

# Tillykke og farvel til Hjørring-Løkken-Aabybro Jb.

## 4. juli 1913 — 28. september 1963

Hvorfor denne sammenblanding, siger De.

Fordi bemeldte bane den 5/7 1963 fyldte 50 år, henholdsvis den 28/9 1963 kører sine sidste plantog.

Et kapitel er hermed slut. Uden i øvrigt at drage religionen ind i billedet, skulle jo efter bibelen de sidste blive de første. Næsten gælder dette her, hvor HLA var den første fjerding af Hjørring privatbaner.

### Forhistorie

En banestrækning Hjørring-Lønstrup-Løkken var første gang på tale i allerede 1890. Man nedsatte dengang et baneudvalg, som imidlertid allerede i 1893 besluttede at stille sagen i bero; man mente ikke, der var et behov. Der skulle dog kun gå fem år, før et nyt udvalg blev nedsat, og dette udvalg kom i 1898 til den konklusion, at en bane på strækningen Lønstrup-Løkken-Aabybro ville være på sin plads.

Der skete imidlertid ikke noget før 27. maj 1908, da man hørte realitetsplaner for en Hjørring-Løkken-Aabybrobane. Udgifterne ved anlæggelsen blev beregnet til 1.954.000 kr., mange penge dengang – men staten skulle betale det halve. Det endelige beløb blev forresten noget større, nemlig 2.603.800 kr.

25. maj 1910 fik amtmand H. V. Linnemann bevilling til at drive banen, og denne bevilling blev et par år senere overdraget hans efterfølger, amtmand P. C. Nørrgård. Man tog fat på planerne, og den 54,6 km lange strækning blev dannet med »2,5 kgl let normal bane«, som fagsproget benævnte skinnerne. Samtidig byggede man sin egen station – senere benævnt Hjørring Vestbanegård – og langs strækningen etableredes 15 mellemstationer. Vestbanegården i Hjørring lå dengang uden for byen, hvilket vakte nogen misnøje, og bl. a. Hjørring Handelsforening gik stærkt imod planerne. Baneledelsen faldt det bedst sådan – man ville ikke mænge sig med statsbanerne. At de rejsende, når de skulle skifte tog, måtte gå den lange vej fra Vestbanen til statsbanestationen, lagde man ikke så stor vægt på. Ikke før 1942 nedlagde man Vestbanegården, men allerede nogle år før havde man dog ladet togene fortsætte forbi privatbanestationen og ind til statsbanestationen.

### Driften påbegyndes

Den 4. juli 1913 kørte det første tog un-

der stor jubel ud fra vestbanegården i Hjørring med kurs mod Løkken og Åbybro. Foruden en lang række prominente gæster fra by og land befandt kommissarius, kammerherre H. Linnemann og amtmand Poul Christian Nørgård sig i de flunkende ny kupeer, og amtmanden indkasserede under turen strålende hyldest fra sogne og landkommuner på togets første rejse.

I Lønstrup var skolebørnene mødt op og hylkede den ny bane med sang. I Løkken var der rejst æresport, i Vrensted kastedes kurve fulde af roser over toget, i Hjermitlev stod et orkester på perronen, og i Pandrup trakterede man med vin og kage.

Der kørtes fire ture dagligt det første årstid, men allerede året efter måtte man udvide køreplanen. Det var ikke mindst de rejsende til Vesterhavets badesteder, som satte dette krav ikke blot til køreplanen, men også til materiellet. I 1914 måtte man således anskaffe to 3. kl. personvogne og 12 bænkevogne mere.

Og det var yderst påkrævet; på disse tider kunne man undertiden se bænkevognene læsset til bristepunktet med rejsende – så mange, at man måtte spænde et reb omkring vognen, så de rejsende ikke skulle faldet af toget.

Som allerede nævnt startedes den 5/7 1913.

HH tilkom allerede 8/11 1913, VØ 21/5 1924 og HB 19/12 1925.

Vendsyssel var hermed så banefyldt, som denne landsdel nåede at blive, og af Hjørring-afdelingen overleves HLA kun af HB, der som transitbane – næsten hovedbane – skulle have alle chancer.

Om ikke på selve jubilæumsdagen så nær denne tog bladets medarbejder turen.

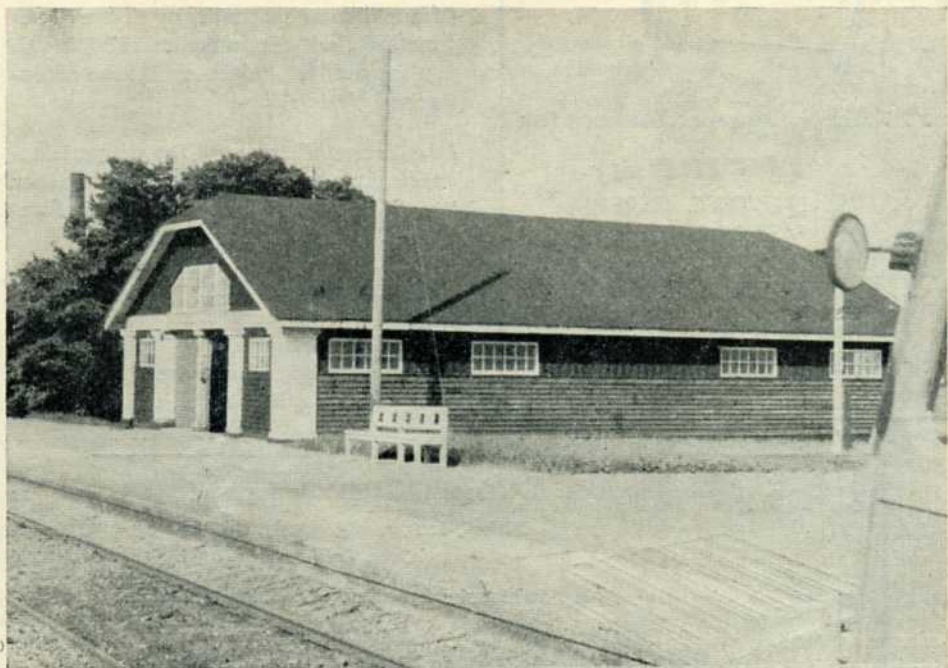
Resultatet her, samt af visse egns- og banehistoriske studier, forelægges her.

### Hjørring

Hjørring statsbanestation, ja der foregår det nu. Mange – for mange – privatbanetogveje er snart til rådighed.

HB må efter 28/9 dette år alene drage privatbanernes fordel af de store arbejder, der begyndte i 1939 og for et beløb af ca. 4 mill. kr. sluttede i 1942, hvor et indvielsestog sprængte en gylden snor og åbnede de nye strækninger, der var en følge af HLA og HB's forlægning (ca. 2 hhv. ca. 3 km ny bane).

Den 3/10 1942 sluttede arbejderne med HB's optagelse, idet HH og HLA allerede var optaget på statsbanestationen den 19/5 hhv. 11/8 samme år. Da skete det, der vel egentlig burde være sket i stedet for op-



Badegæst-ventesalen i Lønstrup

førelsen af den særlige Hjørring Vest i årene 1911-13, men det er let at være bagklog.

Ålbækbanen (De ved måske, at HB i flere år hed - eller skulle hedde - HA) var meget nær med at blive en realitet, oven i købet en smalsporrealitet. Den omstændighed, at DSB ikke ville have en sådan miniaturebane ind på sit areal, medførte, at der skulle bygges særlig lokalstation, og hvad var da naturligere, end at privatbanerne holdt sammen.

Altså byggedes Hjørring Vest, iøvrigt en imponerende og bastant bygning med et da særdeles moderne indre.

HLA og HB var jo badebaner par excellence, og ikke mindre end 3 billetsalg kunne samtidig betjene publikum på de store dage! Det blæste ofte og kraftigt fra vestlige retninger, og dette vindpres på bygningens bredside gav træk, altså erhvervs sygdom for en billet sælger. Hvad gjorde man så, man konstruerede en dobbeltlidske med modsat fald og med en »handelsåbning« på kun få mm, netop en billet kunne passere.

Der var lysudkaldningsanlæg (rød skrift på hvid bund) kombineret med ringesignal.

Der var kæmpetog med 2 maskiner, der var iøvrigt allerede den 19/6 1938 samt daglig 26/6-14/8 samme år direkte tog (808 hhv. 308) fra statsbanestationen til Løkken kun standsende i Lønstrup.

Forresten, mens vi er ved statsbanen, så blev alle de nye sporforbindelser anlagt med tidligere HAJ-skinner (6 laskebolte - made in Germany!)

Tilbage til Hjørring V, der også havde el-sikringsanlæg med daglyssignaler mod alle 3 banelinier og således afhængige, at indkørsel fra nord spærrede mod syd og omvendt.

Også hvad angår vejkrydsanlæg var disse baner langt fremme, idet 2 eller 3 anlæg allerede længst var i drift, da disse anlæg blev almindelige. Udformet - ganske vist - på en lidt afvigende facon, med en morsom kasketskygge over lanternen. En udformning man forresten også så på Horsensbanerne.

Vi kunne egentlig holde her længe endnu og kigge over på Hjørring V, men skal vi ikke se at få startet, der er vel også en del at se på strækningen.

Lad os lige inden resumere:

Udvalg vedr. anlæg af HLA allerede i 1891 og da som badebane.

Lov af 27/5 1908 havde dette anlæg med Eneretsbevilling den 23/5 1910.

Længde 54,6 km, pris 2.603.800 kr., hvori indbefattet 4 loko og 47 vogne.

Fra starten allerede 4 togpar.

### Køreturen

Så kan skinnibusen godt starte. Den

orangefarvede bus med hvid stribe.

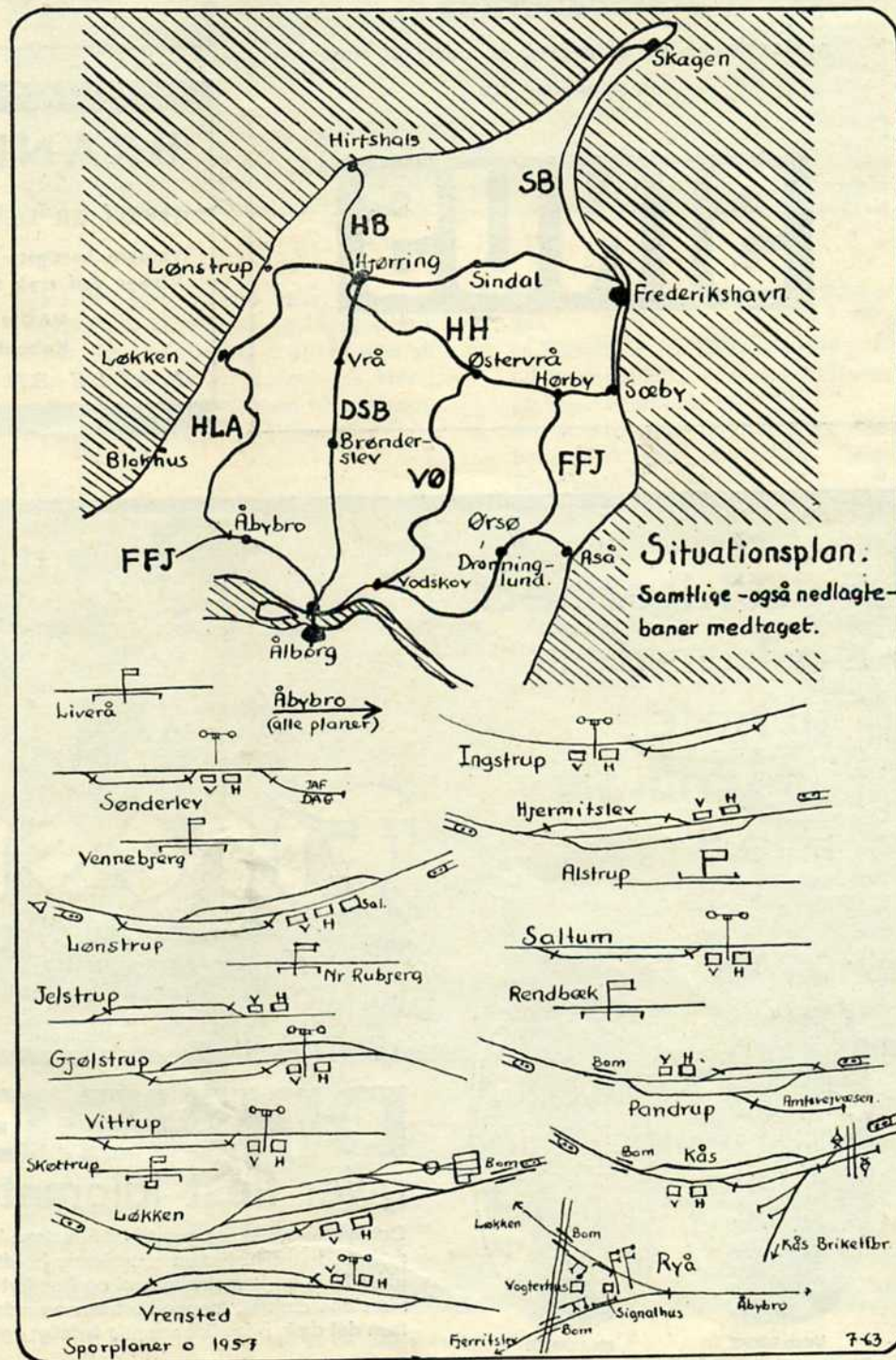
Alene det at skinnibusen ikke er rød! Skulle så den lille I 194, der tidligere bar påskriften »Julsminde-Fisk«, og som stadig har skinnibuskobling, være hægt på, ja så er der særpræg for alle pengene.

Lad os så få afgang og køre mod vest, forbi den moderne remise, der rummer såvel DSB som HP, og idet vi kigger over på HP's store remiseanlæg på Hjørring V, hvor endnu alt det grove - alt værkstedsarbejde - foregår. En stor del af sporene ligger stadig som vogndepot.

Vogndepot, ja atter en association, vogne i hobetal har HP endnu. Alene periodiske, store kultransporter Hirtshals-Hjørring kræver et stort antal åbne vogne. Så mange, at OKMJ f. eks. i 1958 lejete 15 à 20 stk. til roetransport.

Hvad vi møder af stationer, hvordan disse er udstyret spor- og signalmæssigt set slipper vi let om ved, en henvisning til hosstående rids må dække den side af sagen.

Vi standser først i Lønstrup, hvor stationens beliggenhed relativt langt fra byen



så sent som i 1945/46 bragte plan frem om baneforlægning, en plan der dog ikke levede længe.

Mens vi nu er her, så et vend ind i den store særlige badegæstventesal, kun med ståpladser ganske vist. Om vinteren hi for alle stationernes bænke og endvidere for alle bænkevoernes indhold.

Bænkene – den orange farve går her igen – alle velholdte og med vingehjul på ryglæn.

Bænkevogne. Ja, det var et særligt kapitel, det var gennem mange somre et nødvendigt tilskud til det ret omfattende personvognsmateriel, og næppe mange privatbaner har procentvis været så godt forsynet med bænkevogne som Hjørringbanerne.

Vi kører mod Løkken, og på strækningen hertil fra Hjørring udveksledes i 1951 ca. 24 km spor – gode skinner og sveller fra VØ. Iøvrigt har HLA også pletvis fået del i HH's skinnemateriel, og er i den retning godt kørende.

### Løkken

Halvt mellem-, halvt endestation.

Remiseanlæg til deltogenes overnatning og sporplads til mange vogne.

Tomme spor idag, men så skulle De have set i de henrundne årtier. Mange og lange tog – som tidligere nævnt.

Et vognantal blev i sydgående tog ofte »tabt« i Løkken. Tabt på den måde, at kun en lille togdel fortsatte til Åbybro, resten stod på sidespor i Løkken til hjemrejsens timeslag.

Samtidig havde man så husly til alle de badegæster, der i tilfælde af en tordenbyge søgte til stationen. Der var derimod ikke som i Hirtshals og Spodsbjerg tale om vognenes brug som omklædningsrum!

Store tog kunne der dog også tales om på den sydlige bandedel, idet mange togdele fra FFJ (Ålborg) blev overtaget i Åbybro og kørt videre til Løkken, evt. Hjørring.

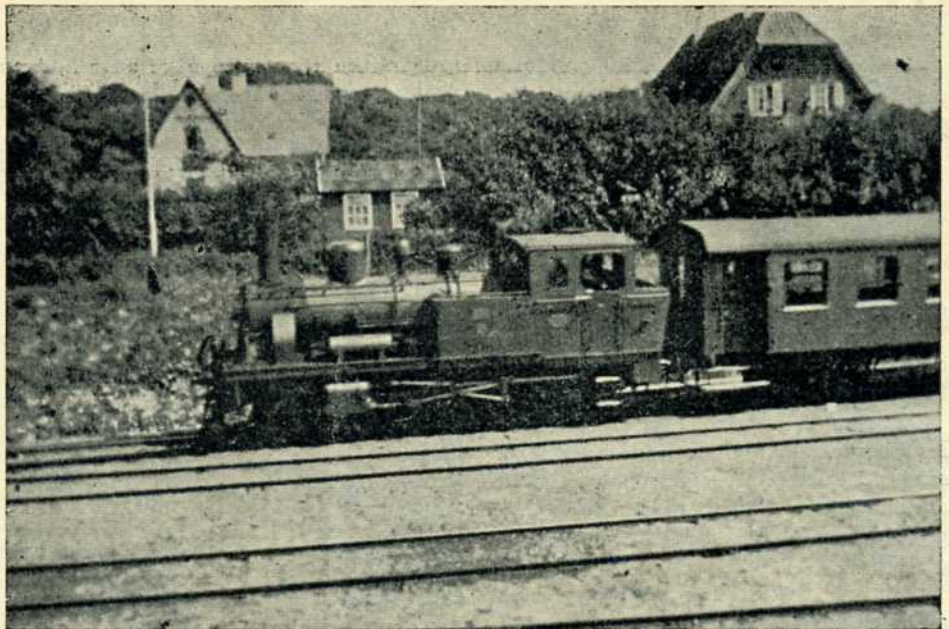
Vodskovs drejeskive ligger endnu oven på jorden i Løkken, og nu når den i hvert fald ikke at bytte plads med Løkkens mindre do.

Store tog fra syd ses også i dag, men som en sjælden foreteelse. Det er den årlige udflugt for Ålborgs folkepensionister.

Lad os på den videre færd også et øjeblik hellige os Kås.

2,7 km privat sidespor har denne station, nemlig til Kås briketfabrik. Nu gror græsset, og på selve fabrikken er skinnerne netop taget op, men der har været stærk skinnetrafik her, der har endda tidligere været spor endnu ca. 2 km ud i mosen (mergel og tørv).

Endnu i 1955 var der i Kås vogndepot, og der blev da læsset ca. 3 vogne pr. dag,



H P loko nr. 31 i 1936

men i 1959 blev ialt kun læsset 56 vogne.

AHTJ's 60 hk traktor, der i 1940 solgtes til Kås Briketfabrik, har dog ikke nået sit otium ved sporets likvidation, den blev i efteråret 1962 listet igennem til stationen, idet den blev solgt til FFJ (Sæby).

### Epilog

Inden vi ved Ryå trinbræt og driftsstation sætter punktum, kan kort fortælles: at Hjørring privatbaner i dens glansperiode havde 3 motordræsiner, en mørkegrøn 4-dørs Lincoln til direktionbrug, en mørkeblå Chevrolet til overbanemesteren og en 2-personers

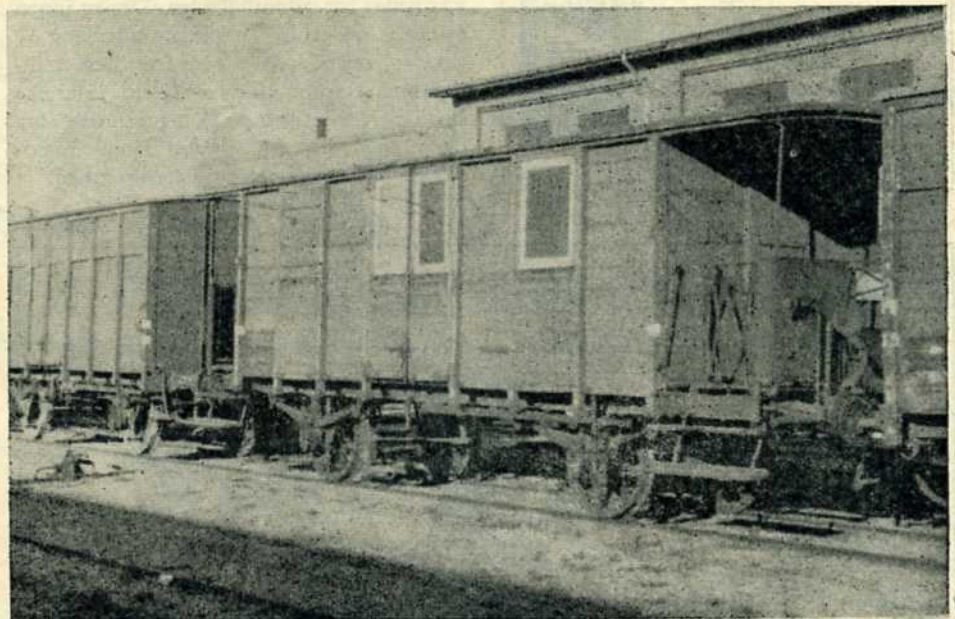
Ford med varelad til maskinafdelingen,

at en henstilling fra Hedeselskabet i sin tid om installation af tørvekakkelovne på banens stationer blev fulgt,

at der mandag den 19/5 1925 fra Padborg afgik som særtog den første Kielermotorvogn til HP,

at den fulgtes af yderligere et stk., ligeledes med 100 hk Mercedes benzomotor.

at HLA i 1925 ejede 7 midt- og 2 sidegangspersonvogne, 3 E-vogne, 16 bænkevogne, 3 hvidmalede luk., 9 alm. luk., 31 åbne og 8 ballastvogne,



En af de veltjente bænkevogne G 75

at der i krigssommeren 1944 var 8 damploko, 2 dieselloko og 2 motorvogne i drift,  
at banen i 1936-betænkning blev klassificeret som havende egnstrafikal betydning i en årrække, og i 1954 foreslået standset.

---  
Så er vi ved Ryå. Signalet viser køer frem, og kort efter ankommer FFJ fra Åbybro. Vi kan tage med her til Fjerritslev, vi kan også blive siddende og tage den sidste lille fællesstrækning med, og det bør vi gøre.

Det er jo et farvel til hele HLA. Grønt lys giver adgang, og efter afslutning af de sædvanlige gøremål, er personalet klar til at sætte skinnibusserne i remise og selv drage fordel af de 2 timers hvil, indtil turen går tilbage.

Endnu er det en travl privatbane med alt, hvad deraf følger.

Endnu er det et vigtigt led i vestvendt syssels trafik.

Men snart er dette øvre.

Trods alt en lykønskning til banen.

Trods det, at der står et memento mori ved stationsnavnene.

### Direktør Aage Velling

tiltrådte stillingen ved Hjørring Privatbaner i oktober 1962, og ser nu pludselig sit arbejdsområde kraftigt beskåret.

- Jeg vil ikke nægte, at det var et chok.

Flere og flere forlanger

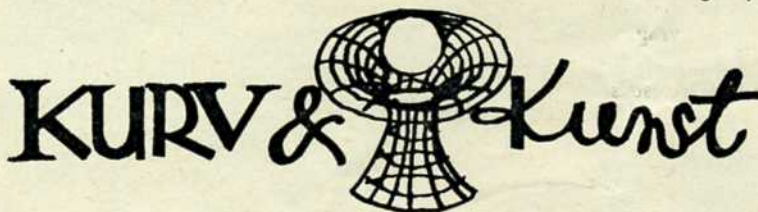
**Hatting  
Tvebakker**

fordi de er sprøde -  
(men tåler ikke stød)



## Spanskrørsmøbler er mode . . .

Kurvetasker til alle formål — Gaveideer til fornuftige priser



Vestergade 2A . Svendborg . telf. 1962

Mod aflevering af denne annonce ydes 5 %

Vi vidste naturligvis, at strækningen Åbybro-Løkken var moden til at blive lukket, men vi havde troet fuldt og fast på, at Hjørring-Løkken-banen i hvert fald ville blive bevaret til garantiperiodens udløb i 1966. Nå, vi har nu ikke tabt humøret, her er stadig nok at tage fat på. Selve nedlæggelsen med salg af materialer og bygninger kræver store forberedelser. Derefter kommer reorganiseringen af trafikken på den nedlagte banestrækning ved hjælp af rutebiler, hvor vi vil søge at tilgodese befolkningen på alle egne, så godt som muligt.

I fremtiden har vi en stor opgave med forstærkning af spornettet på Hirtshalsbanen. Det vil koste 4,8 millioner kroner, men til gengæld skabes en fuldt moderne strækning, som kan tage den voksende trafik. Når arbejdet er fuldført, er det mit håb, at gennemsnitsfarten på 60 km/timen kan sættes op til i hvert fald 75 km, og at vi kan byde på ikke alene hurtigere, men også behageligere kørsel. Hirtshalsbanen

er et godt aktiv, og ved siden af de mange bilruter, som giver et pænt overskud, skulle vi være fri for at regne med underskud i fremtiden. Det vil give ro og arbejdsfred, og det har Hjørring privatbaner i høj grad brug for nu.

- De mange afskedigelser?

- Naturligvis er det trist at måtte sige farvel til de 40 mand, men lad mig tilføje, at det kun drejer sig om fire tjenestemænd, hvoraf de tre kan gå af med pension og den sidste overføres til Høng-Tølløse banen. De øvrige er løst ansatte og sæsonarbejdere på linien, og i øjeblikket er der vel ikke store vanskeligheder med at få anden beskæftigelse. Det er beklageligt, at vi må afskedige, men altså helt nødvendigt. Vi har dog tilbage ca. 95 funktionærer ved banen og rutebilerne, og vi er alle indstillet på at spytte i næverne og få noget virkelig godt ud af den trafik, som vi i fremtiden skal drage omsorg for.

## Jernbanemuseets årsberetning

I det forløbne år har museet haft 915 besøgende, heraf ikke så få udlændinge.

I de senere år er der i mange lande, ligesom også herhjemme, opstået klubber eller foreninger, der har til formål at dyrke kendskabet til jernbaner og disses historie og virkemåde gennem tiderne, og det har vist sig, at adskillige af disse foreningers medlemmer (jernbaneentusiaster) også finder vej til museet i Sølvgade.

Mange viser stor interesse for det, museet kan fremvise, men mange skuffes også, fordi vort store materiel ikke er tilgængeligt for offentligheden. Der er ingen tvivl om, at de 16 damplokomotiver og 11 person- og godsvogne, som for tiden er tildelt museet, også ville vække stor interesse hos besøgende gæster, så meget mere som de nu sanrt helt forsvundne damplokomotiver altid vækker stor opmærksomhed.

Indtil en rigtig museumsbygning bliver til virkelighed, er det omtalte materiel nødvendigvis udstationeret på stationer rundt i landet.

Også lokalerne i Sølvgade er for trange. Ydermere tilgår der stadig til museet gode og smukke ting, som det efterhånden bliver vanskeligere og vanskeligere både at udstille og at opbevare.

Blandt disse i årets løb indkomne genstande kan her fremdrages nogle eksempler:

Fra generaldirektoratet er modtaget: 2 modeller af styrevogne til S-tog (litra Fs og Mm).

Fra generaldirektøren: 2 stkr. minde-medaljer.

Fra søfartsafdelingen: et gammelt »fiske-sæt« af sølvplet fra en færgerestaurations. - En maskinjournal fra m/s FREIA under tysk kommando i Norge 1943.

Fra centralværkstederne i Århus og København: lokomotivnummerskilte og lygter, bremsedele, gammelt kupé-tapet m. m.

Fra 1. distrikt: en fodpose til brug for togbremsere.

Faner er modtaget fra Dansk Jernbane Afholdsselskab og Bane- og signaltjenestens Enkekasse.

Blandt private givere kan nævnes: Kommandørkaptajn Wolf: protokoller fra »Stationsforstanderforeningen«.

Civilingeniør M. Stelling: en mikrofilmoptagelse af en tysk bog om Cramptonlokomotiver.

Civilingeniør Raffel: lokomotivbilleder. Stationsforst. L. Pedersen: papirer og