

Artikel i "Vendsyssel Tidende" for den 9. Maj 1924

Den nye Bane Vodskov - Øster Vraa som aabner 20. Maj

Endelig kommer med nogen Ændring i Retningen de Baneplaner til Udførelse, der var fremsat i det Forslag, der l. December 1856 lagdes paa Rigsdagens Bord. Disse gik nemlig ud paa at føre en Bane fra Nørresundby gennem det centrale af Vendsyssel og videre nordpaa, enten til Sæby eller til Frederikshavn, en Retning, som den daværende Repræsentant for Sæbykredsen, Statsrevisor, senere Kulturminister Fischer arbejdede for. At Banen senere kom til at lægge sin Vej om ad Hjørring, skyldtes maaske nok til dels, at Fischer i 1866 var faldet i Kredsen for en lokal Mand.

Sæbybanen, der aabnedes 1899, buede saa langt mod Øst, at der endnu blev et stort banetomt Omraade mellem denne og Statsbanen. Der var derfor stadig Kræfter i Bevægelse for en Jernvej gennem disse egne, saaledes var der Sammenkomster og Møder om Spørgsmaalet den 13., 14, 15, og 16. Januar 1905 i Jerslev, Hjallerup, Dybvad og Øster Vraa, og paa den store Jernbanelov af 1908 optoges en Bane fra Vodskov til Øster Vraa.

Men der skulde gaa mange Aar og Dage, inden dette Banespørgsmaal var bragt til Ende og Banen en Virkelighed. Der skulde gaa fra 1908 til 1924, en halv Menneskealder. I 1913 blev der givet Koncession paa Banen og Koncessionshaverne blev følgende: Amtmand, Kammerherre Nørgaard, Proprietær Holst Hansen, Korslund, Overretssagfører Svanholm, Aalborg, Amtsraadsmedlem Jens Jensen, Skølstrup, Amtsraadsmedlem Laur. Jensen, Gl. Kirk, Proprietær Jensen Aas, Vang, Folketingsmand N, C. Christensen, Aalborg, Amtsraadsmedlem J, Abildgaard, Sulsted, Amtsraadsmedlem Chr. Roesdahl, Gandrup, Partikulier Bredstrup, Nørresundby, Smed P, Rasmussen, Grindsted, Gaardejer Johs, Johansen, Kl ausholm, Gaardejer Th. Jensen, Stagsted, Proprietær G, Nyholm, Hellumlund, Gaardejer Chr. Tveden, Tveden, Gaardejer Johan Sørensen, Villestrup, Gaardejer Jensen, Ravnsholt og Gaardejer Jensen, Nordenbaek, De fire førstnævnte udgør Forretningsudvalget.

Den nye Banes Længde er lidt over 36 Km, og det oprindelige Overslag gik ud paa, at Banen kunde anlægges for 1.100.000 Kroner, en Sum, der dog snart forhøjedes til 1.361.000 Kroner, men saa skulde ogsaa alt have været dækket, herunder Ekspropriation, Banelegeme, Bygninger og Materiel.

Denne Anlægskapital søgtes tilvejebragt paa sædvanlig Maade, nemlig ved at Staten tilskød Halvdelen og Amts- og Sognekommunerne udredede den anden Halvpart. Aalborg og Hjørring Amtskommuner tilskød omtrent en Sjettedel og de interesserede Kommuner den resterende Trediedel. I øvrigt fordeler Posterne sig saaledes:

Staten	675.000 Kroner
Hjørring Amt	240.000 -
Aalborg Stiftsamt	15.000 -
Aalborg By	34.000 -
Nørresundby	4.000 -
Horsens - Hammer Kommune	20.000 -
Dronninglund	85.000 -
Hellevad - Ørum	115.000 -
Hellum	46.000 -
Jerslev	62.000 -
Torslev	45,000 -
Private Tilskud	11.000 -

Men som paa alt andet har Verdenskrigen ogsaa influeret paa denne Anlægssum. Det blev ikke ved den først opførte Stigning paa ca, Million. Nej, den store Prisstigning har gjort sig gældende i den grad, at Banen, naar den aabnes, da staar i ca. 3½ Million Kr., altsaa en Sum, der er henimod tre Gange saa stor som den oprindelig projekterede, og saaledes, at de ovenanførte Tal nu skal omtrent tredobles, f. Eks. skal Hellevad - Ørum Kommune forrente og afdrage ca. 300.000 Kr. i Stedet for 115.000.

Saa snart Koncessionen var givet, gik Bevillingshaverne i Gang med Forhandlinger om Liniens Udstikning. Til ledende Ingeniør blev antaget Rye Clausen, København. Først i Aaret 1916 var man naaet saa vidt, at Anlægget kunde udbydes i Enterprise. Ved Licitationen blev selve Banearbejdet overdraget Entreprenørerne Andersen & Cordes, Aalborg, for en sum af 721.700 Kr., dog saaledes, at dette Beløb var bevægeligt i Forhold til Arbejdslønnen, og at Anskaffelsen af Skinner og Sveller blev Firmaet uvedkommende.

Denne Skinneleverance er vel nok det, der har voldt Anlægslederne de største Bryderier, thi selv om Skinnerne var bestilte i god Tid i Tyskland, saa viste det sig umuligt for Fabrikkerne dernede at overholde Kontrakterne. Kun et ganske ubetydeligt Parti blev leveret. Resten vilde man kunde levere til en uhyggelig Overpris.

Under disse usikre Forhold besluttede Bevillingshaverne at udsætte arbejdet med Skinnelægning og Ballastering til konjunkturerne ændrede sig. Havde man dengang vidst det, man ved i Dag, havde man vel nok slaaet til. Men det er jo altid lettest at være bagklog.

Paa den maade blev Jordarbejderne bragt til Ende i Efteraaret 1919. Saa laa Arbejdet stille indtil Sommeren 1922, da der toges fat igen, idet Firmaet Andersen & Cordes ogsaa fik overdraget Retableringen af de allerede 1916 - 19 udførte Arbejder med Planering, Afretning o.s.v. Siden har Arbejdet uafbrudt været i Gang, og gennemgaaende har der i disse Par Aar været 100 Mand i Virksomhed.

Naturligvis har den afvigte regnfulde Sommer og det ikke mindre vaade Efteraar sat sine Spor paa og forsinket Arbejdet i mærkbar Grad indtil Frostens pludselig satte en Stopper for det hele. I det sidste halve Aar har det særlig været Ballastering og Justering, som ovennævnte Firma maatte have tilendebragt. Gruset hertil faas i en stor Grusgrav ved Hellum, som Banen nu har erhvervet for at kunne benytte den til Banelegemets senere Vedligeholdelse.

I Vodskov og Øster Vraa faar den nye Bane Station sammen med henholdsvis Sæby- og Hørbybanen, og Banens Række af Stationsnavne vil forøvrigt se saaledes ud:

Vodskov
Uggerhaldne
Lyngdrup
Hjallerup
Bjørnholm
Klokkerholm
Røgelhede
Hellum
Kirkholt
Mylund
Villestrup
Øster Vraa

Af disse har Trinbrædterne Lyngdrup, Kirkholt og Villestrup endnu ikke noget Billetsalgshus, men foruden Perron er der afsat Plads til opførelse af eventuelt senere nødvendige Bygninger.

Ved Licitationen over de nye Stationsbygninger blev Opførelsen overdraget Murermester M. Jacobsen, Aarhus, der dog igen har overladt de stedlige Haandværkere Arbejdet. Der er anvendt to Typer, dels en større som i Hjallerup og dels en lidt mindre som i Uggerhaldne, Bjørnholm, Klokkerholm, Røgelhede, Hellum og Mylund. Tegningerne hertil er leveret af Arkitekt Sylvius Knutzen, København, medens arkitekt Vejby Christensen, Hjørring, har fungeret som Konduktør ved Bygningernes Opførelse. De nye Bygninger gør et smukt og tiltalende Indtryk. Med deres noget villaagtige Stil vil de pynte godt i Landskabet. Bygningerne synes at være praktisk indrettede. For Stationens Leder er der en rummelig Lejlighed i Tagetagen.

Efter disse orienterende Forbemærkninger vil vi med et af de Arbejdstog, der nu snart i et Par Aar har befaret Strækningen tage en Tur fra Syd til Nord, idet vi tager vort Udgangspunkt i Vodskov, den Station, hvor den nye Bane har Tilslutning med Sæbybanen.

Der gives i Beskrivelsen af Køreturen en Gennemgang af den Egn, Banen løber igennem med Omtale af Egnens Skønhed, Seværdigheder, Sagn og Historie. Dette lange Afsnit skønnes dog at være uden større jernbanehistorisk Interesse, hvorfor Afskrift heraf er udeladt. Artiklen er

illustreret med en tegnet Fremstilling af de to anvendte Stationstyper samt Fotografier af Stationsbygningerne og Gadepartier fra Stationsbyerne.

Vendsyssel Tidende den 20. Maj 1924

Vodskov - Øster Vraa Banens Aabning i Dag

Det festligt smykkede Aabningstog modtages overalt med stor Glæde af Oplandets Befolkning, og der udtales mange gode Ønsker for Banens Fremtid.

I et straalende Solskinsvejr, der giver de bedste Forjættelser for Banens Fremtid, aabnede i Dag Banen fra Øster Vraa til Vodskov.

Kl. 9½ samledes Selskabet ved et stykke Smørrebrød paa Hotel "Skandinavien". Blandt Deltagerne er foruden Banens Bevillingshavere med Kammerherre Nørgaard i Spidsen Bestyrelserne for Aabybrobanen og Hørbybanen. Endvidere fra Trafikministeriet Kontorchef Øllegaard og Ekspeditionssekretær Gregersen, Kommisarius, Kammerherre Linnemann, Banens Anlægsingeniør Rye Clausen, Maskiningeniør O. Wiberg, København, Direktør Helweg fra Tilsynet med Privatbanerne og Overpostinspektør Aarup. Endvidere Repræsentanter for de af Aalborg Privatbaner, der kan betegnes som Nabobaner, nemlig Direktøren for FF-Banen, Borgmester Bornemann, Aalborg og Driftsbestyrer Rammeskov. Yderligere Repræsentanter for Aalborg og Hjørring, Pressen, Banens Arkitekter, Sylvius Knutzen og Vejby Christensen samt Politimester Funck og Borgmester Schmidt, det overordnede Personale fra Vestbanen, den nye Banes Stationsforstandere samt Banens Entreprenører m, fl., ialt talte Selskabet op mod 100 Personer. Kl. 10 præcis afgik Toget fra Vestbanegaarden i Hjørring, hvor Flaget i Dagens Anledning var hejst.

I Øster Vraa.

Kl. 11.05 kørte Toget ind paa Øster Vraa Station, der var festligt smykket med mange Flag og lyse Bøgegrene. I Byen og ved Gaardene rundt omkring flagedes der, men Folk var ikke mødt ved Toget. Byens Holdning var høflig, men kølig.

De 25 Minutters Ventetid benyttede Gæsterne til at bese Udvidelserne ved Øster Vraa Station, Remisen o.s.v. De rødhvide Flag og det lyse Løv stod godt til det sorte Lokomotiv. De smukke Teaktræs-Waggoner i Aabningstog gjorde et festligt Indtryk og vakte almindelig Beundring. Kl. 11.30 kørte Toget for første Gang mod Syd fra Øster Vraa, medens Fotografiapparaterne klikkede. Byens mangeaarige Længsel er opfyldt, og man haaber nu, at den nye Bane i rigeligt Maal vil opfylde alle de Forventninger, der er næret til den.

Fra Øster Vraa fortsatte Toget stadig opad mod Mylund, der er Banens højeste Punkt. Overalt aabner sig pragtfulde Udsigter og Selskabet var betaget over al den Skønhed, der aabenbarede sig. Vi siger trøstigt til Sommerens Rejsende: Tag en Tur med Vodskovbanen og tag Vendsyssel i Besiddelse.

I Mylund

hvortil Toget ankom K1. 11 3/4, var der rejst en smuk Æresport over Banen, og der var mødt adskillige Beboere for at se Toget. Herfra fortsattes til

Hellum,

hvor en stor Skare af Byens Befolkning modtog Toget med Hurraraab og Musik, ligesom Toget kørte igennem en prægtig Æresport. Overalt vajede Flagene, og der var stor Glæde at spore over, at Banen nu er aabnet og begynder med saa overordenlig smukt og solidt Materiel. I Aften holder Hellum Borgerforening en stor Fest i Anledning af Banens Aabning,

Ved Røgelhede Station

var der ligeledes rejst Æresport, der bar den meget sigende Indskrift: Held og Lykke, Proprietær Holst Hansen, Korslund, udtalte de bedste Ønsker for Banen og udbragte et Leve for denne.

I Klokkeholm

var der ligeledes rejst Æresport, hvis Inskription vakte Almindelig og forstaaelig Munterhed. Der stod nemlig: Vi som har ventet i 20 Aar. Iøvrigt var der Musik, ligesom der blev budt paa en Forfriskning til Deltagerne. Da Repræsentanterne var steget ud, holdt Lærer Winther Petersen en lille smuk Velkomsttale, hvori han bl.a. udtalte: Som Formand for Borger- og Haandværkerforeningen i Klokkeholm vil jeg gerne tillade mig at byde Banens Repræsentanter og det første Tog velkommen til vor By. Mange forskellige Forhaabninger har været knyttet til dette Øjeblik. Vi haaber, at der igennem Samarbejdet maa blive gensidig Tilfredshed mellem Jernbanens og Oplandets Interesser, og vi haaber, at Oplandet vil forstaa, at skal en Jernbane forrente sig, da skal det ske derved, at den benyttes, og i Haab om at Banen maa bringe Fremgang og Lykke for denne Egn vil jeg gerne bede Dem om med mig at udbringe et Leve for Jernbanen og dens Repræsentanter (kraftige Hurra!),

Medens Gæsterne indtog en Forfriskning, spillede Orkestret smukke Fædrelandsmelodier. I det hele var der Feststemning over Samværet. I Aften afholder Borger- og Haandværkerforeningen en Fællesspisning, hvortil har meldt sig 200 Deltagere. Overalt, hvor man paa Stationerne staar af og tager Stationsbygningerne i nøjere Eftersyn, vækker Arkitekt Sylvius Knutzens smukke Værk almindelig Beundring. Man finder Stationsbygningerne baade overordenlig smagfulde og praktiske og dertil gennemførte i alle Detailler.

Ved Ankomsten til Hjallerup

mødtes man af en festglad Skare og Musik, der hilste Gæsterne med Fædrelandsmelodier, og der var ligeledes her pyntet med Grønt og Flag overalt. Musikdirektør Henriksen spillede en flot Banemarch, som han selv havde komponeret. Borgerforeningens Formand, Ølhandler Rasmussen bragte en hjertelig Tak til Bevillingshaverne for det store, utaknemmelige

og besværlige Arbejde, de har haft. Han udtalte Haabet om, at Banen maatte blive til Glæde og Nytte for saavel By som Opland og han spaaede, at den ikke skulde blive den daarligste af Hjørring Privatbaner, tværtimod, Endvidere bragte han en Tak til Banens Entreprenører Andersen og Cordes for den Ro og Venlighed, hvormed de havde ledet Arbejdet. Han sluttede med et kraftigt besvaret Leve for Bevillingshaverne.

Klokken et Kvarter før 2 ankom man til Endepunktet Vodskov,

der var stærkt smykket med Granguirlander og Flag. Her samledes Selskabet ved en Forfriskning og kgl. Kommissarius, Kammerherre Linne-mann udtalte derpaa, at han efter Bemyndigelse af Ministeren for offentlige Arbejder hermed erklærede Vodskov - Øster Vraa Banen aabnet, idet han tilføjede de bedste Ønsker for Banen og dens Fremtid. Talen efterfulgtes af Leveraab.

Formanden for Bevillingshaverne, Kammerherre Nørgaard takkede paa Bevillingshavernes Vegne for Tilladelsen til at aabne Banen. Han foreslog, at vi et Øjeblik saa lyst paa Privatbanedrift og ud fra denne Tanke samledes i Ønsket om, at Vodskov - Øster Vraa Banen maatte blive til Gavn og Glæde for Befolkningen og til Fordel for Aktionærene, Nye Leveraab, Lærer Ersted, Vodskov, udtalte sluttelig Egnens Glæde over, at denne Bane var kommet til Byen. Vi hilser den som en Budbringer fra det store Vendsyssel, som vi er meget glade for, og vi haaber, at den maa faa Held til at virke efter sin Bestemmelse, saa den bliver til fælles Gavn og Folkelykke. Endnu et Leve for Vodskov - Øster Vraabanen. Dermed var den officielle Højtidelighed endt, og efter en lille halv Times Forløb vendte Toget, og man dampede til Øster Vraa, hvorfra der straks afgang Ekstratog videre til Hjørring og Selskabet mødes saa Klokken 4½ til en festlig Sammenkomst paa Hotel "Skandinavien".

Vendsyssel Tidende den 21. Maj 1924.

Vodskov - Øster Vraa Banens Indvielse

I Gaar fik som man vil have set af "Vendsyssel Tidendes" telefoniske Beretning et festligt Forløb, hvortil ikke mindst det smukke Vejr bidrog. Blandt de Ting, der ikke nok kan fremhæves, er den Naturskønhed, som omgiver Banen, særlig paa dens nordlige Halvdel, der løber langs Jydske Aas brede Ryg. Gang paa Gang aabner der sig milevide Udsigter over det dejlige Vendsyssel. Der er kraftige Bakker og bløde Dale. Snart dominerer den sorte Lyng, snart møder Øjet Skovpartier med spættede Farver og i det fjerne blaaner store Bakkedrag eller Skovstrækninger.

Hvad der ogsaa glædede Deltagerne at tage i Øjesyn var det smukke Materiel. Det moderne nye Lokomotiv med rummelig Plads til Fører og Fyrbøder og de smukke lyse Teaktræs-Vogne, der er saa indbydende og gaar saa behageligt. Ialt bestaar det rullende Materiel foreløbig af 2 Lokomotiver (et 3, er under Bygning), 2 Personvogne med baade 2, og 3. Kl., 2 Personvogne med kun 3. kl., som har Kedler til Opvarmning, 1 Post- og Baggagevogn, 2 Bænkevogne, 6 lukkede Godsvogne, 7 aabne Godsvogne samt 3 lavsidede Godsvogne.

Ogsaa de nye Stationsbygninger vakte almindelig Beundring. De er praktiske, solide og smukke og kan foruden deres direkte Mission ogsaa faa en Opgave i Retning af at virke for bedre Byggeskik. De gør Arkitekt Sylvius Knutzen Ære.

Saa godt som alle Stationer frembød i Gaar Billedet af Folkeglæde over det nye Samfærdselsmiddel og Tilfredshed med dets Fuldendelse. Overalt langs Banen stod med smaa Mellemrum Klynger af arbejdende Mænd og Kvinder og vinkede, medens Børnene raabte Hurra. Maatte den varme Interesse holde sig.

Da Deltagerne igen ankom til Hjørring Kl. 4½, samledes de straks paa Hotel "Skandinavien", hvor der indtoges en vellykket Middag, ved hvilken der ikke blev holdt overdrevne Taler.

Bevillingshavernes Formand, Kammerherre Nørgaard mindedes de ekstraordinære Vanskeligheder, som denne Bane havde haft at kæmpe imod. Det var et Held, at vi fik Arbejdet standset i 1920, thi derved har vi i hvert Fald sparet en Million Kroner. Det er da ogsaa Penge, Hr.

Ellegaard, Ministeriet for offentlige Arbejder: Størst maa Glæden være for dem, der har deltaget i det besværlige Arbejde og nu har naaet Maalet. Der kan være Betæneligheder nok, navnlig hvis man vil se paa Banen fra et Aktionærsynspunkt. Men det gør man jo ikke her i Landet. Vi betænker de mange betydelige Fordele, baade direkte og indirekte, der følger med en Bane. Men en sund Økonomi er naturligvis en Betingelse for, at Banen kan udfylde sin Opgave: paa en god Maade at betjene den Egn, den løber igennem. Jeg vil haabe, at den Foraarssol, der i Dag har lyst over os, maa være et godt Varsel for Banens Fremtid.

Kammerherre Linnemann: Som Amtmand drømte jeg ikke om, at jeg ogsaa skulle komme til at virke ved Vodskov - Øster Vraa Banen som Kommisarius. Jeg mærkede saa godt, at Bevillingshaverne havde Tro paa Sagen.

Borgmester Bornemann sagde paa FF-Banedirektionens Vegne Tak for Indbydelsen. Vi er jo henviste til at arbejde sammen, og vil den nye Bane tage noget fra Sæbybanen, saa vil vi vel ogsaa faa noget nordfra. I hvert Fald er der hos os god vilje til Samarbejde. Jeg vil haabe, at den nye Banes Ledelse om 25 Aar maa kunne se tilbage med samme Tilfredshed, som vi kan gøre det for FF-Banens Vedkommende. Og saa vil jeg gerne minde om, at den vigtigste Del i hele Foretagendet er Driftsbestyreren. I hans Haand løber alle Traade sammen. Man kan have saa gode Bestyrelser, Direktioner og Repræsentanter, som man vil, har man ikke en god og dygtig Driftsbestyrer, saa gaar det hele Pokker i Vold (Munterhed). Jeg tror, at Hjørring Privatbaner har en saadan Mand i Driftsbestyrer Engbæk (stærke Hør). Jeg vil haabe for ham, at han maa have Held til at fortsætte dette Arbejde, selv om jeg ikke tror, at han holder til det i 25 Aar (Munterhed og Leveraab).

Ved Borgerfesten samme Aften i Klokkerholm blev bl.a. følgende muntre vise afsunget:

Kære Aabningstog.
(mel.: I alle de Riger og Lande)

Du hjertelig velkommen være,
Held vi og Lykke dig spaar,
vort lille Tog, du kære,
vi ventede i 20 Aar.

En Port har vi rejst til din Ære,
og vrede er vi ej,
ikke Spor fordi, lille Tog, du kære,
du ventede i 20 Aar.

Er Porten lidt falmet i Kanten,
saa haaber vi da du forstaar,
fordi lille Tog minsandten,
den ventede i 20 Aar.

Og sa vil Musikken spille,
jo en paa Trompeten du faar,
og saa vil vi holde det Gilde
vi ventede i 20 Aar.

I referat af talerre pa hotel "Skandinavien" er enkelte udeladt, idet de skønnes at være uden jernbanehistorisk interesse.