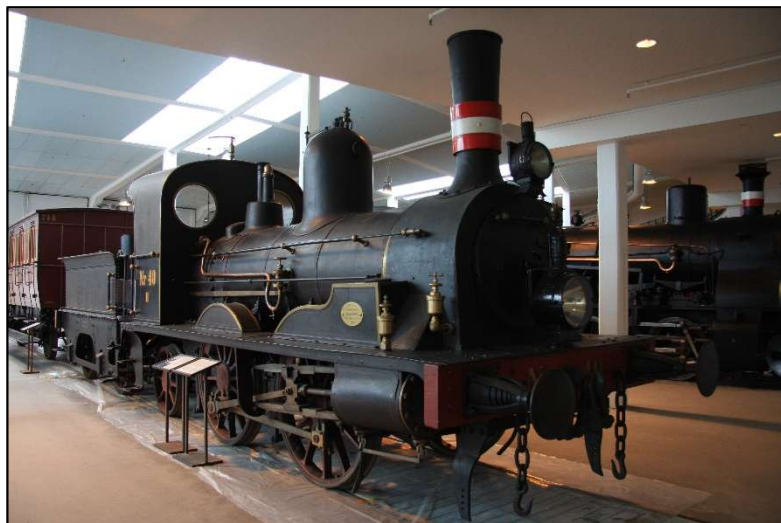


## Jernbanen kom til Støvring 1869

*Skrevet 2003 af Poul Jørgen Christensen, suppleret 2019 af Niels Nørgaard Nielsen, Lokalhistorisk Arkiv for den tidligere Støvring Kommune*



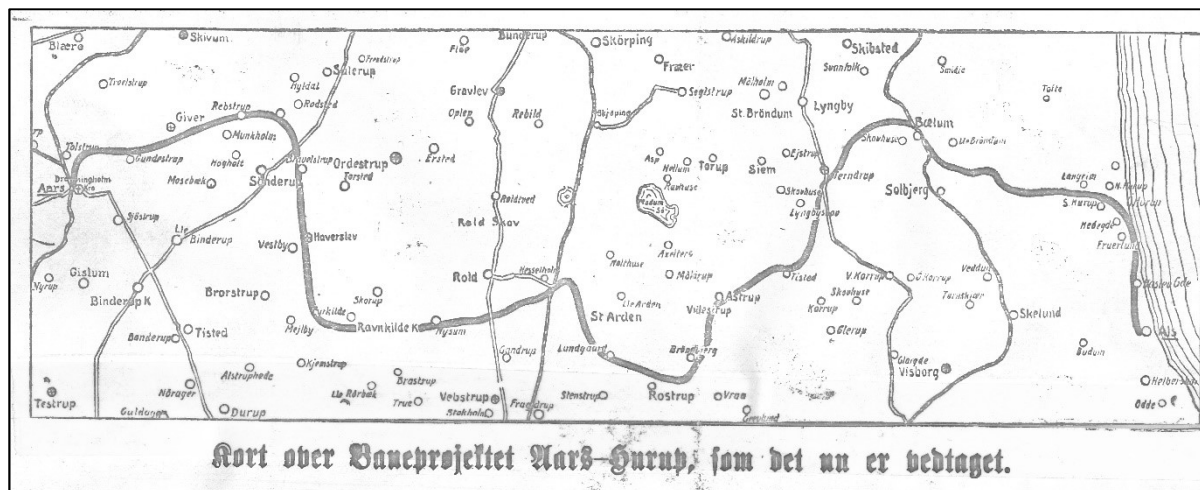
*Lokomotivet, der trak toget ved indvielsen af banen mellem Randers og Aalborg var næsten identisk med dette, der står på Jernbanemuseet i Odense*

Da jernbanelinjen fra Hobro til Aalborg blev åbnet den 19. september 1869, blev der samtidig åbnet op for en helt ny udvikling i den gamle bondelandsby. Den nye tid var kommet til Støvring, med meget hurtige forbindelser til en omverden, der ellers kunne synes langt væk, og som det kunne være forbundet med en del besvær at nå. Byen, der altid havde ligget længere mod syd, fik nu et nyt centrum. Med jernbanestationen, hvorfra livslinjen til omverden udgik, opstod der et helt nyt kvarter i byen. Ikke sådan at det gik hurtigt, de første år skulle

man på jysk maner først se tiden an, men i 1880'erne gik der gang i byggeriet, og der skulle ikke gå ret mange år før hele Jernbanegade var fuldt udbygget. Næringsloven fra 1857, der brød købstædernes monopol på handel og håndværk, kom nu først for alvor til at slå igennem, og byen begyndte at vokse sig stor. Tilflyttere kom til byen; handlende og håndværkere samt statsansatte ved jernbanen og postvæsenet. For de gamle bondefamilier har det været noget af en omvæltning at se deres landsby blive forvandlet til en "moderne" stationsby med rigtige forretninger, værksteder, andelsmejeri og en brugsforening. Kroen blev bygget op på ny, og sågar en fin højskole med ungdom blev grundlagt i disse år.

Billeder på "Lokalhistorisk Arkiv for den tidligere Støvring Kommune" i Øster Hornum viser os Jernbanegades udvikling fra slutningen af 1800-tallet og ned imod den nyere tid, hvor bilismen og de nye gode veje i en årrække svækkede nærtrafikken, så man til sidst, i 1974 hvor der i gennemsnit blev solgt syv billetter om dagen fra stationen, så sig nødsaget til at stoppe for muligheden af at tage til Aalborg med toget. Nu ser det ud til at udviklingen igen går den modsatte vej. Hyppige togforbindelse med nærbanen til storbyen med dens restriktioner på parkeringspladser, giver nu igen jernbanen en chance, og for os andre et godt alternativ. Det er så op til os selv at benytte den.

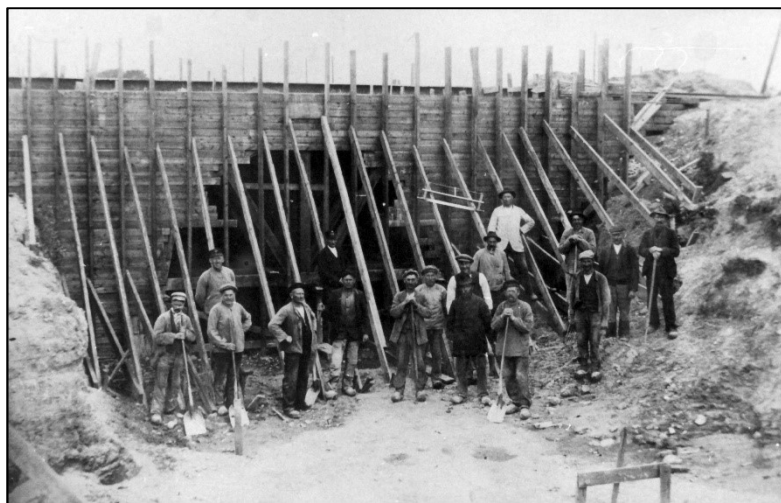
For 100 år siden var man også meget optaget af nærbaner. Efter at Statsbanerne havde trukket sine skinner over det ganske land, fik man mange små privatbaner, der kunne bringe fragt og folk til og fra købstæderne. Og Himmerland var ingen undtagelse. Hvalpsundbanen kom tidligt, og så gik der næsten mode i det, der blev trukket streger på kryds og tværs. Vores kommune var berørt af et par stykker af projekterne. Under første verdenskrig havde man i hvert fald to banetanker på bedding. Den ene skulle fra Aalborg gå langs fjorden til Nørholm, for så at dreje mod syd over Sønderholm, Molbjerg, Øster Hornum, Byrsted, Hyllested, Suldrup, Sønderup, for så at løbe videre sydpå imod Brorstrup, osv.



*Kort fra 1915 over den aldrig realiserede Himmerlandsbane*

Det andet projekt blev kaldt for "Himmerlandsbanen", og planen var at banen skulle starte i Aars og fortsætte mod øst via Rebstrup, Haverslev, Nysum, Arden, Astrup, Terndrup, Bælum, Øster Hurup og have endestation i Als.

Jo, ideer havde man nok af, og der var naturligvis mange lokale interesser involveret i sådanne banetanker. I Godthåb havde fabrikant Zinck haft en stor andel i Hvalpsundbanens forløb, idet fabrikken jo så en klar fordel i at have en jernbanestation liggende lige ved fabrikken. Andre steder kunne man godt have tilsvarende interesser. Men andre projekter blev ikke til noget, tiderne ændrede sig, lokale vognmænd anskaffede sig lastbiler og rutebilerne kom på vejene, der efterhånden fik brolægning og asfalt.



*Der blev bygget tunnel under banen ved Kærvej i 1920*

### **Under eller over jernbanen i Støvring**

Da banen åbnede var der fem overkørsler i og i nærheden af Støvring, nemlig én ved stationen, to længere mod syd og to nord for byen ved Katvadgård. Overkørslen ved stationen og den nordligste af overkørslerne syd for byen ser ud til at have været bevogtede. Leddet ved stationen blev betjent af stationens personale, mens leddet ved overkørslen syd for byen blev betjent af en ansat ledvogter, der boede i det lille ledvogterhus,

som var tjenestebolig. Som regel var ledvogteren en kvinde og ofte var det sådan, at ægtefællen også havde arbejde ved banen. Ved de ubevogtede overkørsler fungerede systemet sådan, at leddet normalt skulle være lukket og kun måtte åbnes af brugeren selv, når en vogn eller et kobbel kvæg skulle passere banen. Efter passagen skulle leddet selvfølgelig lukkes igen.

I tiden efter første verdenskrig blev togtrafikken mere og mere omfattende, hvilket landevejs trafikken også gjorde. Dette kunne nok i sig selv anspore myndighederne til at tænke på forbedringer af forholdene for vejtrafikkens passage over banen. På Støvring station var der

ydermere det specielle forhold, at når togene skulle rangere, spærrede de for overkørslen lige syd for stationen i tit op til en halv time ad gangen. Det kunne landevejstrafikken og navnlig landmændene, der havde marker på begge sider af banen, ikke være tjent med, så der skulle ske en forandring.

Mange steder blev der bygget små broer, men i Støvring gik man den anden vej og anlagde en tunnel under banen ved Kærvej i 1920. Først i 1939 blev overkørslerne ved Katvadgård nord for byen erstattet af den nuværende tunnel og ved Ledvogtervej syd for byen skete det samme i 1942. De gamle overkørsler blev ved etableringen af tunnelerne nedlagt, og ledvogterpersonalet ved de bevogtede overgange derved overflødiggjort.