På sporet af Aalborg - Hvalpsund jernbane

Finn Madsen

Det tidligere tracé for Hvalpsundbanen syd for Nibe er i dag cykelsti. Frank Sørensen (forrest) og Peter Mazanti Albertsen passerer her en bro ved Lundbæk. I baggrunden ses villaområdet i Nibes udkant.

Ophold ved den tidligere Lundbæk station. Stationen er i dag svært genkendelig og kun placeringen og perronkanten vidner om jernbanefortiden.

Sidste år berettede vi om de mange spor, man stadig kan finde af Aalborg - Hadsund Jernbane i Østhimmerland. Denne gang går cykelturen til Vesthimmerland, nærmere betegnet mellem Svenstrup J. og Hvalpsund. Turen fandt sted den 8. august 2008, og der var stadig mange spor efter Aalborg - Hvalpsund jernbane, AHB.

Finn Madsen

Af Finn Madsen,
Peter Mazanti Albertsen
og Frank Sørensen

Efter Hvalpsundbanens nedlæggelse i 1969 forsvandt de meget tydelige tegn på banens eksistens gennem godt 70 år. Der er stadig mange spor i terrænet, selv om der de sidste årtier er fjernet og udvisket mange spor specielt i byerne. De fleste af stationerne på banen er der stadig, selv om nogle er ombygget til ukendelighed. Stationsbygningerne i Godthåb, Nibe og Farsø er dog nedrevet allerede i 70'erne. Man kan stadig følge banetraceen på flere strækninger, hvor der er lavet cykelsti. Levende hegn og mindre jernbanebroer fortæller andre steder, at her gik banen. Vejnavne vidner også stadig om banen: Svenstrup Banevej, Stationsvej, Banevej og Banevolden.

Vores cykeltur startede ved Svenstrup station, og er kun delvist kørt på cykel, idet

strækningen er ca. 75 kilometer lang, og dels at man på flere strækninger ikke kan følge jernbanetraceen. Folderen om de regionale cykelruter, Halkærruten og Ertebølleruten, beskriver turen fra Nibe og til Aars og frem til Farsø.

Svenstrup station var endestation for Hvalpsundbanen, idet DSB's spor til Aalborg herfra blev benyttet fra 1902, hvor alle banens tog blev kørt til og fra Aalborg.

Banen udgik fra statsbanernes station i Svenstrup, der blev ophøjet til station i 1877. Den første station lå lidt nordligere, og der er ingen spor af denne i dag. Den nuværende station blev bygget i 1904 i forbindelse med AHJ's tilslutning og fungerede som DSB station frem til 1972, hvor betjeningen ophørte. Svenstrup er igen genåbnet i 2003, som en del af Aalborg nærbane.

Stationsbygningen er i dag dyreklinik; et af pakhusene fra stationens storhedstid står der stadig, og er for et par år siden flot renoveret.

Banen svingede syd om byen og krydsede Hobrovej, hvor der var et vogterhus, der blev nedrevet i 70'erne. Oldstien mellem Svenstrup og Godthåb følger det gamle banetrace. Fra Godthåbsvej – Gl. Viborgvej kommer man ind på banetraceen og kan cykle frem mod Godthåb til de nedlagte Zincks fabrikker. Lige før området hvor Godthåb station lå krydses Guldbækken. Granitbroen ligger der stadig.

Godthåb station lå vest for Tostrupvej hvor Oldstien ender. Stationen er nedrevet, men et par pakhuse står stadig på stationsterrænet. Her var billetsalgssted, siden station med såvel overhalings- og læssespor ud for stationsbygningen. Mod sydøst var et sidespor til Zincks fabrikker. Byen udviklede sig en del i begyndelsen af sidste århundrede, men byudviklingen skete hovedsageligt længst væk fra banen.

Strækningen fra Godthåb til Sønderholm station ligger i dag hen som svært farbart sand/grussti og et uvenligt skilt med adgang forbudt ved Godthåb station. Vi må læsse cyklerne på bilen og køre ad landevejen til Sønderholm. Ca. 1 km fra Godthåb ligger stadig granitbroen, hvor banen krydsede Hasseris Å.

Sønderholm station ligger umotiveret ca. 1 km syd for Sønderholm by på Sønderholm Hedevej, og man havde formodentligt regnet med byudvikling omkring stationen, men byen udviklede sig omkring landevejen mellem Aalborg og Nibe, og stationen ligger stadig øde. Stationen var af den lange type med overhalingsspor ved perron og læssespor i forlængelse af perronen.

Vingesignalet fra stationstiden står stadig ved perronkanten. Arkitekten bag Hvalpsundbanens stationer frem til Aars var som på de øvrige Aalborg baner Paul Severin Arved Paulsen. Simple og billige stationer uden arkitektoniske detaljer.

I bil fortsatte vi til **Binderup billetsalgssted/trinbræt,** der blev indrettet i et baneformandshus, men trafikken var så ringe

Finn Madsen

Finn Madsen

Svenstrup station i 2004. Hvor bussen holder, var der tidligere perronspor for Hvalpsundbanen. Til højre renoveret pakhus, der nu er frisørsalon.

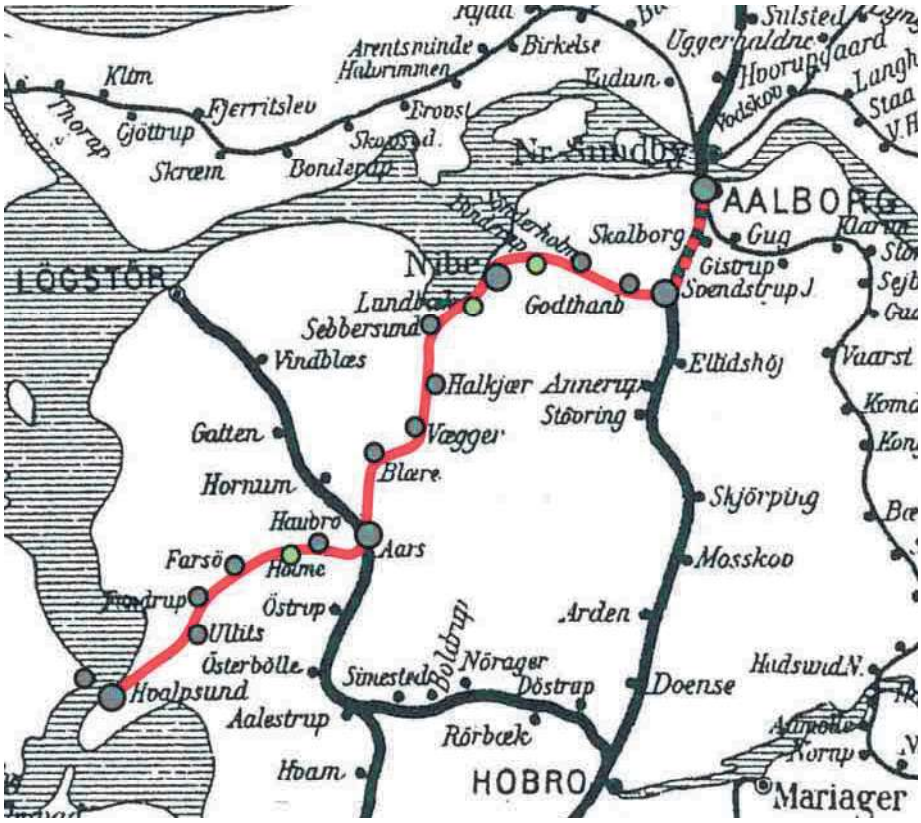
Binderup station med det originale stationsnavn, og nederst Sønderholm station med Finn Madsen stående ved vingesignal i haven.

at Binderup allerede i 1921 blev nedsat til trinbræt. Man kunne i toget købe billet til nærmeste station, hvorfra man på stationen skulle købe billet til videre befordring.

Stationen ligger der endnu med Poulsens to små karakteristiske gavlvinduer på første sal bevaret. Stationsnavnet er malet på bygningen, og et par standardbænke fra Aalborg Privatbaner står stadig i haven. Binderup Å krydsedes lige efter Binderup trinbræt. Det er ikke den oprindelige bro der ligger over åen i dag.

Finn Madsen

Frank Sørensen



Udsnit af DSB's Jernbanekort fra 1929. Strækningen Aalborg - Hvalpsund er markert med rødt.

om jernbanefortiden. Der var billetsalg fra baneformandshuset. Der var ringe trafik og billetsalget ophørte i 1921, hvor stationen blev nedsat til trinbræt. Lundbæk landbrugsskole oprettet i 1948 lå nogle hundrede meter fra trinbrættet og gav nogen trafik til trinbrættet.

På cykel går det videre ad cykelstien til **Sebbersund station.** Der er ingen bebyggelse i stationens nærhed, men det var den nærmeste station for Sebber by der lå ca. 1 km fra stationen på den anden side af Sebbersund, forbundet via en dæmning.

Videre ad en meget smuk cykelsti på kanten af Halkær ådal til **Halkær station/trinbræt.** Ud over perrronkanten er det meget svært at genkende en af Poulsens stationer, hvilket skyldes at stationen har været brændt og tilsyneladende opbygget i sammen form men med nye materialer. Stationsbygning var af den lange standardtype med læssespor nord for bygningen. Nedsat til trinbræt de sidste år.

Og videre ad cykelstien til **Vegger station** Stationen var næsten magen til Sebbersund. Her var der et langt læssespor med siderampe og et krydsningsspor overfor stationsbygningen.

Finn Madsen

Halkær station, bortset fra perronforkant, er det svært at se bygningen tidligere har været station. Vegger, herunder, røber derimod mere af sin fortid.

Skal trinbræt lå lidt længere fremme, hvor vejen til Skal pavillonen krydsede banen. Trinbrættet blev en del benyttet som udflugtssted for Aalborggenserne. Flere store særtog er kørt til og fra dette trinbræt og Skal pavillonen ligger der stadig. 50 meter længere fremme lå et ledvogterhus i miniformat, der efter at banen ikke længere havde brug for det blev overtaget af spejderne i Nibe. Ledvogterhuset blev nedrevet i oktober 2008.

Ad omfartsvejen går turen nu til området hvor Nibe station lå. I 1971 anlagdes Nibe rådhus hvor **Nibe station** lå, 24,6 km fra Aalborg. Der er ryddet grundigt op i byen, og der er ingen spor af banen ud over banedæmningen øst for Nibe by, der grænser op til området hvor Nibe festivalen afholdes. Nibe var banens største mellemstation. Station havde et stort og øde stationsområde med udsigt over Nibe bredning. I perioder var der store godsmængder til og fra stationen fra byens industrier. Slagteriet havede eget sidespor. Stationen var imponerende og havde varehusspor, læssegalge, drejeskive, enderampe og vandkran. Overfor stationen lå Jernbanehotellet, i daglig tale kaldet Jernkroen. Den ligger der endnu og er omdøbt til Smedekroen.

Lige syd for Nibe var det op på cyklerne igen, idet en flot asfalteret sti i strandkanten følger banestrækningen til **Lundbæk station/trinbræt.** Stationen er i dag svært genkendelig og kun placeringen og perronkanten vidner

Finn Madsen

Arkiv Frank Sørensen

Fandrup station i 1969.

Arkitekturen på Hvalpsundbanen

Arkitekten bag Hvalpsundbanens stationer indtil Aars var som på de øvrige Aalborgbaner, Paul Severin Arved Paulsen, der levede 1846-1919 og var en håndværkeruddannet bygmester med en anseelig forretning i Randers. Han tegnede med sikkerhed de simple mellemstationer på Hadsundbanen, Fjerritslevbanen, Sæbybanen og Hvalpsundbanen. Tegningerne blev genbrugt fra de enkelte baner, og der var en 3-4 varianter af stationer samt de spejlvendte udgaver. Fra Paulsens hånd på Hvalpsundbanen findes i dag Sønderholm, Lundbæk (stærkt ombygget), Sebbersund, Halkær (stærkt ombygget), Vegger og Blære.

Ejnar Packness tegnede stationerne mellem Aars og Hvalpsund. Det var de eneste stationsbygninger, som han tegnede og er af den grund ganske spændende. Ejnar Packness var født i 1879 og flyttede i 1898 til København, hvor han arbejdede som murerlærling samtidig med at han gik på Teknisk Skole. Derefter påbegyndte han arkitektstudiet på Kunstakademiet. I 1908 tog han eksamen fra Akademiet. I 1909 flyttede Packness til Aalborg og efter et år på en tegnestue oprettede han selvstændig arkitektvirksomhed. Blandt de første opgaver var stationsbygningerne der skulle bygges på strækningen Aars - Hvalpsund. Han tegnede stationerne i Havbro, Farsø, Fandrup, Ullits og Hvalpsund samt remisen i Hvalpsund. Stationsbygningerne var alle pudsede og kalkede, og i følge arkitekten så vidt muligt i de farver, som findes i landskabet, og de to stationer der var ens i grundplan, Haubro og Fandrup, fik derfor forskellig farve. De flotte afvalmninger af gavlene over vinduet var karakteristisk for Packness' stationer på strækningen.

Arkiv Frank Sørensen

Postkort af Ullits station omkring 1920.

Arkiv Frank Sørensen

Sønderholm station 1969.

Finn Madsen

Finn Madsen

Blære station med de karakteristiske galvvinduer. Stationsskiltet er tilkommet efter nedlæggelsen.

Finn Madsen

Haubro station har fortsat mange af Ejnar Packness arkitektoniske detaljer tilbage.

Finn Madsen

Vi fortsatte ad cykelstien til **Blære station.** Frem mod stationen stiger terrænet meget og der er store påfyldninger og afgravninger. Stationen havde et kombineret overhalings- og læssespor udfor perron. Lå sydøst for landsbyen med sidespor til grusgrav og var typisk dansk privatbaneidyl.

Ad cykelstien er vi nu nået til området hvor **Aars station** lå. Her er også ryddet kraftigt op og kun posthuset og rutebilstationen minder om jernbanen i de centrale bydele. Lå knap 50 km fra Aalborg og var en DSB station oprettet 1893 i forbindelse med etablering af banen mellem Hobro og Løgstør - Himmerlandsbanen. Indtil 1909 var det endestation for banen. DSB's station blev benyttet efter 1910, men fra 1903 til 1910 havde Hvalpsundbanen sin „egen" station overfor DSB's. Fra 1966 var Aars station på Løgstørbanen kun godsstation. Løgstørbanens skinner er i 2006 optaget og erstattet af cykelsti næsten helt fra Viborg til Løgstør.

I 1910 blev banen forlænget fra Aars til Hvalpsund og Aalborg privatbaners „simple stationsarkitektur" erstattes af Ejner Packness' mere elegante arkitektur. Turen fra Aars til Haubro foregår nu med bil igen idet der kun på en kort strækning mellem Aars og Haubro er sti.

Haubro station havde mange passagerer til og fra ungdomsskolen den var nærmeste nabo til. Stationen er stadig en meget flot bygning. Stationen var ren privatbaneidyl til det sidste med smukt klippede træer lang perronen. Station havde privat sidespor.

Holme station/trinbræt var svær at finde og ligger stadig helt øde på Holmevej ca. 5 km fra Farsø, hvor banen har krydset banen i en meget spids vinkel. Der kan ikke have været meget trafik fra stationen med ventesal og postlokale, der blev indrettet i baneformandshuset. 1931 nedsat til trinbræt, og i 1960 blev læssesporet fjernet.

Hvalpsundbanen passerede adskillige vandløb på vej gennem Vesthimmerland. Til venstre jernbroen over Halkær Å, syd for Vegger og herunder stenbro over Hasseris Å mellem Godthåb og Sønderholm.

Finn Madsen

Finn Madsen

J. Hagger Jensen

Aalborg - Hvalpsund jernbane (AHB)

Særtog med AHB ML 5206 i Nibe 1969, kort tid før banen lukkede. Nederst er toget nået til Sønderholm.

Aalborg by var bekymret over at miste sit sydvestlige opland til Hobro – Løgstør banen, der var åbnet i 1893. Derfor var man meget interesseret i en bane i retning af Vesthimmerland, og i jernbaneloven af 8. Maj 1894 var optaget en jernbane fra Svenstrup over Nibe til Aars (ANSJ). Flere linieføringer var på tale, men ejeren af Zincks fabrikker i Godthåb købte aktier for 5.000 kr. i banen, og det afgjorde sagen.

Den 40 kilometer lange strækning blev indviet d. 15. juli 1899 med et festligt pyntet tog bestående af nye gennemgangsvogne, der var hægtet på statsbanernes tog fra Aalborg til Svenstrup. I Svenstrup overtog et af banens egne lokomotiver, og dagen efter påbegyndtes den daglige drift med tre tog i hver retning.

Banens anlæg beløb sig til 1.817.800 kr. og der indkøbtes 3 damplokomotiver fra Cockerill og 30 vogne, heraf 19 godsvogne.

Statsbanerne stod for driften i Svenstrup, hvor der dog blev opført en midlertidig remise, hvorimod man i Aars fik egen station og remise.

Første driftsbestyrer var H. E. A. Rump, der også var driftsbestyrer for de øvrige Aalborgbaner, som man fra starten havde driftsfællesskab med under navnet Nordjyllands Forenede Privatbaner, der senere blev ændret til Aalborg Privatbaner, da Hjørring Privatbaner blev dannet.

Fra 8. december 1902 gennemførtes alle banens tog til og fra Aalborg. Hurtigt opstod der ønsker fra Farsøegnen om en forlængelse fra Aars, og i Lov af 27. Maj 1908 blev optaget en jernbane fra Aars til Hvalpsund. Arbejdet påbegyndtes i april 1909, og den 25,5 kilometer lange bane indviedes 2. juli 1910, og dagen efter påbegyndtes den daglige drift med fire tog i hver retning.

Til baneforlængelsen indkøbtes yderligere to damplokomotiver (AHB Nr. 26 og 27) og 10 vogne, heraf 6 godsvogne.

Hele strækningen ændrede derefter navn til Aalborg – Hvalpsund Jernbane (AHB) med en driftslængde på 75,1 km.

Den 25. Maj 1927 åbnede banen færgeruten Hvalpsund – Sundsøre med motorfærgen „Hvalpsund". Banen var den eneste privatbane i Danmark, der drev en færgerute.

Persontrafik

Banen gik gennem tyndt befolkede egne, og persontrafikken var ikke særlig stor. Efter indsættelse af motormateriel, først en „Kielervogn" i 1923 og derefter en Triangel motorvogn i 1932, hvor man også fik et diesellokomotiv, steg trafikken dog. Under krigen blev der indsat en bus på jernbanehjul, som kørte indtil der blev anskaffet skinnebusser. Samtidig blev der oprettet en del stoppesteder, hvor skinnebusserne måtte standse efter behov.

Efter krigen blev der indsat rutebiler til erstatning for visse tog. Dette hørte dog op efter anskaffelsen af nye skinnebusser. I 1954 fik man koncession på bilruten Aalborg – Nibe – Ranum – Løgstør, der kørte i det samme opland som banen. Man gav desuden tilskud til bilruten Sundsøre – Roslev. Mange rejsende benyttede den mulighed til Skive, Nykøbing M. og Holstebro fra tog der endte i Hvalpsund.

Godstrafik

Fra starten var banen næsten en ren landbrugsbane. Godstrafikken var dog god bl.a. var Zincks fabrikker i Godthåb i hele banens levetid en god kunde med eget sidespor. Også slagterierne i Nibe og Aars havde egne sidespor. I Nibe og Aars var der kreatursamlestalde, som sendte mange levende dyr, undertiden i særtog. Kul til gasværkerne i Nibe og Aars blev sendt fra Nørresundby og Aalborg havne. Råjern fra Aalborg til Godthåb, hvor vognene i de senere år henstod på hovedsporet tæt ved maskinfabrikken indtil godstoget kom tilbage. Skinnebusserne måtte så i mellemtiden benytte overhalingssporet gennem stationen. Efter krigen sendtes der kartofler til eksport fra næsten alle stationer.

En detalje var levende fisk fra Sønderholm i særlige vogne. Nærheden af Limfjorden bevirkede, at der som en kuriositet i 1907/08 blev afsendt 17 tons tang fra Nibe.

Begyndelse til enden

Allerede fra 1925/26 gav banen underskud, der varede ved til banens lukning, undtagen nogle få år under krigen.

I Privatbanekommissionens betænkning af 23. april 1954 blev banen placeret i gruppe 2: baner, der burde fortsætte efter garantiperiodens udløb, men uvist i hvor mange år.

Flere og flere kommuner blev betænkelige ved de store underskud, dog prøvede de store kommuner til det sidste at bevare banen, men forgæves. Materiel og spor var slidt op, og udsigten til store udgifter fik kommunerne på andre tanker. Den 31. marts 1969 kørte de sidste tog, og samme år blev skinnerne optaget.

J. Hagger Jensen

Finn Madsen

Fandrup station set fra gadesiden. Stationen blev nedykket til trinbræt i 1964 og solgt fra til privatbeboelse.

Finn Madsen

Urene på Sparkassen Farsø er idag eneste tilbageværende minde fra Hvalpsundbanen i Farsø.

Farsø station blev i 1977 nedrevet og et butikscenter er bygget på stationsområdet. Stationen var til det sidste en af de større stationer med stationsmester, trafikekspedient, portør og kontorfunktionær. Urene fra stationen blev efter nedrivningen af stationen i 1977 indsat i tårnet på Sparekassen Farsø, hvor de stadig sidder. Stationen havde to private sidespor til grovvareforretninger, der var gode kunder ved banen. Kartoffeleksport var fra 1950 til banen lukkede en stor transportartikel fra stationen.

Fra Farsø går det mod Hvalpsund i bil. Der er meget få spor efter banen i det åbne land frem til Hvalpsund. Det meste af vejen er der pløjet hen over traceen.

Fandrup station/trinbræt var også tegnet af Ejner Packness. Meget beskeden trafik fra stationen og i 1964 nedsat til trinbræt.

Ullits station med krydsnings- og læssespor, og der var sidespor til grovvareforretning. I den nordlige ende et varehus i træ der stadig står ved stationen. Stationen er meget flot vedligeholdt og har som den næste station en meget flot karakteristisk altan på første sal mod vejsiden.

Hvalpsund station og remisen ligger der stadig. Endestationen i Hvalpsund havde to perronspor og en tosporet remise med en kort drejeskive foran og lå næsten nede i vandkanten. Der var svelleperron til spor 2 og læssespor og opstillingsspor. Trafikken var ikke overvældende i forhold til at det var en endestation. Remisen er i dag busgarage for Arriva og linie 100. De gamle porte i remisen er brutalt erstattet af skydeporte.

Fra 1927 og frem til banens lukning drev Aalborg Privatbaner færgen fra Hvalpsund til Sundsøre. Overfarten findes stadig, men nu med moderne færge og kun for biler.

Finn Madsen

Såvel remisen og stationen i Hvalpsund findes stadig, omend noget ombygget.

Herunder et vue udover det tidligere baneterræn; huset i forgrunden er det tidligere logihus, som nu indrettes til museum. Til højre i billedet ses stationen.

Finn Madsen

Modsat Hadsundbanen, hvor næsten hele strækningen i dag er udlagt som cykelsti, er store del af Hvalpsundbanens tracé pløjet op og ført tilbage til landbrug. Mellem Aars og Hvalpsund er det bilen der må føre os videre. Ved Ullits er noget af banen dog lavet om til markvej.

Finn Madsen

Arkiv Frank Sørensen

Færgefarten mellem Hvalpsund og Sundsøre

Godstationen i Sundsøre onkring 1965. Spilhuset ses til højre.

Fra gammel tid har der været færgefart mellem Hvalpsund og Sundsøre, og det var naturligt, da banen skulle forlænges fra Års mod Farsø, at forlænge banen til dette færgested, idet der var planer om lave en bane fra Sundsøre til Roslev og videre til Nykøbing og via Mors til Thisted.

Færgefarten blev ved banens start varetaget med en stor robåd, der roedes af færgekarle. Færgen havde hjemsted i Hvalpsund, og der var ingen anløbsbro eller lignende faciliteter.

I 1910, da jernbanen kom til Hvalpsund, og gav hurtig forbindelse til Aalborg, blev færgeri med robåde fuldstændig utilstrækkelig.

I jernbaneloven 1918 var der forudsat en jernbaneoverfart mellem Hvalpsund og Sundsøre, drevet af DSB og en bane på tværs af Mors. I begyndelsen af 20'erne stoppede baneudbygningen i Danmark, og i 1925 stod det klart, at Østsalling hverken ville få en jernbaneforbindelse eller DSB-færge, og der blev givet tilladelse til, at et færgeri kunne etableres af den, der med 50 % statstilskud i form af aktier ville drive færgen. Hvalpsundbanen benyttede sig af muligheden og fik eneretsbevillingen. Hermed var Danmarks eneste privatbanefærgeri en realitet.

Der blev anlagt anløbsbroer i Hvalpsund og Sundsøre, og der blev anlagt et forbindelsesspor til færgen fra Hvalpsund Station. Der bestiltes en jernbanefærge på Aalborg Værft, og i maj 1927 åbnede færgeruten. Færgen havde et enkelt jernbanespor og kunne overføre fire godsvogne eller 22 personbiler.

Det blev Danmarks mindste jernbanefærge med sporlængde på blot 39 meter, og måske den færge, der sejlede længst. I 1977 blev der holdt 50-års færgejubilæum, og den blev først udrangeret i 1980. Færgen fik navnet „Hvalpsund". Den havde en meget høj skorsten forsynet med AHB's skorstensmærke med blåt, grønt og rødt bælte på hvid baggrund.

Sundsøre

På Sundsøresiden blev opført et pakhus, primært for gods til færgefarten, men også med ventesal for passagerer. Endvidere blev der anlagt spor til godsvogne. Sporet var i alt 270 meter langt, og der var et omløbsspor eller sidespor ved pakhuset samt rampe til læsning af kreaturer og andre husdyr.

I Sundsøre blev ankomne jernbanevogne trukket i land ved hjælp af et tov og et elektrisk spil. Senere er man gået over til at benytte en tynd stålwire til den „løse" forbindelse til færgen. Når vognene var trukket i land, skete resten af befordringen på det i alt ca. 250 meter lange spor (med omløbsspor) ved hjælp af en fast installeret stålwire, der endeløst løb på stolper og ruller ved siden af begge spor.

Jernbanetrafikken til Sundsøre faldt næsten helt væk i efterkrigsårene. I efterkrigsårene var der kun nogle transporter med sukkerroer, og i 1962-63 overførtes kun to jernbanevogne, og 13 vogne med gødning og cement i 1965-66.

Medvirkende til dette var at vognmænd fra Salling kunne få deres lastvogne med færgen gratis, hvis de læssede jernbanevognene i Hvalpsund i stedet for i Sundsøre. Så slap banen for bøvlet med at få vognene til og fra Sundsøre.

Sundsøre Pakhus er bevaret og smukt renoveret. I gavlen var der indgang til ventesal for færgens passagerer og i siden rampe til pakhus. Pakhuset blev bevaret og overtaget af Sundsøre Kommune, men stod stille og roligt og forfaldt, indtil en gruppe lokale beboere i 1999 fik reddet huset og restaureret pakhuset, så det i dag står som nyt. Det er nu indrettet et minimuseum, og på en stump spor ved pakhuset står en Q-vogn og en T-vogn fra Skagensbanen.

Logihuset i Hvalpsund

Indtil det sidste overnattede der jernbanepersonale i Hvalpsund i logihuset, der var helt simpelt og kun bestod af to rum uden toilet og med opvarmning fra kamin. Toilettet på stationen, der lå 50 meter væk, måtte benyttes.

Huset blev brugt fra stationens oprettelse i 1910, men har siden Hvalpsundbanens nedlæggelse stået tomt, men der var dog sat et træskur med toilet på siden af huset, så huset har måske efter 1969 været beboet.

Logihuset bliver nu indrettet som museum, idet borgerforeningen vil omdanne det lille logihus til et museum for jernbanen, færgedriften over Limfjorden og den lokale fiskerihavn. Kommunen ønskede i 2006 at fjerne det forfaldne overnatningshus, men Farsø kommune besluttede i stedet at overlade huset til borgerforeningen sammen med de 25.000 kr. som nedrivningen ville have kostet. Siden har borgerforeningen søgt i alt 235.000 kr. og bl.a. fået 120.000 kr. fra Realdania-fonden på betingelse af at huset bliver ført tilbage til sit helt oprindelige udseende, med nyfremstillede kopier af de originale vinduer og døre. Der arbejdes i 2008 og 2009 med huset, og der er nu lagt ægte skifer på taget og tagkonstruktionen er renoveret. Der mangler stadig nye vinduer og indretning i huset.

M/F Hvalpsund under indsejling til Hvalpsund.

Arkiv Frank Sørensen