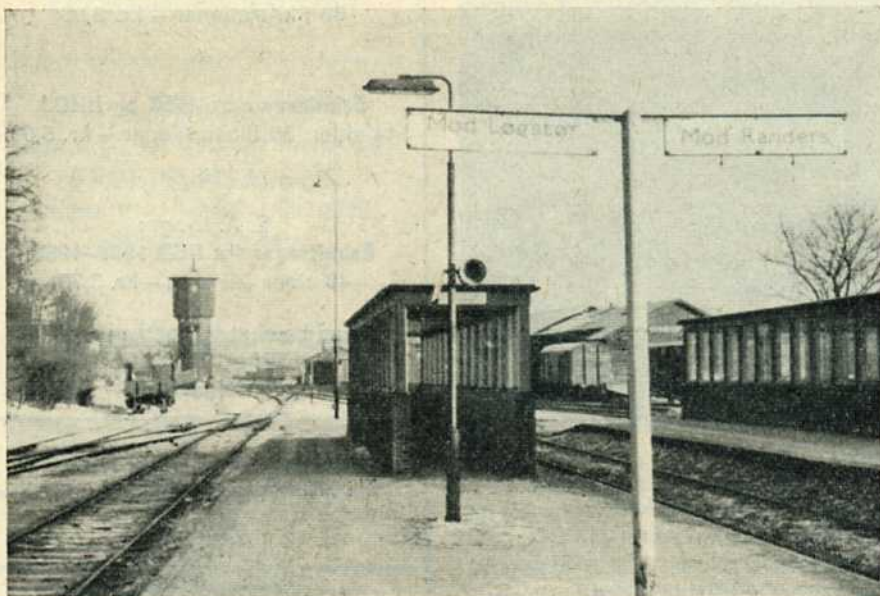


FARVEL til nedlagte privatbaner

Himmerlandsbanerne



Hobro station perron 3

Herostratisk berømmelse er jævnlig til-
lagt den midtsjællandske bane. Det var en
herostratisk berømmelse, der blev følgen
af den forkastelige gerning at stikke ild
til Artemistemplet i Efesos år 356 f. Kr.,
men at det at anlægge den midtsjælland-
ske jernbane også skulle være en Hero-
stratos værdigt, er ikke klart indlysende.

Never mind - var den midtsjællandske
bane herostratisk berømt, så kan det sam-
me siges om Himmerlandsbanerne. I hvert
fald er der talt ligeså mange ord, skrevet
ligeså mange og lange artikler om sidst-
nævnte som førnævnte bane.

Polemik, betænkninger, folketing, rege-
ring og - frem for alt - DSB har gennem
årene ofte og indgående beskæftiget sig
med Himmerlands Statsbaner. Resultatet
af alt dette har til nu kun givet fortsat
drift til resultat - i modsætning til Midt-
sjællandsbanen, og selv om man efterhån-
den har vænnet sig til den tanke, at Him-
merlandsbanerne er udødelige, så falder
nu klikken i slag, omend en godsbanetil-
værelse holder liv i strækningen Viborg-
Løgstør.

Hobro - Ålestrup

er prisgivet skinnemæssigt set, men de røde
rutebiler er kendt og indarbejdet og har -
og har længe haft - mulighed for
at vise det kronede vingehjul.

Og gode muligheder for at »overtage«
de rejsende!

Læseren kan af hosstående skitser få en
anelse om, hvorledes strækningerne rent
anlægmæssigt har været udbygget, idet
dog bedes bemærket, at de respektive sta-
tionsplaner ikke danner et samtidigt hele,
tvært imod, de spænder over et vidt åre-
mål, men får herigennem et vist historisk

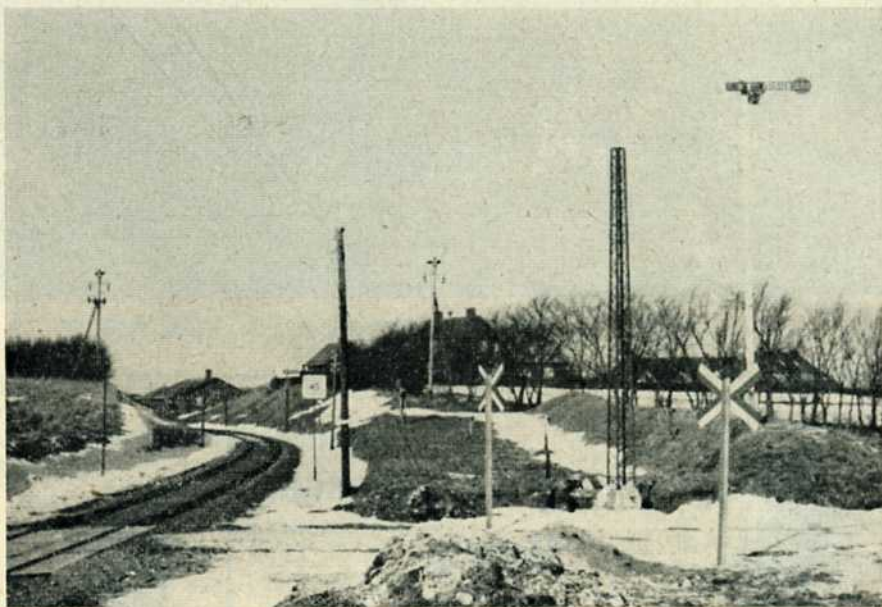
skær, patina om man så må sige. A pro-
pos det historiske, så er banernes facts
følgende:

Historie

Anlægget blev hjemlet gennem lov nr.
54 af 12/4 1889, og de 66 km Hobro-Løg-
stør blev åbnet den 15/7 1893. Samme lov
bemyndigede også indenrigsministeren til
at meddele eneret til anlæg og drift af en
bane mellem Viborg og Ålestrup. Denne
sidste bane blev koncessioneret den 28/5
1890 og taget i brug den 15/9 1893, og
selv om det var en privat bane, så bort-
forpagtedes driften straks fra åbningsdagen
til DSB. Til gengæld måtte der, da bane-
strækningen overgik til at være godsbane,
skaffes lovhjælp som grundlag for
DSB's overtagelse af banen, hvilket atter
var nødvendigt for at likvidere person-
trafikken. (Lov nr. 164 af 27/5 1959, gods-
bane fra 31/5 1959).

Tilslutningsforholdene i Viborg var fra
begyndelsen vanskelige, idet byens davæ-
rende banegård lå østligt i byen, helt nede
ved søbredden og således, at alle ankom-
mende tog endte i retning stik nord (det
var rebroussement), altså den vanskeligst
tænkkelige løsning for så vidt angik Åle-
strupbanens tilslutning.

Resultatet af overvejelserne blev anlæg
af et flere km langt »provisorierpor«, der



Stop foran Løgstør st.

skabte den nødvendige tilslutning. Viborgs nye station blev taget i brug den 1/12 1896, og så var alt i orden.

I forbindelse med nærværende artikel blev det i øvrigt undersøgt på stedet, om der var noget at finde af station nr. 1, hvis hele tilliggende plus noget mere nu henhører under statshospitalet i Viborg. Det må konstateres – med glæde når henses til statshospitalernes standard – at nye bygninger havde erstattet det antikke, der var intet at genfinde.

Nutid

stillet op mod den historiske alen på den måde, at vi i fællesskab sætter os i et hjørne – dem er der nok af, tomme hjørner altså – i MO 1991 på Hobro station kort forinden afgang kl. 9,40 en ganske almindelig hverdag.

Togets størrelse, ja, der er en postvogn samt 4 godsvogne. Ved togets ankomst (fra Løgstor) hoppede ialt 9 rejsende ud, så det er med spænding afgangstiden imødeses. Kan et så stort antal rejsende slås?

Nej, det kunne det altså ikke, men 5 rejsende vovede dog turen, og hvilken tur, selv med meget nedstemte forventninger må erkendes, at det gik rettidigt over strækningen, at det gik relativt hurtigt og – læg mærke til dette – der var slet ikke de store rystelser og krumspring, som man skal møde på Himmerlandsbanerne.

Tilbage til rejsens facts, der var som følger:

Døstrup H: et kort ophold, postsækken udleveres til »postmesteren«. Døstrup blev trinbræt med sidespor 1/2 1960.

Rørbæk (Store-Rørbæk hedder den): ganske som i Døstrup.

Grunderup trinbræt: Passage.

Nørager: En del post- og banegods samt 2e rejsende ud. Rest 3.

Boldrup trinbræt: Ej heller noget at gøre, forbikørsel.

Simsted: Trinbræt uden sidespor den 22/6 1960. Intet gods eller post, men til gengæld stiger en rejsende på.

Alestrup: Ankommer rettidigt i spor 1. Toget fratages en vogn, postgods, banegods samt 2 rejsende, nu er der bare 21. Og alle de mange spor, ja, det er i sandhed ikke mange vogne, der har fundet studeplads der.

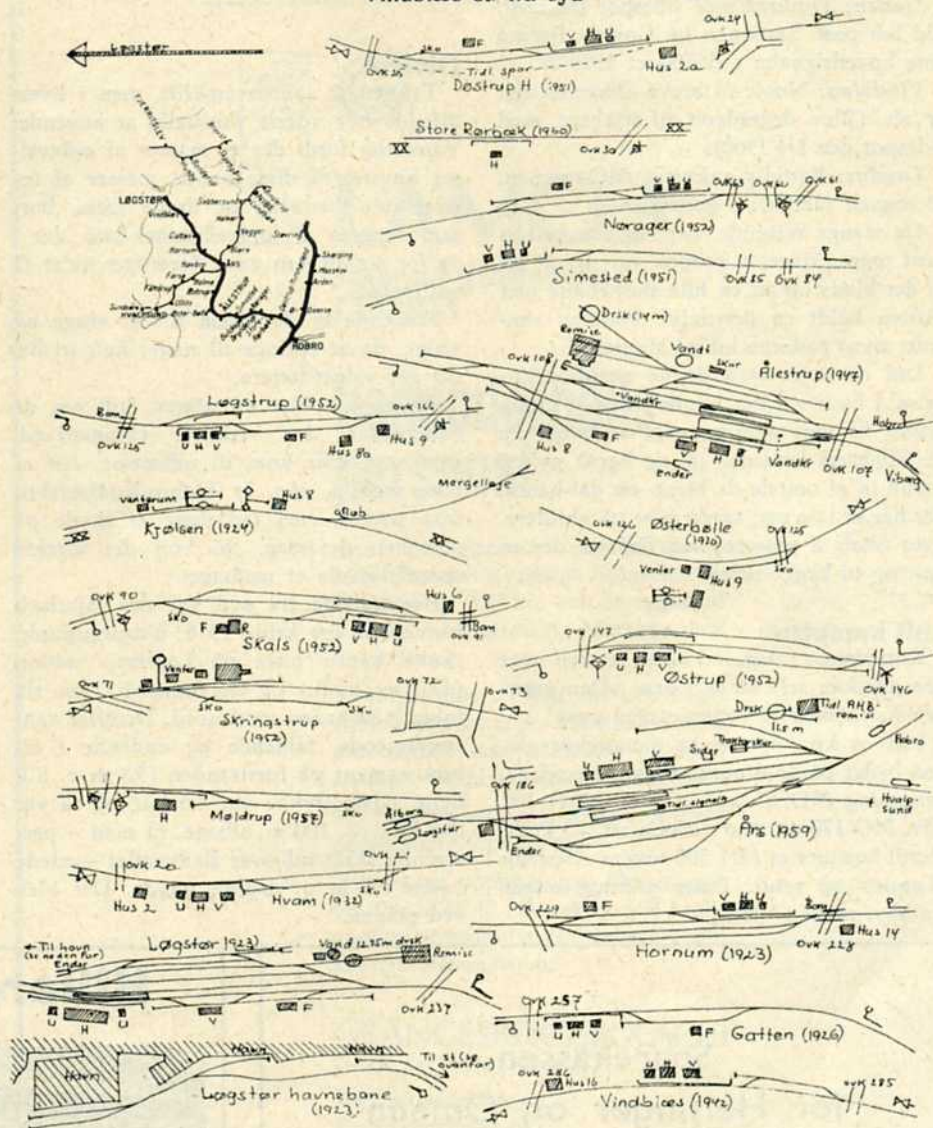
Østerballe: Trinbræt med sidespor pr. 29/5 1960. Gennemkørsel.

Østrup: De 2 rejsende i behold, derimod forsvandt en masse gods.

Års: Stor by, stor godsudveksling, men også tiden afsat dertil. Minus en rejsende, men også plus en do., altså status quo ante. I Års er der også tid til at kaste et blik på niveauskæringen i stationens nord-



Vindblæs st. fra syd



Himmerland

ende, hvor AHB skærer DSB. Tidligere var det spor 1, der var hovedspor for tog fra Ålborg, mens spor 4 var hovedvejen mod Ålborg og 2 hhv. 3 forbeholdt DSB til hhv. fra Løgstor.

Endnu tidligere benyttede ANSJ (AHB) sin egen banegård i Års, og denne kan De i hvert fald genfinde den dag i dag, nu er den en lejebolig. I sin tid var dens sporside mod øst, og der var 3 spor, der atter mødtes i eet spor - rangerhoved - i sydenden. Dette rangerhoved var via et stikspor forbundet med DSB-sporene. Det kan også tilføjes, at der var sporforbindelse mellem de 2 sporsystemer i nordenden, samt at spor 3 fortsatte via drejeskive ind i den 2-portede remise.

Hornum: Hovedsignalerne blev fjernet den 1/3 1963. En hel del gods af begge kategorier samt en rejsende ud, og så nåede vi bunden, kun een rejsende tilbage resten af turen.

Gatten: Trinbræt med sidespor 1/4 1960. Ud lidt post. Stationen fik i øvrigt fjernet sine hovedsignaler i driftsåret 1928/29.

Vindblæs: Nogle få breve afleveres, det er alt. (Blev degraderet til trinbræt med sidespor den 1/4 1960).

Løgstor: Rettidig ankomst, MO-vognen, D-vognen samt de 3 godsvogne.

De mange rejsende, nej,, de kører ikke med toget. Meget a propos var det at se, at der klods op ad en lille skøjtebane nær Gatten holdt en personbil. Faderen ventede, mens poderne løb på skøjter!

Lad os nøjes med denne nutidsbeskrivelse, i hvor vel der kunne være al mulig grund til rent naturmæssigt at berømme de Cimbrers landsdel, ja, og ligeså gyldig grund til at omtale de bjerg- og dal-baner, der her er tale om, tænkt blot på »hullet«, hvor Skals å passeres ved Kølsen, der er højt op til begge sider!

Lidt køreplan

Køreplanen i dag, lad os gå let hen over den, De kan selv blade i den, »Den grønne« har tilmed rutebilerne med også!

Lad os kun notere, at tjenestekøreplanen byder på de 4 persontogpar hverdage, belastning MO 62 - de fleste - MO 102 hhv. MO 170 og med maks. hast. 75 km/t. Hertil kommer et MH 300 togpar Ålestrup - Løgstor og retur. Dette godstog udgår fra hhv. ender i Viborg.

Efter dette et blik i en fortidig køreplan, nemlig tjenestekøreplan fra 1/10 1909.

Den (de) modsatte køreretninger vil vi ikke her fylde op med, men i hvert fald berette, at planen endvidere indeholdt de anmærkninger, at Døstrup grusgrav lå mellem Døstrup og Hobro samt at Løgstrup grusgrav lå på Løgstrup station.

Endvidere dette at de 2 strækninger havde en længde af 37,6 hhv. 24,2 + 42,0 km.

Som afslutning også, at der den 10. januar 1928 blev indsat motortogsmateriel på strækningerne Brande-Langå-Randers-Hobro-Løgstor i togene 1210-1209 og 1129-1120, de første Brande-Randers-Brande, de sidste på Løgstorbanen. Underretningen til bl. a. stationerne indeholdt også denne passus: »Motorføreren fungerer som togfører, når han er eneste togtjenning.«

Diverse

Taknemlig som overskrift, men i hvert tilfælde her yderst vanskelig at anvende. Vanskelig fordi der er masser af oplevelser knyttet til disse baner, masser af interessante baneting at drage frem, kort sagt oceaner af forskelligartet stof, der i og for sig alt kan være berettiget til at få spaltepads.

Fristende er det, frem for at vrage og vælge, da at springe til noget helt tredje, det gør valget lettere.

At nævne, blot korteligen, lidt om de banepaner, der vedrørte Himmerland, men som ikke kom til udførelse. Alt er ikke med, f. eks. er Hobro-Rødkærbro ikke nævnt, men lad være at skyde på pianisten desårsag, thi kun det direkte sportilsluttede er medtaget.

Begyndende fra syd var der Hjarbæk havnebane om kring 1916. Udgangspunkt skulle banen have på Løgstrup station (47,7 m. o. h.) og de første 1,2 km slå følge med banen mod nord. Derefter venstredrejende, faldende og endende i rebroussement på forstranden (3,5 m o. h.), dette sidste stykke var 1,6 km, og så var der kun ca. 100 m tilbage, til man - passerende skråt ud over fladvandet - nåede kajen 1,2 m o. dagligt vande. Det blev ved planen.

Ålestrup,

et endnu større knudepunkt, end det blev. Her skal vi helt tilbage til 1906-betænkningens dage for at finde planerne. Ydermere må vi drage AHB ind i billedet, idet forlængelse af Års-Nibe-Svendstrup til Hvalpsund var et alternativ til nuværende projekt.

Men altså her Ålestrup. Dels en bane til Hvalpsund, dels til Godthåb. Længder 2. mil hhv. 6,65 mil (600.000 kr. hhv. 1.950.000 kr.). Beliggenheden af de 12 stationer eller holdepladser mellem Ålestrup og Godthåb var nøje fastlagt, den ene skulle have krydsningsspor og vandforsyningsanlæg, de øvrige kun læssespor.

Morsomt nok var det store trumfkort for så vidt angik den vestlige bane den store by *Gjedsted*, netop den by, der gladeligt ofrede 2.000 kr. for at blive fri for bane, da Himmerlandsbaneanlæg var på tale. Igen en nitte, dog på den måde, at planen Års-Hvalpsund realiseredes.

Kølsen mergelspor

Ja, det er egentlig stridende mod aftalen, det burde ikke omtales, men alligevel. Alle de hundreder, tusinder af vognladninger mergel, der derfra er rullet ud over Midtjylland hovedsagelig til Alhedens mergelforsyning (noget af det, der skulle indad vindes ...).

En lille - den skal blive lille - datidig beskrivelse af forholdene o. 1920-25. Årsag - de i mergellejet opstillede 2 LUX-lamper søgtes erstattet af 2 el-lamper. Trækkene bestod da af 20 tomme vogne, der pr. særtog indsattes i lejet, 15 læssede medtoges af særtog, de sidste 5 af et efterfølgende plantog. Ofte læssedes - håndlæsning med trillebør - 40 vogne pr. dag. Til de fleste tider kunne et særtog klare transporten, resten (25 vogne) i plantog. Fra Viborg gik vognene videre i plan- eller særtog alt efter bestemmelsessted. En del måtte dog nødvendigvis køres i særtog nemlig aflæsningsmergel til fri bane, særtog holdt da stille ved sidste læsseplads og afventede tømning, de resterende vogne blev »samlet op« på hjemturen.

Norager-Ålborgbanen

Efter dette sidespring til Norager. Ca. 1919 er dette projekt fra, og der var flere

Sparekassen
for Helsingør og Omegn

Hillerød Privatbaner



GRIBSKOVBANEN
Hillerød—
Frederiksværk—
Hundreded Jernbane
Tlf. (03) *26 01 23

forslag fremme for så vidt angik tilslutningen i Nørager. Der var bl. a. forslag 2 omløb, 3 gennemkørsel og standsende om at benytte spor 1 til Ålborg-spor, spor tog på Hobrobanen. Endvidere et overleverings-, et omløbs- samt et læssespor, ialt 6. Ud langs Ålborgsporet - th. - remise (2-portet) samt drejeskive for denne bane. Ej heller dette blev realiteter.

Års-Arden

var vist noget af det mest realitetsbetonede, så realistisk, at der sommeren 1920 blev afholdt besigtigelses- og ekspropriationsforretning på hele strækningen, hvilket bl. a. gav sig udslag i, at en protokol over disse blev udfærdiget. Mærkelig nok var det ikke så meget planerne om tilslutning (udbygning) af Arden station, der fængede, det var mere Års, der var på tapetet. Til gengæld blev der så også for denne station tegnet og regnet.

Det tegnede og udregnede samlede sig i 2 planer, hvoraf den ene viste en særlig »privatbane-ende« nord og øst for hovedbygningen. Overkørslen måtte så flyttes mod nord, men blev samtidig udformet som viaduktanlæg, og uden denne viadukt - langs Ardenbanen - anlagdes 2 overleveringsspor. Den anden plan gik ud på at indarbejde sporene i det bestående spornet, med en del udvidelser selvsagt, og det kunne have givet os en virkelig stor station. Kunne have - ja, for ej heller dette blev jo andet end streger på papiret.

Løgstør

Også her planer, luftige vel nok, men de var der. Banen skulle hedde - hold nu fast - Overlade-Løgstør-Sebbersund jernbane, og Løgstør skulle altså være en slags mellemstation. Tiden er også her o. 1920 - jernbanernes guldalder.

Optagelse på Løgstør station blev droftet, og der blev også her tegnet et projekt med 2 nye brede perroner ud for hovedbygningen og et med en slags s-perron mellem sporene 2 og 3, der i så fald måtte ændre udseende.

Dette, vel nok det mest luftige projekt - blev ej heller til realiteter. Heldigvis kan vi i dag sige.

Selv om vi bevægede os lidt langt væk fra sagens kerne - Himmerlandsbanerne, så endte vi dog i Løgstør, og lad så denne epistel slutte også her. Løgstør, der i høj grad har bevist, at også en godsbane har interesse, bevist det på den måde, at byen benytter den flittigt.

Må dette vinde og vare.

STENVAD kager

— det store navn i SMÅkager

Fra dagbogen

Vejret i april

Ved påsketid regnede man med, at vinteren var forbi og at foråret var på vej. Men i de to sidste påskedage vendte vintervejret tilbage med snefald, der d. 13. april blev til snestorm over det meste af landet. Døgnet mellem d. 14. og 15. blev det værste, hvor al trafik på såvel baner som veje brød sammen. Endnu d. 19.

faldt der sne, men så satte tøvejret ind, og en lang og besværlig vinter var omsider overstået.

Buddinge d. 4. april. En 20-årig smedelærling der var beskæftiget med noget smedearbejde ved Stengården st. blev herunder ramt af trinbrættet på et for-bikørende S-tog. Han levede kun kort tid derefter.

Gedser d. 4. april. I tæt tåge blev færgen »Danmark« ved midnatstid påsejlet af et vesttysk fragtskib »Ina Lehmann«, da færgen var på vej til Warnemünde. Der skete kun mindre ovenbords skade på færgen, og tyskeren meddelte, at han



LAMCO

söker för tjänstgöring i
LIBERIA

banunderhålls- personal

som i arbetslag utför allt spårunderhåll. Den normalspåriga banan har en längd av ca 270 km och är uppdelad i 2 underhållsdistrikt. Maskinparken är modern.

Kvalifikation: Flera års erfarenhet från arbetsområdet. Erfarenhet som arbetsledare och instruktör är meriterande. Goda kunskaper i engelska.

Fri familjebostad samt fria resor ingår i anställningsförmånerna.

Ytterligare upplysningar lämnas per tel. 08/22 48 40 eller skriv och begär ansökningsformulär och broschyr om Liberiaverksamheten.

GRÄNGESBERGSBOLAGET
LIBERIAFÖRVALTNINGEN
Personalavdelningen
Fack Stockholm 16