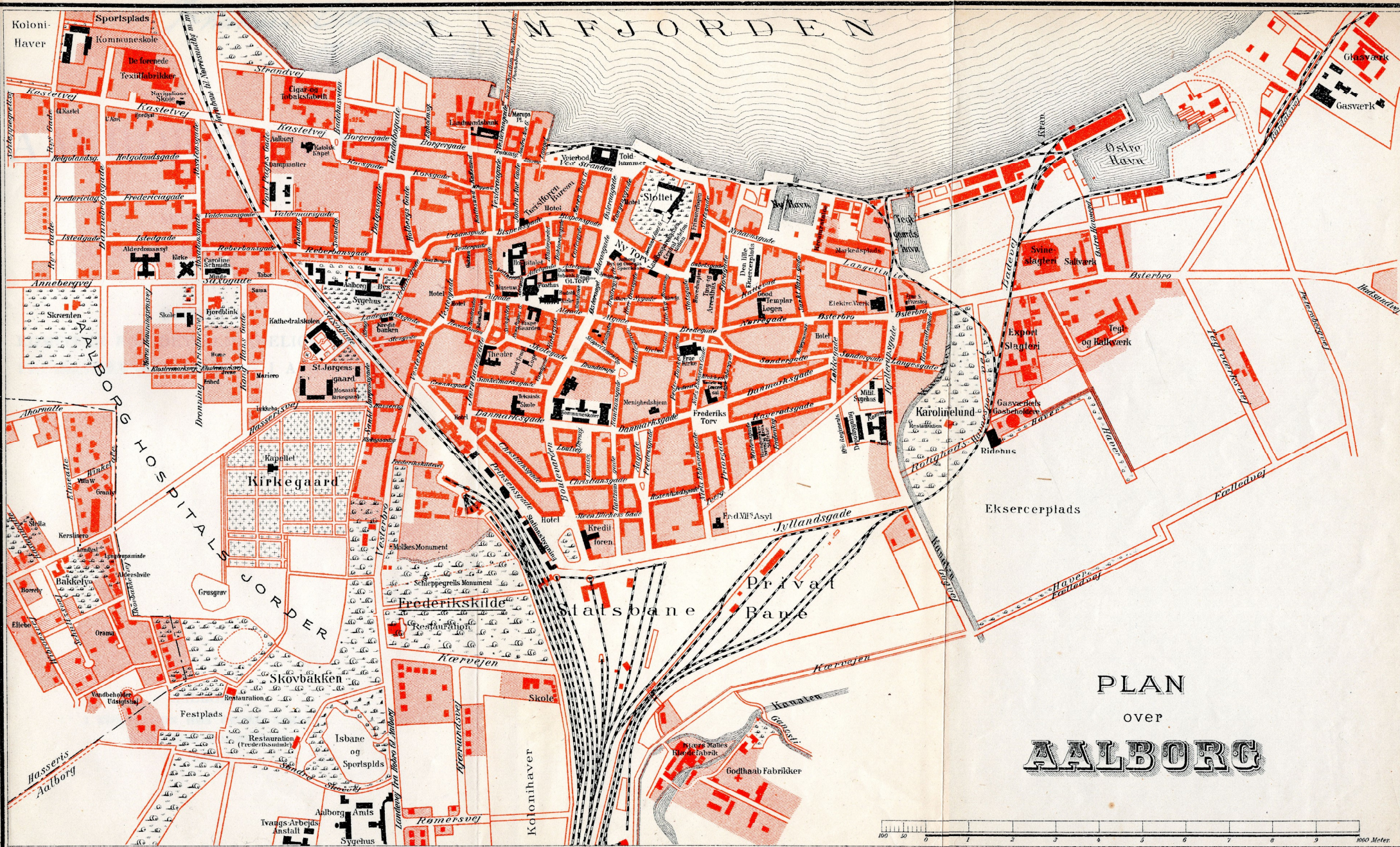


AALBORG

BOGEN

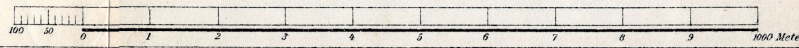


GEORGE SCHMIDT'S BOKLAG, AALBORG
BISKOPSGADE 9 - TELEFON 41



L I M F J O R D E N

PLAN
over
AALBORG



36. Hagen & Sverdrups Etabl. Odense.

Viggo Madsens Forlag, Aalborg

Johanne Olsen
18 Novbr. 1913

AALBORGBOGEN

SKREVET AF
AALBORG-JOURNALISTER

UDGIVET AF
KOMITEEN FOR DET ALMINDELIGE DANSKE
PRESSESTÆVNE I AALBORG I AUGUST 1913

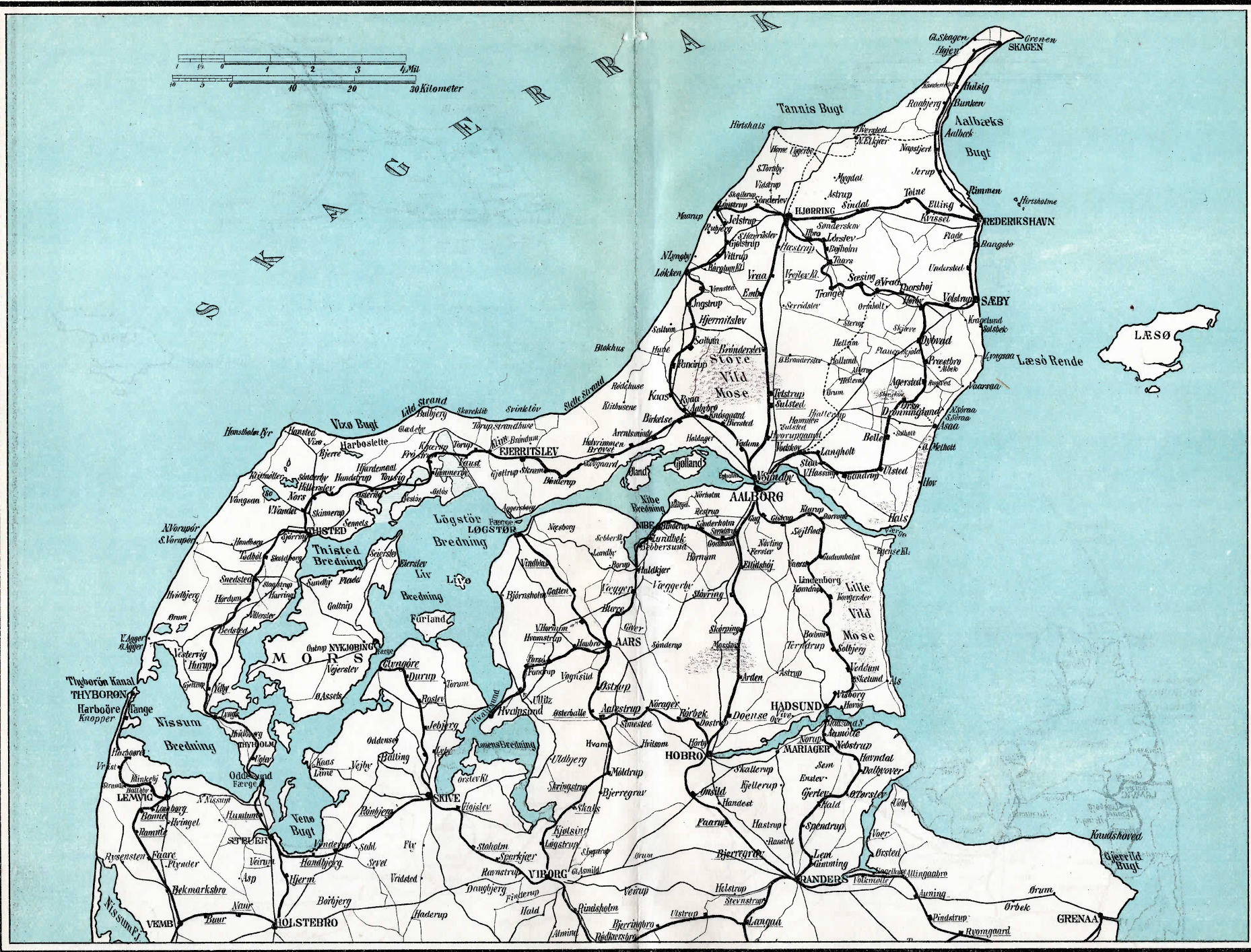
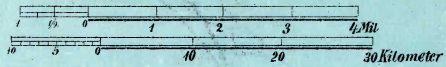
AALBORG
I KOMMISSION HOS GEORG SCHULTZ
P. HANSENS BOGTRYKKERI
1913

Aalborgbogen er udgivet i Anledning af det almindelige danske Pressestævne i Aalborg i August 1913. Bidragene er skrevet af Medarbejdere ved Dagspressen i Aalborg samt af den gamle Aalborgenser Forfatteren C. C. Clausen. Afsnittet om Aalborgs Omegn er udarbejdet ved Aalborg Turistforenings Foranstaltning. Bidrag, som ikke er underskrevne med Navn, skyldes et til Udarbejdelsen af nærværende Bog nedsat Udvalg, bestaaende af Stadsingeniør Olsen, Formand, Læge Edv. Carstensen, Turistforeningens Formand, Fabrikant Sofus Raaen, Medlem af Stævnets Komité, Redaktionssekretær Henry Madsen og Journalist Jacob Wolsing, Komitéens Sekretær.

For velvilligt Udlaan af Billeder, Kort o. lign. takkes Aalborg Musæum, Teknisk Skole, Havneingeniørkontoret, De nordjydske Privatbaner, Amatørfotografklubben i Aalborg m. fl.

Klicheerne er udførte hos Hr. Paul Bøttcher, Aalborg Klichéfabrik.

Udvalget.



Nordjyllands Jernbaner.

PAA Kortet fremtræder Statsbanerne, Nordjyllands for-
enede Privatbaner og de to nye Privatbaner fra Hjør-
ring med ens Signatur. De bevilgede, men endnu ikke paa-
begyndte Baner, er angivne med brudte Linier.

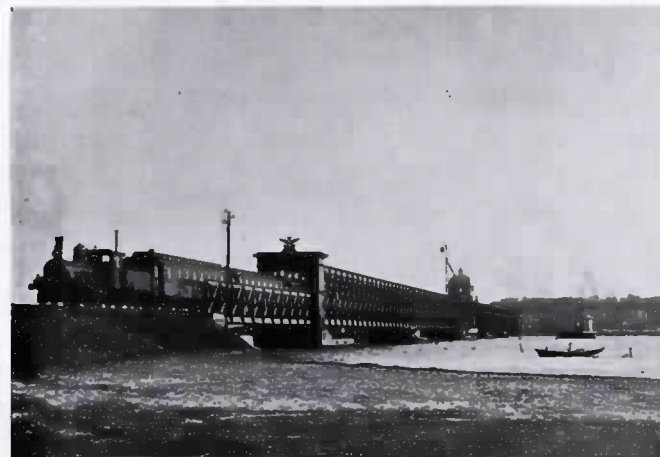
Straaleformigt spreder de sig ud fra Aalborg. Naturligvis! Aalborg er ubestridt Nordjyllands Hovedstad, og til og fra Hovedstaden maa jo først og fremmest Forbindelsesvejene føre.

Ja, se paa Kortet! Og De vil være paa det rene med, at Aalborg ikke kan klage over Forbindelse med sit Opland. I Nord og Syd fører Statens Linier — lige og uden Krogveje. Mod de øvrige Verdenshjørner bugter sig, ikke just i Bak og Dal, men mere efter By og Folk, de private Baner. Og saa mod Øst og Vest de af Naturen skabte Vandveje; men om dem ikke her.

— — Siden 19. September 1869 har man kunnet køre pr. Jernbane til Aalborg. Da var den østjyske Længdebane færdigbygget. Og Ønsker havde i flere Aar været fremme om en Fortsættelse til Frederikshavn. Længe varede det da heller ikke, før Dampmaskinen rullede hen over det flade Vendsyssel. Det skete første Gang i 1872. Dog ikke før 7. Januar

1879 kunde de franske Bygmestre allevere Danmarks største Ingeniørarbejde, den faste Bro over Limfjorden, hvoraf rentabel Jernbanedrift nordenfjords var afhængig. I Aarene 1872—79 benyttedes et Dampskib som Færge, men det var besværligt og en daarlig Forretning.

Saa var der stille i lang Tid. Som alt andet led



Jernbanebroen over Limfjorden.

ogsaa Jernbanerne under den politiske Kamp. Der blev kun vedtaget og bygget forholdsvis faa — trods Befolkningens højlydte Ønsker. Endelig 8. Maj 1894 kom en hel Posefuld. Jernbaneloven af nævnte Dato tillader Bygning af en Fjerritslev—Nørresundby—Frederikshavn-Jernbane, en Svendstrup—Nibe—Aars og en Aalborg—Hadsund do. Allerede i Marts 1897 kunde Strækningen Nørresundby—Fjerritslev aabnes for Drift, medens Nørresundby—Frederikshavn (altsaa

den resterende Del af Fjerritslev—Frederikshavn = F.—F.-Banen) og Svendstrup—Aars aabnedes samtidig i Juli 1899. Aaret efter var Aalborg—Hadsund klar. — Det var 3 forskellige Selskaber, der byggede de 3 Jernbaner, og det er 3 forskellige Selskaber, der driver dem den Dag i Dag. Men straks da den almindelige Drift paabegyndtes i 1899 sluttede de sig sammen og dannede »Nordjyllands forenede Privatbaner«, d. v. s. at de i Fællesskab anlagde Gods- og Lokomotivstation samt Værkstederne og oprettede et fælles Hovedkontor i Aalborg. En Centraladministration leder det Fællesskab, som der aldrig fra nogen af Siderne er udtalt Utilfredshed med. Til Svendstrup—Nibe—Aars-Banen kom i 1910 Forlængelsen til Hvalpsund, hvorefter Banens officielle Navn blev Aalborg—Hvalpsund. Togene udgaar jo nemlig fra Aalborg, men følger Statsbanens Spor til Svendstrup.

Paa alle Baner under de forenede nordjyske Privatbaner begyndtes med 3 Tog i hver Retning, et Tal, der forlængst er blevet til 4, paa en Del af F.—F.-Banen endog til 5. F.—F.-Banen har i det hele vist sig som det mest — og ret — lukrative Foretagende af de 3. Den har i de sidste Aar kunnet give hele 3 pCt. i Udbytte af Aktiekapitalen, medens Aalborg—Hadsund-Banen har maattet nøjes med 2 og Hvalpsund-Banen med 1½ pCt.

— Nordjyllands forenede Privatbaner gennemløber et efter danske Forhold meget stort Opland, og deres Betydning ses bedst af den raske Udvikling, der har fundet Sted i Nordjylland i den sidste halve Snes Aar — i By som paa Land. Det skal i denne Forbindelse siges, at Banedirektionerne altid har stillet sig yderst imødekommende overfor Ønsker og Krav fra den store Befolkning, som skal høste Nytte og

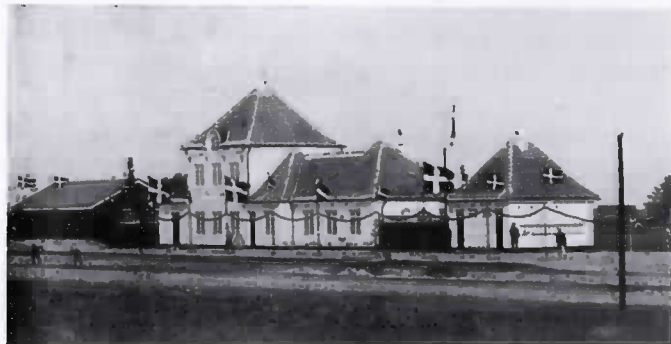
Gavn af Banerne. Saa gjaldt det ikke alene om at skaffe Penge i Kassen, men først og fremmest at afhjælpe Savn. En Ting skal her gøres opmærksom paa: De billige Søndagstog. De er et Gode, som overvejende Grad Byboerne — altsaa Aalborg — har Grund til at være taknemlige for. I de fem Sommermaaneder Maj—Oktober rejser man om Søndagen fra alle Stationer og med alle Tog Tur og Retur til Enkeltbillets Pris. Denne Reform har medført, at der fra Aalborg paa Søndage foretages saa mange Rejser som næppe fra nogen anden dansk Provinsby. Til Gistrup (Lundby Krat), Svendstrup, Nibe, Aabybro (Blokhus og Vildmosen), Vodskov (Hammer Bakker), Dronninglund (Storskoven) og Sæby er der Søndagsrejsende i Hundredtal, medens paa den anden Side Møder og Fester i Aalborg i ikke ringe Grad trækker Landboerne til. I det hele taget har disse billige Søndagstog foraarsaget en Vekselvirkning mellem Land og By, som ikke er almindelig ret mange Steder.

Mens vi er ved Søndagstogene noteres med Tilfredshed, at Statsbanerne ogsaa saa smaat begynder at komme med. Foreløbig er i Nordjylland i Tiden 15. Juni—17. August etableret et billigt Søndagstog fra Aalborg til Skørping (Ræbild Bakker med den dansk-amerikanske Nationalpark), Mosskov, Arden og Hobro. Billige Søndagsudflugter fra Aalborg til Sulsted, Brønderslev og Hjørring tør formentlig ikke ligge langt ude i Fremtiden.

— — Men der er andre Baner i Nordjylland. Statsbanestrækningen Hobro—Aalestrup—Løgstør aabnedes i 1893. Allerede i 1890 toges den private smalsporede Skagens-Bane i Brug — en Bane, der i Løbet af kort Tid forandrede Danmarks nordligste

Købstad fra at være et lille lavhuset Fiskerleje til at blive et mondænt Badested med internationalt Publikum. Og siden 1904 har man pr. Jernbane kunnet køre fra Aalborg og Nørresundby gennem Hanherrederne til Thisted; da aabnedes Thisted—Fjerritslev-Banen (3 Tog daglig i hver Retning).

Endelig de ny Baner, der har Centraladministration i Hjørring. Ved Jernbaneloven af 1908 bemyn-



Farsø Station paa Hvalsund-Banen.
(Arkitekt Packness, Aalborg.)

digedes Regeringen til at meddele Eneretsbevilling til Anlæg og Drift af følgende private Baner i Nordjylland: En Jernbane fra Hjørring over Løkken til Aabybro, do. fra Hjørring til Dybvad eller Hørby, do. fra Vodskov til Ø.-Vraa eller Dybvad, do. fra Hjørring over Tversted til Aalbæk, do. fra Asaa over Ørsø til Dronninglund og do. fra Aars til Hvalsund.

Den sidstnævnte er som allerede bemærket forlængst taget i Brug; de to førstnævnte er færdigbygget i indeværende Aar, og det er altsaa dem, vi betegner de ny Baner eller ogsaa, som de hedder i Hjørring.

Vest- og Øst-Banen. Vest-Banen er nogle Maaneder foran Øst-Banen. Fra 1. Juli bringer den Badegæster og andre gode Folk ud i de Egne og til den Vesterhavskyst, der vel før var kendt ogsaa ud over Nordjylland, men som var ret besværlig at komme til for Mennesker, der søgte Rekreation og Hvile. Nu eksisterer disse Vanskeligheder ikke mere! Fra 1. Juli 1913 er det saare let for Turister og hvem der ellers vil nyde det storslaaede Vesterhav, at naa derud — via Hjørring eller Aabybro (paa Aalborg—Fjerritslev-Banen). Det tør da ogsaa paa Forhaand siges, at Vest-Banen vil blive en Turist-Bane af en Rang som faa andre. Stationerne paa Vest-Banen er: Aabybro, Ryaa (Ryaa er Udløbet af den store Vildmose), Kaas, Pandrup (hvorfra 6—7 Kilometer til Blokhus), Saltum, Hjermitslev, Ingstrup, Vrensted, Løkken, Vittrup, Gjølstrup, Jelstrup, Lønstrup, Sønderlev og Hjørring. Banen har straks begyndt sin Virksomhed med 4 daglige Tog i hver Retning.

Øst-Banen blev ført til Hørby paa Sæby-Banen. Fra indeværende Aars Oktober er der regelmæssig Drift med 3 Tog daglig i hver Retning. Banens Stationer er: Hjørring, Ilbro, Lørslev, Bøjholm, Taars, Tranget, Sæsing, Ø.-Vraa, Thorshøj og Hørby. Vest- og Øst-Banen er to forskellige Selskaber, men som Nordjyllands forenede Privatbaner ledes de af en fælles Centraladministration, der residerer i Hjørring.

Den nordjyske Jernbane, der herefter først vil træde ud i Livet, er den landsberømte Asaa-Bane. Efter at Regering og Rigsdag har bevilget Halvdelen af Anlægssummen — som ved de øvrige private Baner — vil Anlægget snarest blive paabegyndt og formentlig være færdig i Løbet af et Aars Tid. Asaa-Banen bliver en af de mindste Baner, der er bygget i Dan-

mark. Den udgaar officielt fra Dronninglund paa Aalborg—Sæby-Banen, men følger dog denne Banes Spor til Ørsø, saa der kun bygges ny Bane derfra og til Asaa, ialt 4—5 Kilometer. Den indgaar som Led i F.—F.-Banen.

Vodskov—Ø.-Vraa- (som det blev, ikke Dybvad) Banen vil heller ikke lade vente længe paa sig. Den kaldes ogsaa Hjallerup-Banen og vil bringe det kendte Marked, der er lige berømt for sin Størrelse som for sin afsides Beliggenhed, i nærmere Forbindelse med Omverdenen. Denne Bane skal altsaa udgaa fra Vodskov (Aalborg—Sæby-Banen) over Hjallerup, Hellevad og Hellum til Ø.-Vraa (Hjørring—Hørby-Banen).

Endelig er bevilget, men som de to foregaaende endnu ikke koncessioneret en Bane fra Hjørring til Aalbæk, saa ogsaa den inden mange Aar vil være en Kendsgerning. Med Udgangspunkt i Hjørring stikker den omtrent lige i Nord til Uggerby, derfra mod Øst over Tversted til Aalbæk (Skagens-Banen). En Stikbane vil fra Uggerby føre til Hirtshals (den fremtidige Vestkysthavn!). Hjørring—Aalbæk-Banen bygges smalsporet (som Skagensbanen).

— — Nordjylland er imidlertid et stort Land. Trods disse mange Baner, ældre og nye, vil der dog være Egne, hvor man har milelangt til det Civilisationens Gode, en Jernbane ubestrideligt er. Det gælder særlig om betydelige Dele af det udstrakte, men paa sine Steder — og det er der, der ingen Baner er — tyndbefolkede og hedeopfyldte Himmerland. Allerede for Aar og Dag siden fremkom der da ogsaa Planer om nye Baner i denne Landsdel. Planerne var mange og store, men de samlede sig til sidst om følgende: En Bane fra Vaarst (paa Aalborg—Hadsund-Banen) mod Syd over Tingstedet Terndrup samt Astrup og

Ove, hvorpaa langs Mariager Fjord til Hobro; en Bane fra Godthaab (paa Aalborg—Hvalpsund-Banen) mod Sydvest gennem et meget bakket Terræn over Væggerby, Suldrup ved Sønderup, Aardestrup og Haverslev til Aalestrup (Knudepunktet for Statsbanerne fra Hobro, Viborg og Løgstør); en Bane fra Aars (Skæringspunktet for Hvalpsund- og Løgstør-Banen) mod Øst over Sønderup, Arden (paa Hovedbanen), Astrup til Skelund (paa Hadsund-Banen) og videre til Als nær ved Kattegat; og endvidere en Bane fra Klarup (paa Hadsundbanen) over Rørdal (ved Limfjorden, Cementfabrikker) til Vejgaard (i Nørre-Tranders Kommune, men næsten sammenvokset med Aalborg). Meningen med denne sidste Plan var tillige Anlæg af en Bane direkte fra Vaarst til Gistrup og derefter Nedlæggelse af den nuværende Banestrækning Gistrup—Klarup.

Men til alle disse Planer har hverken Regering eller Rigsdag taget Stilling; en Del af dem tør dog med Sikkerhed forventes optaget paa en kommende Jærnbanelov. Til den Tid vil der ogsaa være stillet Forslag om en Stikbane fra Fjerritslev til Aggersund (hvorfra Færge til Løgstør). Den har været paa Tale. Men Nordjyderne er forsigtige Folk, der sjælden overiler sig. Dog — faar de en Tanke, Idé eller Plan, som synes dem god, saa opgiver de meget nødig, før den er realiseret. Derfor vil Anlægget af de her nævnte Baner ogsaa for de flestes Vedkommende være en sikker Ting. Vil det end være nogle Aar.

N. J. Nielsen.