

# Placeringen af jernbanelinjen, Støvring Station og Jernbanegade

Skrevet 1983 af Jan Bak Harder

## Aalborg-Hobro landevejen 1800 til 1860

I løbet af 1800-tallet voksede samhandelen mellem land og by, hvorfor transportbehovet steg. Allerede 1793 besluttede staten at udbygge hovedvejsnettet, men ikke før slutningen af 1850'erne blev hovedlandevejen gennem Støvring udbygget, dvs. gjort bredere og grundforbedret. Landsbygaden gennem Støvring blev en hovedvej, som Aalborg Amt overtog vedligeholdelsen af i 1867.

Allerede i 1805 var fæsteren af Støvring Kro pligtig til at "modtage Ejerens (Buderupholms) Post, saavel Breve som Aviser, samt det der fra Buderupholm afgives ham til Forsendelse". Vistnok i 1830'erne etablerede postvæsenet en dagvognsrute mellem Hobro og Aalborg med ophold ved Støvring Kro. Først ved åbningen af Støvring Station 1869 blev postbesørgelsen flyttet fra kroen ned til stationen. 105 år efter flyttede postekspeditionen op til Bavnebakken.



Kortet viser Støvring på det tidspunkt, hvor planerne om jernbanen og dermed Jernbanegade var under udvikling

## Jernbanens linjeføring

Mere end 20 år før Støvring Station blev åbnet, fremkom i 1845 det første seriøse jernbaneprojekt i Jylland. Stænderforsamlingen i Viborg foreslog en jernbane fra den dansk-tyske grænse via Silkeborg-Viborg til "et passende sted ved Limfjorden".

Dette "Midtbaneforslag" havde et forløb omtrent som den gamle Hærvej og tilgodeså den dengang vigtige midtjyske studeekspost til Nordtyskland. Midtbanen blev kort tid efter foreslået videreført fra Viborg til Aalborg gennem den vestlige Rold Skov og dermed gennem det vestlige Buderup sogn muligvis med en station ved Sørup. Landsbyen Sørup, der i midten af 1800-tallet var større end landsbyen Støvring, ville med en station formentlig have udviklet sig til en stationsby på

størrelse med det nuværende Støvring, og vores storkommune ville måske have heddet Sørup kommune.

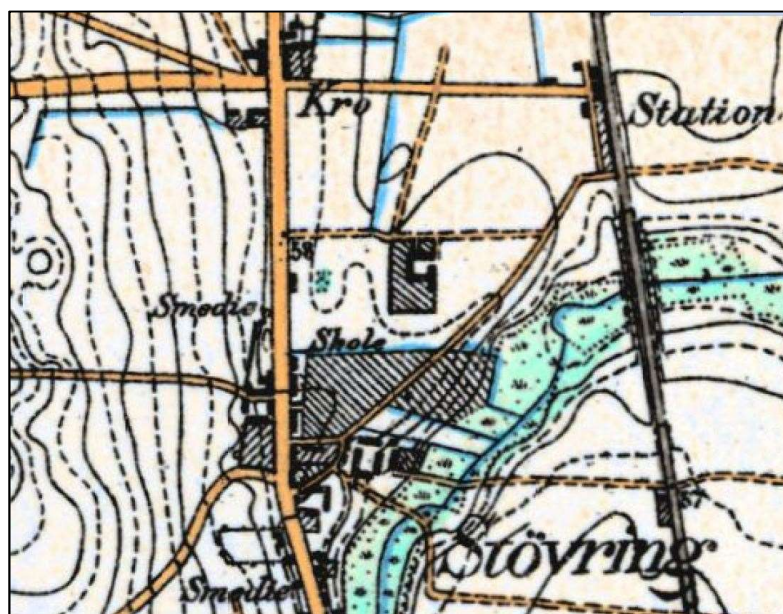
Det kom som bekendt til at gå anderledes. Efter ofte hidsige debatter i Folketinget i 1850'erne, og efter militæret havde foretaget terrænommålinger ca. 1853 - ca. 1859, blev

jernbaneloven af 10. marts 1861 vedtaget. Loven indebar, at man skulle bygge en jernbane gennem de østjyske købstæder (bl.a. af hensyn til købstædernes handel og militærstrategiske grunde), dvs. en jernbane gennem Hobro til Aalborg. Midtbanen og Sørup Station var opgivet. Jernbanen blev fra Hobro ført så direkte som muligt til Aalborg. Landskabet var udslagsgivende for, hvor man anlagde sporene. Man fulgte et nogenlunde fladt moræneplateau nord for Hobro. Banen blev ført øst om det kuperede Rebildområde og fulgte en smeltevandsdal til Aalborg. Terrænet mellem Støvring og Skørping voldte jernbaneentreprenørerne de største problemer. Det, sumpede og kuperede terræn omkring Volsted tvang banen på tværs af Lindenborg Ådal og tæt forbi landsbyen Støvring uden hensyntagen til matrikelskel. Gårdmændene i Støvring var utilfredse hermed. Deres agre blev skåret midt over og adgangen til engarealerne øst for byen blev besværliggjort, da det store engelske entreprenørselskab Peto, Brassey & Bett gik i gang i efteråret 1861. Støvringgårdmændene var endvidere utilfredse med erstatningernes størrelse, og pengene blev først udbetalt af indenrigsministeriet tre år efter ekspropriationerne.

Kort sagt: Hobro og Aalborgs beliggenhed samt istidslandskabet i Himmerland var årsagen til, at jernbanen blev ført gennem Buderup Sogn tæt forbi Støvring. 1867 - 1869, mens anlægsarbejdet med jernbanen stod på, var jernbanen ikke ligefrem populær i Støvring.

### Placeringen af Støvring Station og Jernbanegade

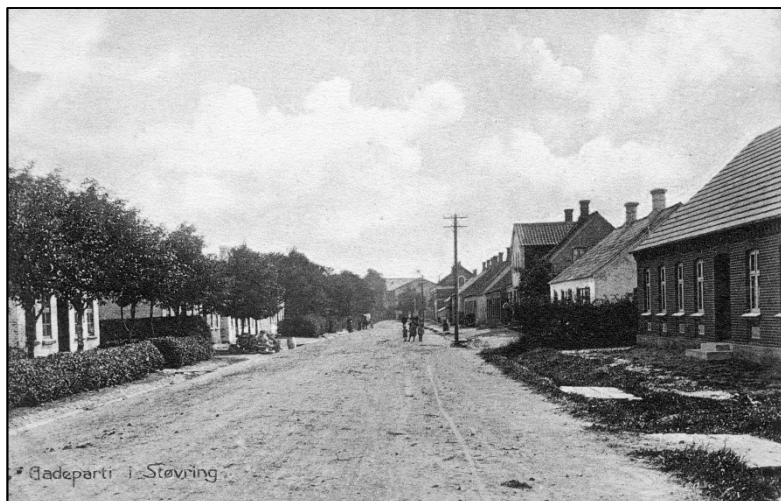
I maj 1867 blev der bevilget tre landstationer i Himmerland: Hesselholt (Arden), Sverriggaard (Skørping) og Støvring. De to førstnævnte lå langt fra bymæssig bebyggelse, hvorimod Støvring Station blev placeret kun et par hundrede meter fra landsbyen Støvring, en samling gårde langs hovedlandevejen nær det nuværende Grangårdscenter. Et mindretal i den kommission, der udpegede stationernes placering, ønskede i stedet for Støvring Station en station placeret helt oppe ved Bonderup nord for Ellidshøj. Ellidshøj Sogneråd ønskede selvfølgelig Støvring Station placeret ved Ellidshøj, og andre kræfter var i gang med at få Støvring Station placeret ved gammel Skørping. Sognerådet i Buderup-Gravlev kommune, der bestod af landboerne i Støvring, blandede sig overhovedet ikke i striden. Det gjorde derimod indflydelsesrige kredse vest for Støvring.



*Kortet fra omkring 1880 viser landsbyen Støvring længst mod syd med smedjer og skole. Kroen ligger for sig selv i krydset Jernbanegade/Hobrovej og stationen nederst i Jernbanegade, der stort set ikke rummer huse af betydning*

Proprietær C. P. Hecquet og grosserer B. W. Sass fra henholdsvis Hjedsbækgård og Albæk Hovedgård foreslog i et velformuleret brev tit indenrigsministeriet, at stationen skulle placeres ved Støvring. Sass-familien havde forbindelse til indflydelsesrige kredse i København. Familien ejede det største grossererfirma i hovedstaden, havde nær forbindelse til finansmanden C. F. Tietgen og sad bl.a. i ledelsen af Privatbanken og Nationalbanken.

Indenrigsministeriets arkiv (Rigsarkivet), som jeg har gennemset (jernbanekommissariatsarkivet), tyder på, at det omtalte brev har gjort indtryk i indenrigsministeriet. Placeringen af Støvring Station, som blev besluttet i maj 1867, skyldes bl.a. indflydelsesrige kredse i Suldrupområdet (Sass og Hecquet). Arealet, som blev udpeget, var nogenlunde fladt og derfor velegnet til et stationsterræn. Endelig blev de tre landstationer placeret med nogenlunde den samme stationsafstand.



*Jernbanegade i begyndelsen af 1900-tallet, hvor de fleste grunde langs gaden var blevet bebygget*

På et møde et halvt år efter, den 28. november 1867, hvor repræsentanter fra indenrigsministeriet, Aalborg Amtsråd og Buderup-Gravlev Sogneråd deltog, blev Jernbanegades linjeføring fastlagt: Den korteste linje fra hovedlandevejen (A 10) til Støvring Stations hovedbygning. I perioden 1867 – 1869 blev gaden anlagt som en adgangsvej til stationen. Først i 1870, året efter stationens åbning, blev Viborglandevejen anlagt, og landevejskrydset opstod.

Mellem Støvring Kro og stationen var der marker. Stationen lå midt på åben mark. Først omkring ti år efter banens åbning begyndte udstykningerne langs Jernbanegade. I 1880'erne, altså for rundt regnet 100 år siden, blev Støvring Stationsby grundlagt. Et fantastisk spændende kapitel i byens historie, men det vil føre for vidt at komme ind på her.