

# Vandbygningsvæsenets bane på Agger Tange

Af Ole Edvard Mogensen, Ry



*Lossebroen ved Store Kabe, der var Vandbygningsvæsenets oprindelige havn, hvor der blev losset materialer til hoftebyggeriet*

## Høfderne bygges

I årene 1876 – 1895 blev der bygget en række høfder ved Jyllands Vestkyst fra Bovbjerg til Thyborøn. Disse høfder skulle sikre Harboøre Tange. Efterfølgende blev der bygget høfder på Agger Tange. Høfderne blev anlagt med 1200 fod eller 376 meter mellem hver høfde. Den sydligste høfde i Bovbjerg har nr. 1. Nord for Thyborøn Kanal er høfderne nr. 72 til 96 placeret. Vandbygningsvæsenet<sup>1</sup> havde baner både syd og nord for Thyborøn Kanal.

## Normalspor

Til brug for Vandbygningsvæsenets arbejde med nyanlæg og vedligeholdelse af høfdeanlæg

og andre kystsikringsanlæg blev der i årene omkring år 1900 anlagt nogle spor fra Krik Bro og til Agger, samt fra Agger til flere af høfdeanlægene. I 1903 kom der også sporforbindelse til Kabe Bro.<sup>2</sup> Sporet blev oprindeligt anlagt med normal sporvidde, 1435 mm. Årsagen her til var, at man fra Vandbygningsvæsenets side havde håbet på en eller anden form for forbindelse til statsbanerne. En bane til Vestervig havde været på tale, og så var der ikke langt til Krik. Planen var så, at Vandbygningsvæsenet ville tilslutte sig statsbanerne i Vestervig. Hvis Vandbygningsvæsenet benyttede samme sporvidde som statsbanerne, kunne man spare omkostninger til omlæsning. Da banen havde sin



*Vandbygningsvæsenets tog ved Agger med et læs sten*

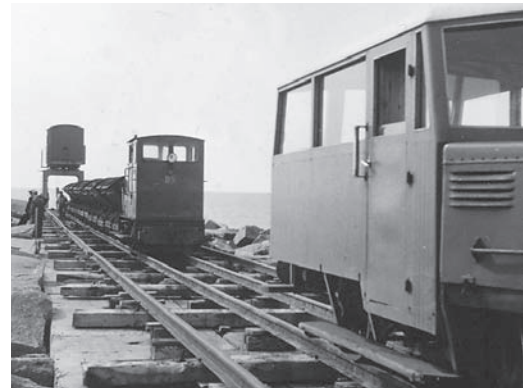
største udstrækning, havde spornettet en længde på ca. 12 km. Mange steder var banen eneste forbindelsesmulighed til høfderne. De mange typer terrængående køretøjer og maskiner, som vi kender i dag, fandtes dengang ikke. Strækningen fra høfde nr. 72 og ”Nordre Arbejdshavn” i syd til høfde 96 i nord var enkeltsporet. Undervejs var der adskillige vigespor, samt forskellige sidespor til de forskellige arbejdsområder. Ved Agger var der en stor sportrekant, så der kunne køres direkte både til havnen i Krik og såvel nordpå som sydpå.

### **Smalspor**

I årene 1948-50 blev banen ombygget til smalspor, 785 mm. Nu konkluderede Vandbygningsvæsenet, at det ikke var realistisk at forestille sig nogen form for samdrift med statsbanerne, og når man alligevel kun skulle køre for sig selv, så var smalsporet billigere. I ombygningsperioden var der 3 skinner på sporet, og der forekom kørsel med såvel smalsporet som normalsporet materiel.

### **Køretøjerne**

Vandbygningsvæsenet rådede gennem tiderne over mange forskellige slags rullende materiel. Damplokomotiver, motorlokomotiver, (både benzin og diesel) og sågar også en motorvogn. Tidligere kunne der i arbejdsæsonen, som strakte sig fra foråret til efteråret, arbejde over



*Inspektionsdræsine og diesellokomotiv nr. D5 med vogne på høfde 75*



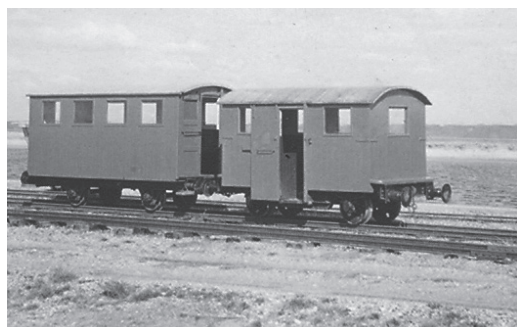
*Betonstøbning ved høfde 85*

100 mand ved Vandbygningsvæsenets anlæg, derfor havde banen også enkelte personvogne. Af flere forskellige typer, fra helt primitive bænkévogne til mere komfortable vogne, hvor man kunne sidde i læ indendørs. En tur på en bænkévogn i Vestjysk blæsevej kan være en kold omgang. Til transport af betonblokke og granitblokke fandtes forskellige typer åbne godsvogne. Tipvogne var der også, samt lukkede godsvogne og skinnekørende kraner. Sejltroljer

fandtes også. Det var dog de lokale fiskere, som ejede dem. Fiskerne havde så tilladelse til at benytte banen.

### **Agger station**

På Agger station var der adskillige spor, lokomotivremise, troljeskur og dræsineskur, samt værksteder, barakker og tjenesteboliger. I vinterhalvåret gik tiden for det faste personale med vedligeholdelse af maskiner og banens rullende



*To af vandbygningsvæsenets personvogne, nr. F2 og F4*



*Stationspladsen i Agger*



*Sporbærende bro vest for Krik*

materiel. I arbejdsæson var der travlhed på den lille station. Tog med arbejdere og materialer kørte mange gange om dagen mellem Agger station og Krik Bro, samt mellem de forskellige arbejdspladser. Mange råmaterialer blev sejlet til Krik Bro, hvor de så blev omlastet til jernbanen. På støbepladsen blev der støbt 4 tons betonblokke, som blev kørt med banen til den hofde, hvor de skulle anvendes. Alle Vandbygningsvæsenets bygninger var oprindelig malet røde. Siden blev de malet sorte, og har siden haft tilnavnet ”De Sorte Huse”.

#### **Toget er kørt**

Driften på banen ophørte først i 1980’erne, så det sidste tog er for længst kørt og sporet er fjernet. Desværre. En tur på banen i den storslåede natur med det rige fugleliv var ellers en oplevelse i særklasse. En oplevelse, som kunne være blevet en spændende turistattraktion. Høfderne, De Sorte Huse og Vandbygningsvæsenets kamp mod Vesterhavet er også en vigtig del af landsdelens kulturhistorie.

Nogle af lokomotiverne og vognene er bevaret og findes hos Hedelands Veteranbane og ved Hjerl Hedes Veteranbane.

Inden det sidste tog kørte på Agger Tange nåede banen dog at blive udødeliggjort. Nemlig i filmen Olsen Banden i Jylland. Udover at være dansk underholdning, når den er bedst, er filmen også en kulturhistorisk perle. Takket være Erik Ballings og Hennings Bahs’ vanlige sans for detaljen og det industrielle miljø, indeholder filmen en historisk dokumentation, som ikke findes andre steder. Så her kan man se, eller gense, en bane, som på trods af sin mere end 80 årige levetid, var ukendt af de fleste.

#### **Fodnote:**

<sup>1</sup> Statsligt foretagende tidligere hørende under Ministeriet for Offentlige Arbejder, siden 1973 delt mellem Kystinspektoratet og Statshavnsadministrationen.

<sup>2</sup> Gammelt nu nedrevet broanlæg.