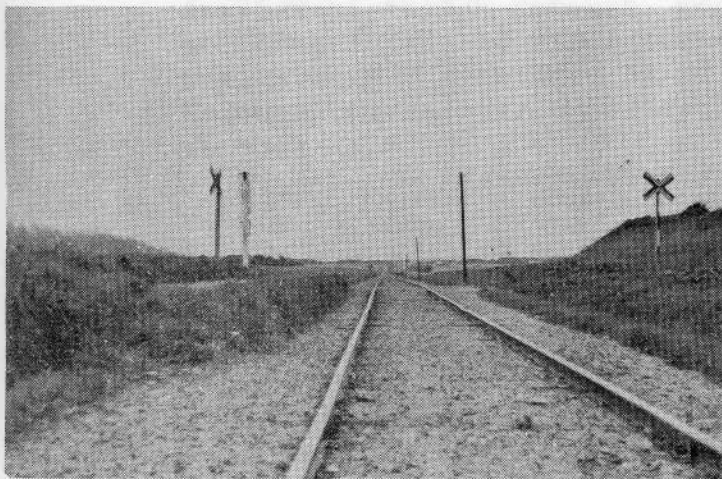
Hirtshals (vejfacade).



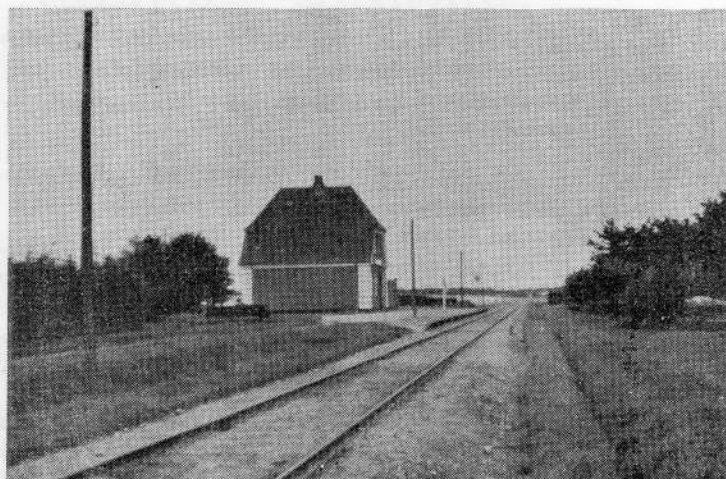
Vidstrup station.



Langholm trinbrædt.



Raundrup trinbrædt.



Vellingshøj trinbrædt.

Historisk oversigt over damplokomotiver.

Bane	nr.	fra 1947	type	bygge- år	fabrik	fabr. nr.	udrang.	anmærkning
HLA	1	HP 1	1 C T	1913	Henschel	10811		
HLA	2		1 B T	1913	Henschel	10809		1)
HLA	3		1 C T	1913	Henschel	10812		2)
HLA	4		1 B T	1913	Henschel	10810		3)
HLA	10		1 B T	1903	Maribo	15	1929	4)
HH	11	HP 7	1 B T	1913	Henschel	11726		
HH	12	HP 2	1 C T	1913	Henschel	11728		
HH	13		1 B T	1913	Henschel	11727		5)
VØ	21	HP 3	1 C T	1923	Henschel	20115	1963	
VØ	22		1 C T	1923	Henschel	20116		6)
VØ	23	HP 4	1 C T	1924	Henschel	20303	1964	
HB	31	HP 5	1 C T	1925	Henschel	20448	1964	
HB	32	HP 6	1 C T	1925	Henschel	20449	1964	

- Anm. 1) Solgt i 1947 til OHJ som nr. 8. Udrangeret 1952.
2) Solgt i 1946 til RHJ som nr. 6. Udrangeret 1954.
3) Solgt i 1946 til VVGJ som nr. 1. Udrangeret 1951.
4) Købt i 1918 fra VNJ (ex. nr. 1). Udrangeret 1929.
5) Solgt i 1936 til RHJ som nr. 1. Udrangeret 1951.
6) Solgt i 1931 til AB som nr. 7, videresolgt i 1938 til NPMB som nr. 3, udrangeret i 1961.

AB = Amagerbanen,
NPMB = Næstved-Præstø-Mern Banen,
OHJ = Odsherreds Jernbane,
RHJ = Randers-Hadsund Jernbane,
VNJ = Varde-Nørre Nebel Jernbane,
VVGJ = Vejle-Vandel-Grindsted Jernbane.

Damplokomotiver - teknisk oversigt

		HLA 2, 4 HH 11, 13	HLA 10	HLA 1, 3 HH 12	VØ 21-22	VØ 23	HB 31-32
Type		1 B T	1 B T	1 C T	1 C T	1 C T	1 C T
Cylinderdiameter	mm	330	290	380	380	380	380
Slaglængde	mm	550	450	550	500	550	550
Drivhjulsdiameter	mm	1100	1190	1190	1190	1190	1300
Løbehjulsdiameter	mm	800	800	840	840	840	840
Kedeltryk	ato	12	12	12	12	12	12
Risteareal	m ²	1,0	0,8	1,2	1,2	1,2	1,2
Hedeflade, fyr	m ²	45,2	28,8	55,31	48	5,02	5,02
rør	m ²					39,33	39,33
overheder	m ²	12	-	15,41	24	24,37	24,37
total	m ²	57,2	28,8	70,72	72	68,72	68,72
Længde af kedelrør	mm	2600	2380	2800	3500	3500	3500
Vægt, tom	t	22,6	15	29,5	29,4	31,2	31
adhæsion	t	20	13	30,5	29,1	30,2	30
tjenstfærdig	t	28,2	19	39,6	38,5	39,9	40
Vand	t	3	2,4	5	5	5	5
Kul	t	1	0,65	2	2	1,6	2
Længde over puffere	mm	7780	6767	8810	8892	9010	9217
Akselafstand, fast	mm	2000	3150	2900	2900	2900	3100
total	mm	4000		5150	5150	5150	5420
Maksimalhastighed	km/t	45	45	45	45	45	60

HLA 2, 4 og HH 11, 13 har kulkasse foran førerhusets venstre side og
VØ 21, 22 vandkasser på kedelsiderne og mellem rammen.

HLA 1, 3 og HH 12 har kulkasse bag førerhuset og
VØ 23, HB 31, 32 vandkasser på kedelsiderne og mellem rammen.

HLA 10 har kulkasse foran førerhusets venstre side og
vandkasse mellem rammen.

Ved udarbejdelsen af dette skrift har Jernbanehistorisk Selskab med tak modtaget værdifuld hjælp i form af arkivmateriale, oplysninger, fotos m.v. fra:

Hjørring Privatbaner A/S,
Rigsarkivet,
Det kgl. Bibliotek,
Universitetsbiblioteket,
Kristiansand Dampskibsselskab A/S,
Direktør Aage Velling, Hjørring,
Kontorchef Aage Nielsen, Hjørring,
Værkmester Anker Carlsen, Hjørring,
Trafikkontrollør H. Rasch, Hirtshals,
Ib V. Andersen,
J. Groth,
Erik V. Pedersen.

Som kildemateriale er anvendt årsberetninger fra Hirtshalsbanen, Hjørring Privatbaner, Hjørring-Løkken-Åbybro banen, Hjørring-Hørby banen og Vodskov-Østervrå banen, samt disse baners køreplaner, takstbestemmelser m.m., en oversigt over banernes vognmateriel, udarbejdet af kontorchef Aa. Nielsen og arkivalier i de offentlige arkiver. Endvidere har vi fra Kristiansand D/S modtaget 2 jubilæumshefter og fotos samt supplerende oplysninger om den nyeste tid. Enkelte i kildematerialet divergerende oplysninger har det ikke været muligt at få verificeret.

Kortet på forsiden er reproduceret med tilladelse fra Geodætisk Institut.

Skriftet er udgivet af Jernbanehistorisk Selskab. Ansvarshavende redaktør: F. Hermind. Lay-out: U. Holtrup. Offsettrykt hos: Sven Jensen & Co., København.

Jernbanehistorisk Selskab udgiver tidsskriftet Signalposten, abonnementspris 10 kr. årlig, portofrit tilsendt, for 6 numre. Selskabet har tegnings- og fotoarkiv, bibliotek og modelanlæg. Nærmere oplysninger om selskabets virksomhed fås ved henvendelse til:

Jernbanehistorisk Selskab, Lejre.

Jubilæumsskriftet for Hirtshalsbanen er udsendt 19. december 1965.

Løssalgspris: 6,- kr.

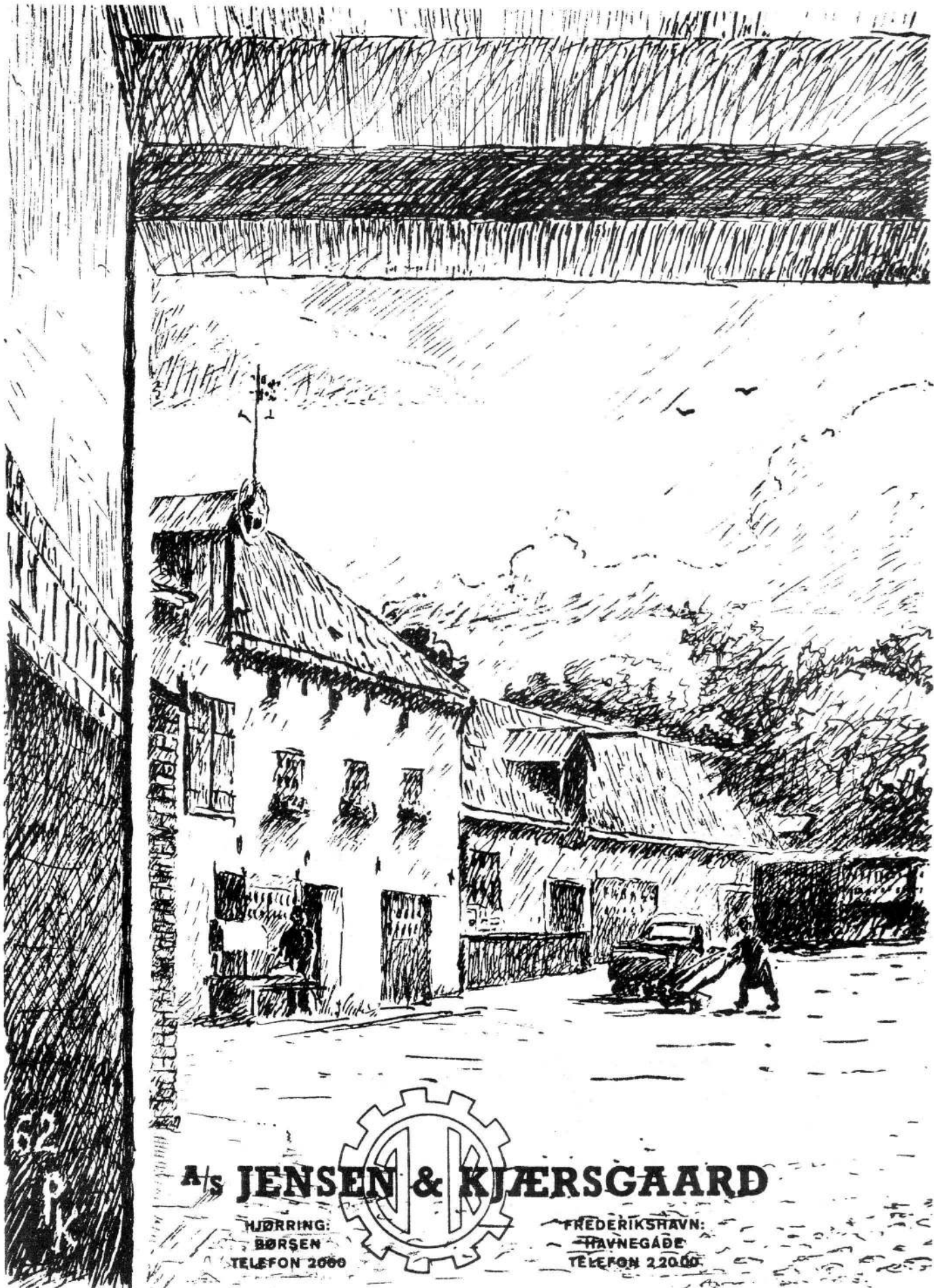
Tidligere udsendt:

Nordbanen 100 år, 1864-1964,	2,- kr.
Skive-Vestsalling Jernbane 1924-1964,	3,- kr.
Skagensbanen 1890-1965,	7,- kr.
Jernbanerne i krigen 1864,	16,- kr.



Velkommen

hos Shell



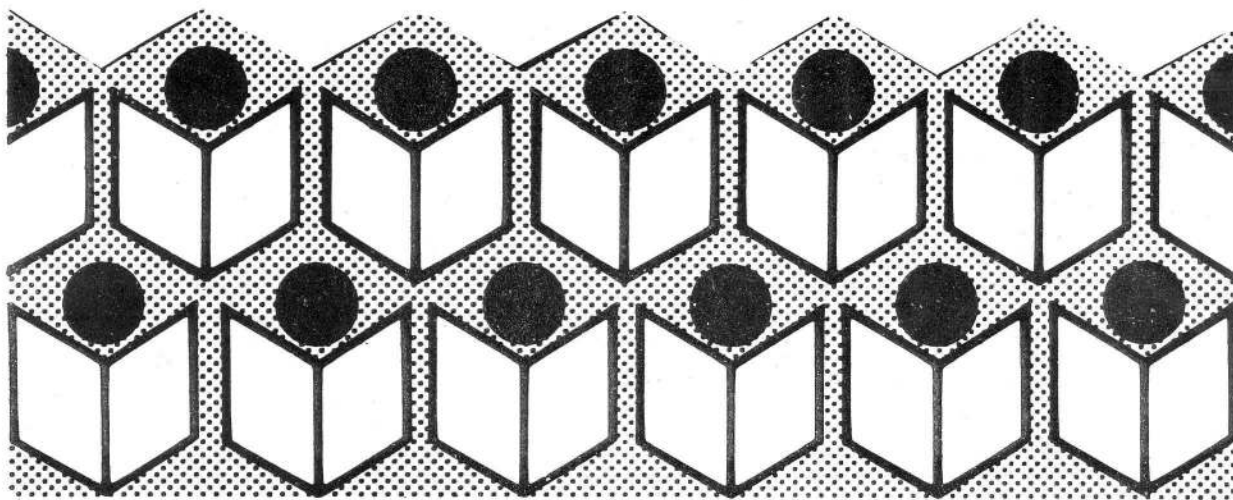
62
p
K

A/s JENSEN & KJÆRSGAARD

HJØRRING:
BØRSEN
TELEFON 2000



FREDERIKSHAVN:
HAVNEGÅDE
TELEFON 22000



NØGLEN TIL DEN STORE KØBERSKARE I VENDSYSSEL

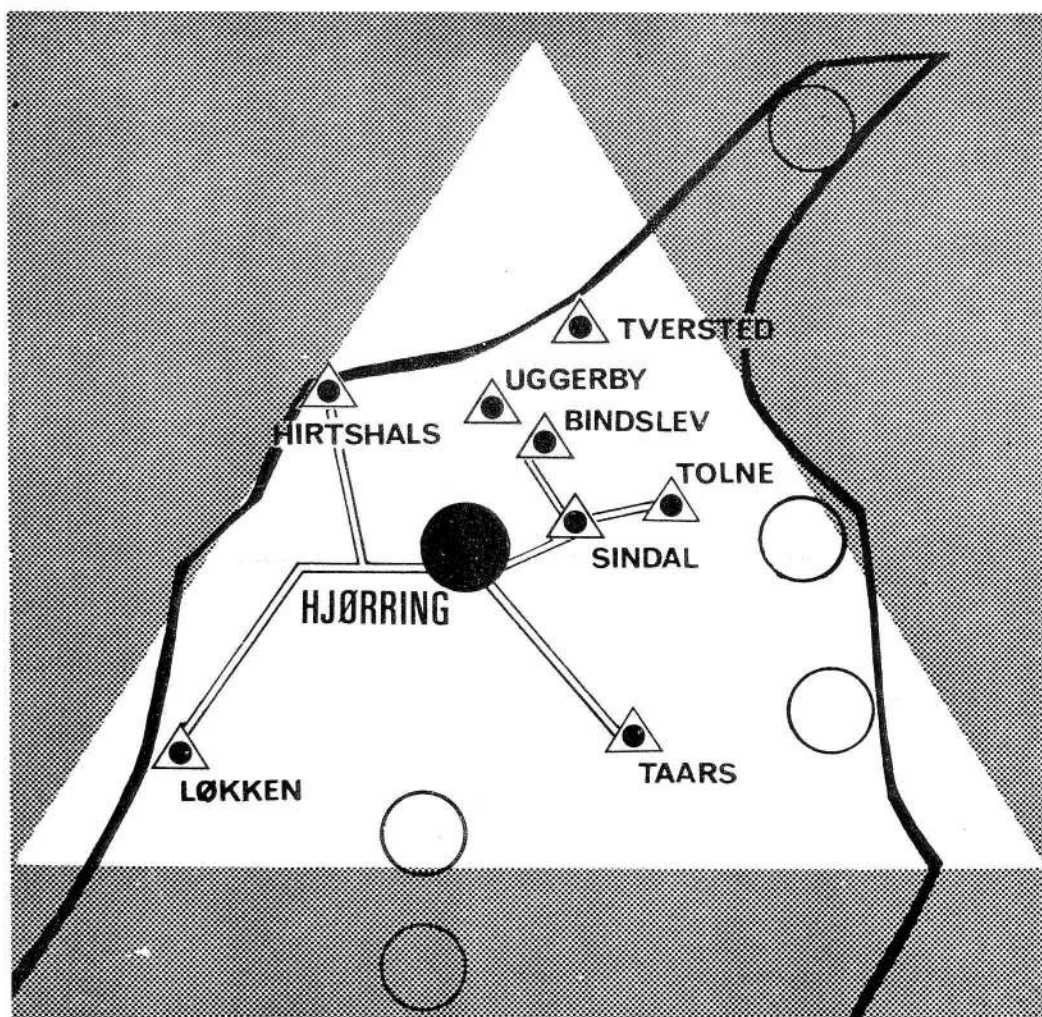
den har De, når De bruger Vendsyssel Tidende i Deres reklame- og salgsarbejde. Vendelboerne læser annoncerne grundigt og er godt orienteret, når indkøbet skal foretages. Fortæl vore købsbevidste forbrugere om Deres vares egenskaber og anvendelse. Annoncer i Vendsyssel Tidende, der dækker landsdelen meget suverænt og har 90 % enelæsere. De KAN ikke undvære vendelboernes egen avis på Deres budgetplan.

HVERDAG	SØNDAG
29.227	32.931

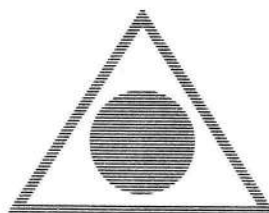
Nettooplag 1. halvår 1965 iflg. Dansk Oplagskontrol

Vendsyssel Tidende

DE ER ALTID I NÆRHEDEN AF
Deres Bank



AKTIESELSKABET



HJØRRING DISKONTOBANK

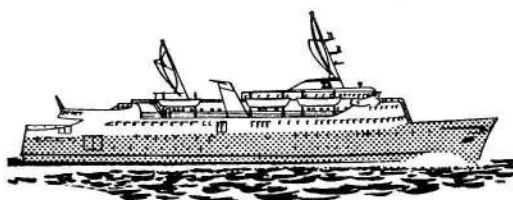
Bindselev - Hirtshals - Løkken - Sindal - Tolne - Tversted - Taars - Uggerby

Skagerak-Ekspressen

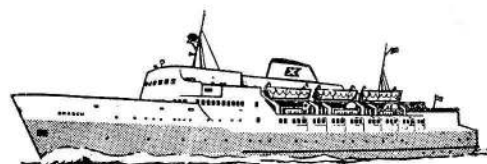
gratulerer

Hjørring Privatbaner

med 40-års jubileet



M/F «SKAGERAK»
Bygget 1965, 800 pass.
15 jernb.vogner, 140 biler.



M/F «SKAGEN»
Bygget 1958, 670 pass.
6 jernb.vogner, 75 biler.

M/F «JYLLAND»
Ombygget 1949
360 pass., 30 biler.

FARTSPLAN 1966

VINTERRUTER: KRISTIANSAND - HIRTSHALS

Seilinger:	1/1 - 31/3 1966	1/4 - 21/5 1966	25/9-66—31/3-67
	Daglig	Daglig	Daglig
Fra Kristiansand Til Hirtshals	„Skagerak” 0500 x) 0930	„Skagerak” 0130 x) 0600	„Skagerak” 0400 x) 0830
Fra Hirtshals Til Kristiansand	„Skagerak” 1130 1545	„Skagerak” 0800 1200	„Skagerak” 1130 1545

NB! Ingen seilinger 1/1, 8/4, 10/4, 17/5, 25/12, 26/12 1966 og 1/1, 24/3, 26/3 1967

SOMMERRUTER 22/5 — 24/9 1966

Seilinger:	Kristiansand—Hirtshals			Arendal—Hirtshals	
	Daglig	Daglig	Ma On Fr Lø	Ti To Lø Sø	Daglig
Fra Kristiansand Fra Arendal Til Hirtshals	„Skagerak” 0130 x) 0600	„Skagen” 0700 1130	„Skagerak” 1330 a) 1730 a)	„Skagen” 1700 b) 2130 b)	„Jylland” 0900 c) 1400 c)
Fra Hirtshals Til Kristiansand Til Arendal	„Skagen” 0130 x) 0600	„Skagerak” 0800 1200	„Skagerak” 1900 a) 2300 a)	„Skagen” 1230 b) 1630 b)	„Jylland” 1600 c) 2100 c)

a) Kun i tiden 25/6—13/8 1966 b) Kun i tiden 19/6—7/8 1966 c) Kun i tiden 19/6—31/8 1966 x) Ombordstigning fra kl. 2200 unntatt nattseilingen fra Kr.sand ti. to. lø. sø. i tiden 25/6—13/8, da man først kan komme ombord fra ca. kl. 2400.

A/s Kristiansands Dampskipsselskap

K D S
NORGESRUTEN

Hovedkontor

Vestre Strandgt. 42 - Sentralbord nr. 26500 - Telex 1969 - Telegramadresse »Norgesruten« Kristianssand S
Kontor i Hirtshals, Norgesruten, Dansk-Norsk Shipping A/S. Tlf. 482, 485 Hirtshals - Telex 9798, Telegr.adr. »Norgesruten«

K D S
NORGESRUTEN