

Nørresundby - Frederikshavn 100 år

1871 - 15. AUGUST - 1971

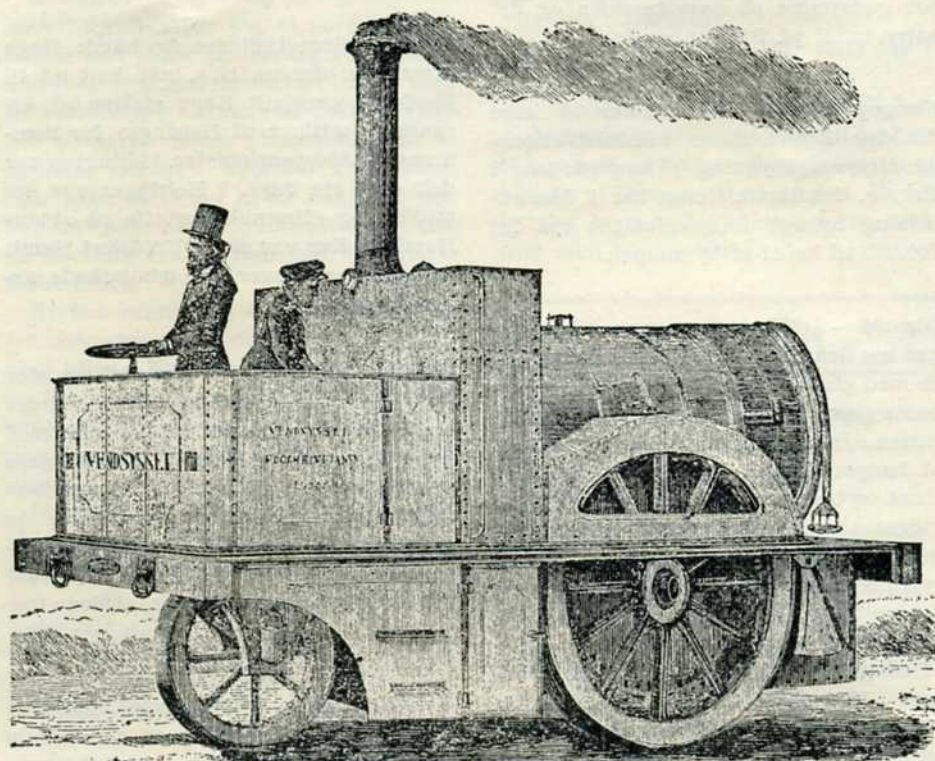
Banestrækningen hvis officielle navn er Vendsysselbanen når altså at blive 100 år. Da den jyske længdebane i 1869 var gennemført til Ålborg, var det et naturligt led, at denne bane blev videreført til Frederikshavn, da der dermed kunne påregnes en betydelig transitbefordring mellem Sverige-Norge og det sydlige udland.

Dampelefanten

Før skinnevejen kom til Frederikshavn, havde Vendsyssel haft damptrafik en halv snes år forinden, hvor der på det tidspunkt lige var anlagt chausseer mellem Nørresundby og Frederikshavn. En driftig købmand havde læst om nogle heldige forsøg man havde gjort i England, og han fandt ud af, at det var noget, der også måtte have en fremtid for sig herhjemme, og ikke mindst i Vendsyssel. Han tog straks afsted til England og bestilte et af de omtalte landevejsloko, der opfyldte den danske regerings bestemmelser for befordringsmidler af den art. I slutningen af september 1862 ankom damp-elefanten til København. Den 2. oktober pr. damper, og efter at den var blevet vejret foretoges den 4. oktober en prøvetur for en særlig bedømmelseskommision, og alt forløb på bedste måde. Den 7. oktober var der atter prøvekørsel i overværelse af flere ministre og rigsdagsmænd og sagkyndige. Nogle dage senere ny prøvekørsel på Frederiksberg Bakke, for at konstatere hvordan den ville klare denne bakkes stærke stigning.

Passagererne på disse prøveture havde det ikke rart, da »Elefanten« rystede stærkt, men resultatet blev alligevel, at monstret blev godkendt. Så begyndte uheldene. Maskinen skulle sejles til Frederikshavn og da den 12 tons tunge maskine kom ombord på dampere brød dækket sammen under den. Nogle dage senere fik man maskinen anbragt i en af marinens svære transportpramme, og den 17. oktober ankom den til Frederikshavn.

Kort efter begyndtes regelmæssig drift Frederikshavn-Hjørring-Nørresundby med tre ugentlige ture i hver retning. »Toget« medførte to åbne personvogne og en lukket godsvogn. Det blev efterhånden så som så med det



Lokoet »Vendsyssel« 1862.

regelmæssige, så efterhånden vendte stemningen sig mod befordringen.

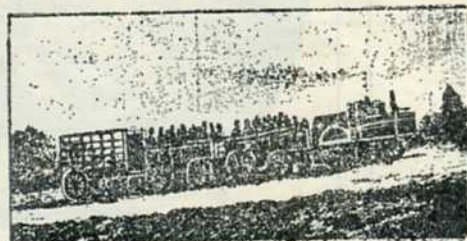
Særlig tragikomisk var det den gang »Elefanten« måtte holde ved Brønderslev Kro et helt døgn på grund af mangel på kul, der måtte hentes med hestevogn i Hjørring. Efter at ideens fader havde tabt flere tusinde kroner på foretaget blev maskinen sendt tilbage til England.

Banens anlæg

Det var oprindelig meningen, at banen fra Nørresundby skulle gå direkte tværs over jyske ås til Frederikshavn. Men da terrænforholdene der ville blive meget vanskelige og dermed for kostbar, blev det besluttet, at banen skulle føres over Hjørring. Ved lov af 24. april skulle banen anlægges ved regeringens foranstaltning. Mens forslaget gik ud på at anlægge en let bane, bestemte loven, at det skulle være en sværere bane i lighed med banen Randers-Ålborg.

Samtlige baner i Danmark var indtil dette tidspunkt bygget af englænderen Gedalia, og det var da også ventet, at han skulle bygge Vendsysselbanen, men han forlangte en alt for høj pris for dette anlæg.

En tømmerhandler Stenberg, Randers, tilbød at udføre arbejdet for 1.800.000 kr. Dette medførte, at direktøren for Privatbanken, C. F. Tietgen, advarede Stenberg mod at påtage sig



»Vendsyssel« op ad bakke.



Brønderslev nye station 1966, set fra forpladsen. Til venstre i billedet rutebilstationen, og ovenover ses perrontaget på den hævede perron. Til højre posthusflojen.

denne opgave, der kun ville føre til hans ruin. Derefter blev arbejdet overdraget til et konsortium bestående af G. H. A. Gedalia, kammerråd E. C. Møller og overintendant C. F. Svendsen, der tilbød at bygge banen for 3.600.000 kr., hvilket var 600.000 kr. billigere end det engelske tilbud. Alligevel tjente konsortiet 480.000 kr., hvoraf Gedalia, der senere blev entreprenør for flere baneanlæg, fik 190.000 kroner.

Banens bygning blev forestået af ingeniørkaptajn Brummer (senere driftsbestyrer på Gribskovbanen) med afdelingsingeniørerne Buchwald, Fibiger og Sletting. Stationsbygningerne opførtes af arkitekterne Hoffmeyer og Arboe, under tilsyn af arkitekt Holsøe. Som banegård i Nørresundby anvendtes i mange år den træbygning, der havde været benyttet i Fredericia 1866-69.

Banens indvielse

Den 15. august 1871 fik banen sin festlige indvielse, og »for første gang bragte det gnistrende loko Danmarks konge hen over »landet nord for lov og ret«, der så længe havde været stedbarn,« skrev den lokale presse. »Ved Tolne bakker tog kongen de romantiske partier og det fortryllende rundskue i øjesyn.«

Ved festmåltidet, der blev serveret i Frederikshavns smukt dekorerede nye lokoremise, blev det stærkt betonet, at dette var det første danske baneanlæg, der udelukkende var bygget ved dansk foretagsomhed, af danske mænd og dansk kapital.

Da banen åbnedes for offentlig trafik den 16. august 1871, med tre tog daglig i hver retning, blev overfarten mellem Ålborg og Nørre-Sundby besørget af den lille dampbåd »Lillebælt«, der tid-

ligere havde sejlet mellem Middelfart og Snoghøj. (Limfjordsbroen åbnedes den 7. januar 1879).

Baron G. H. A. Gedalia

Denne så i lang tid ud til at skulle blive dansk jernbanekonge. Han var oprindelig sadelmagersvend, men var i besiddelse af et naturtalent for forretninger, og var i det hele taget glad for udadvendte falbelader. Sin barontitel havde han ganske enkelt købt i San Marino, hvilket gav anledning til samtidens latter. Han brugte til stadighed udtrykket »Je si'er, Je si'er«, hvilket blev flittigt benyttet i parodier af ham i en sålydende replik: Et hvert fæ kan sælge en mand kongelige danske obligationer, men når en mand kommer ind og forlanger kongelig danske, så at sælge ham rumænere i stedet for, je si'er: det er en kunst.

Han var for optimistisk og dristig i en tid, da optimisme og dristighed ansås for en dyd. Opildnet af den store fortjeneste Gedalia havde på Vendsysselbanen gav han i 1872 tilbud på byg-

ning af Kalundborgbanen, men her glemte han at tage hensyn til de sidste års stigning i priserne på materialer og andre omkostninger, så med et tab på 400.000 kr. blev han i 1873 erklæret fallit og måtte for en tid forlade landet.

Limfjordsbroen

Der skulle som anført hengå otte år før man fik broforbindelse mellem Ålborg og Nørresundby. Broen blev bygget under store besværligheder og bekostninger, da der var indtil 110 fods mudder i fjordens bund. Denne bro blev i 1938 erstattet af den bro, der benyttes i dag.

Brønderslev

Når Brønderslev i årene forud for opnåelsen af købstadsrettighederne i 1921, havde været inde i en stor udvikling, skyldes det ikke mindst etableringen af banelinien fra Nørresundby via Brønderslev, Hjørring til Frederikshavn, der var blevet bygget 50 år før Brønderslev blev købstad, nemlig i 1871.

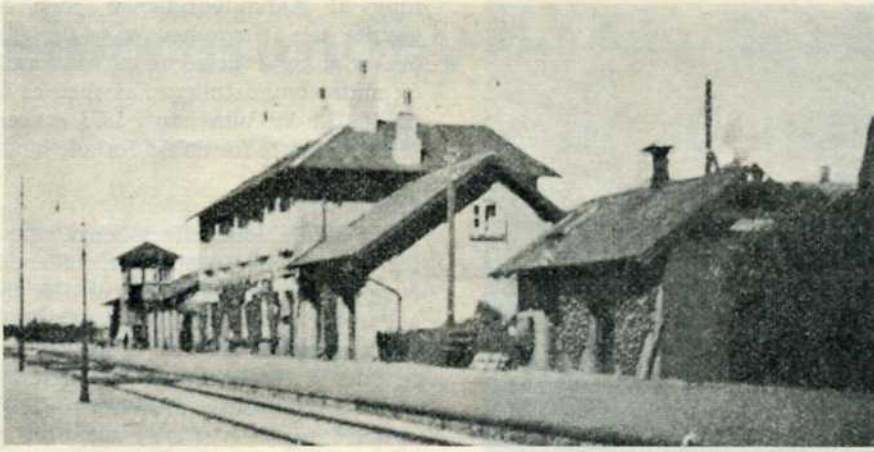
Banens betydning for Brønderslev skal ikke mindst ses i sammenhæng med, at der i årene før 1800 ikke førte direkte veje til Brønderslev. Landevejen mellem Hjørring og Nørresundby lå den gang længere mod øst end den nuværende hovedvej. Fra syd kom den ind over Hvilshøj, Ø. Brønderslev og videre nordpå passerede den vest om Bøgen, til Bækkens Kro for ved Galgenbakken i Serritslev at støde til den nuværende hovedvej A 14, der blev taget i brug i 1832. Med landevejens flytning begyndte byens første spæde vækst.

Brønderslev Kro blev opført, og markeret blev flyttet fra Bækkens Kro til Brønderslev Kro. Ligeledes dukkede flere forretninger op ved landevejen, men den egentlige udvikling kom dog først i gang med bygningen af jernbanen.

Efter den jyske længdebane i 1869



Sindal station.



Vrå station.

var blevet færdig til Ålborg, blev det besluttet at føre den videre op gennem Vendsyssel.

Efter snakken frem og tilbage i 50 år lykkedes det Brønderslev at få en ny banegård og nyt posthus, der blev indviet den 28. november 1966. Samtidig skete en forlægning af banen mod vest for at skaffe byen af med de mange niveauoverskæringer.

ERINDRES DET . . .

For 100 år siden . . . juli 1871

For 100 år siden fik Hedeselskabet til opgave at udtørre søen i den nordlige udkant Suldrup i Støvring kommune. Det er aldrig lykkedes at gøre jorden landbrugseget, hvorfor byrådet nu har anmodet Hedeselskabet om at genskabe søen, hvilket vil koste 20.000 kr.

For 50 år siden . . . juli 1921

Højesteret har den 1. ds. dømt Det Sydfynske Jernbaneselskab til at betale 284.000 kr. i erstatning til et savværk ved Rygård st. på Svendborg-Nyborg-banen, hvor et af banens loko, der blev fyret med tørv den 4. juli 1918 ved passage af savværket havde antændt dette.

Af statsbanernes regnskab for maj måned i år viser et underskud på 4,5 mill. kr. Det er godsforsendelserne, der er i fortsat tilbagegang, grundet initiativrige lastbilvognmænd.

En gnist fra et af Troldhedebanens tog antændte den 1. ds. et stykke hede ved Sønder Omme. Ilden bredte sig med stor hast og sluttelig brændte et areal på over 1000 tdr. land.

Beboerne i Tåstrup klager over, at der ikke er tog fra København med standsning i Tåstrup i tiden mellem kl. 7.05 og kl. 10.41 i formiddagstimerne.

I Pindstrup ved Randers-Ryomgård-banen nedbrændte den 13. ds. fire gårde og seks huse som følge af gnister fra et forbi kørende loko, der blev anvendt i de store tørvemoser her. Ved branden er 14 familier – ca. 100 personer blevet hjemløse.

Jernbane-Bladet

For 25 år siden . . . juli 1946

Den 14. ds. meldes om stor ferietrafik over Store Bælt, og mange bilister har ventet i adskillige timer på overførsel.

Der agiteres inden for personalet ved Københavns sporveje i dagene omkring den 15. ds. stærkt for en arbejdsnedlæggelse i anledning af, at personalets lønordning endnu ikke er godkendt af indenrigsministeriet.

Færgen »Danmark« ankom den 18. ds. til Gedser efter en større reparation. Der er forberedelser i gang for åbning af en færgerute til Travemünde.

Ved midnatstid den 27. ds. opstod der brand i svellerne på Lillebæltsbroen. Svellerne blev ødelagt over en længere strækning. Toggangen måtte indstilles, og i tre dage kunne der ikke føres tog over broen, hvilket har givet store forsinkelser over hele landet. Først om eftermiddagen den 30. ds. kunne broen atter befares af tog, men kun det ene spor kan benyttes. Reparationen af det andet spor vil vare nogle måneder.

I FÅ LINIER

Svendborg. – Red Barnets tøjindsamling slog denne gang alle tidligere rekorder, idet det indsamlede tøj fyldte otte jernbanevogne, der blev sendt til Sverige, hvor tøjet optrevles. Det ventes at skulle indbringe over 20.000 kr.

Tønder. – Tønder byråd ønsker at købe stationsbygningen Tønder Øst for at indrette den til rådhus. Byrådet har endvidere henstillet til DSB om at indstille godstrafikken Tinglev-Tønder, så kommunen kan få rådighed over sporarealerne.

Øresund. – På selskabets generalforsamling oplystes det, at De Store Bådes pasagerantal i det sidste regnskabsår nåede op på 2.815.543, hvilket er en stigning på 6 pct. mod året før. Flyvebådene havde haft en fremgang på 2,3 pct.

Århus. – A/S Århus Flydedok fik leverancen af den nye færge til Helsingørsoverfarten. Færgen skal leveres i april 1972 og er beregnet at ville koste 28 mill. kr., hvilket er 10 mill. kr. mere end færgen »Kärnan«, der blev leveret fra Svendborg Værft for 1½ år siden.



P. GRØN

ALEX CHRISTENSEN og SØNS EFTF.

EL-ANLÆG

Torvet 9 – 3400 Hillerød – Tlf. *26 40 41



HILSEN

fra

NAKSKOV