

Jernbanestation i Øster Hornum

Skrevet 2006 af Niels Nørgaard Nielsen

”Ding-di-dong, Ding-di-dong – regionaltog fra Aalborg mod Suldrup med stop i Harrild, Byrsted og Kirketerp afgår fra spor 2 om få minutter”. Dette kunne have lydt fra højtalerne på stationen i Øster Hornum, hvis initiativrige folk for knap 100 år siden havde haft magt som de havde agt.



Tog på Støvring Station

Slutningen af 1800-tallet og de første årtier af det 20. århundrede var jernbanernes gyldne tid. Hovedstrækningerne var blevet anlagt, således var stationen i Støvring blevet åbnet 18. september 1869 under stor festivitas. Herefter var det opbygningen af et fintmasket net af sidebaner og privatbaner, der stod for tur.

Den første gang de ny privatbaner optrådte i Øster Hornum-sammenhæng var da sognerådet 17. maj 1881 behandlede en henvendelse fra Nibe jernbaneneudvalg om deltagelse i etablering af bane fra Svenstrup over Nibe til Aars. Sognerådet afviste

i denne omgang at deltage, da ”sognet ikke er så ilde stillet med hensyn til den østre bane”. Man mente altså, at man ikke havde brug for yderligere stationer end den i Støvring.

Der gik 10 år inden sagen igen kom op. Det var 17. marts 1891, da der blev fremlagt en skrivelse fra amtet om, hvordan sognerådet ville stille sig til at deltage i finansiering af Svenstrup-Nibe-Aars-banen. Denne gang var der ingen vaklen. Enstemmigt vedtog man at give tilsagn om at betale ½ kontingent til selskabet bag banen.

Der blev arbejdet videre med projektet på mange fronter, og i marts 1894 var man kommet så langt, at sognerådet indkaldte til borgermøde (kun skatteyderne var indbudt!) i forsamlingshuset, hvor man med 39 stemmer for og 23 imod godkendte at betale det halve kontingent til banen i 38 år på betingelse af at ”den af ingeniøren bestemte station mellem Sønderholm og Molbjerg ikke bygges i længere afstand fra Øster Hornum kommunes grænse end tidligere bestemt”. Man var endog så positiv at flertallet af skatteyderne gerne ville betale fuldt kontingent, hvis stationen kom til at ligge i Molbjerg!



Godthåb station

Det med at få stationen placeret i Molbjerg fik man nu ikke noget ud af. Tværtimod. Da man i april 1896 fandt ud af hvor der i marken var sat afmærkning til banen, kunne man se, at stationen lå væsentlig tættere på Sønderholm end det var fremgået af det oprindelige projekt. Sognerådet ville enten indgive skriftlig indsigelse mod forandringen i planerne eller, hvis man ikke fik noget ud af det, ville man forlange kommunens bidrag sat betydeligt ned. Man må på den ene eller den anden måde være kommet overens, for spørgsmålet dukkede ikke op senere. Der eksproprieredes til banen og der valgtes medlemmer til at repræ-

sentere kommunen i jernbaneselskabet. I efteråret 1899 åbnedes banen og selvom man ikke fik station i Molbjerg var der jo stationen i Godthåb, som jo dengang var en del af Øster Hornum kommune. Her bestemte fabrikant Niels Zinck, hvor stationen skulle ligge!

Knap var det ene jernbaneprojekt virkeliggjort, før planerne om det næste var på dagsordenen. Således kan man i Øster Hornum sogneråds protokol fra 12. marts 1900 under pkt. 3 læse:

”Der fremlagdes skrivelse fra Sønderup-Suldrup sogneråd angående eventuelt bidrag til forundersøgelse med udarbejdelse af planer og overslag for en påtænkt jernbanelinie fra Nørager over Sønderup, Suldrup, Veggerby og Øster Hornum til Godthåb eller Svenstrup. Sønderup-Suldrup sogneråd har stillet som betingelse for at yde bidrag på 50 øre pr. tønde hartkorn til forundersøgelse af linien Nørager-Støvring, at der samtidig undersøges og udarbejdes planer og overslag for den førnævnte linie og at der blev rettet en henvendelse til Veggerby og Øster Hornum sogne om at yde tilsvarende bidrag og at hver af disse kommuners sogneråd vælger én mand ind i komiteen. Under forudsætning af, at nævnte henvendelse fra komiteen modtages, blev der den 11. d. m. afholdt et møde i Øster Hornum samlingshus for at erfare om kommunens skatteydere billigede, at nævnte bidrag ydes og at sognerådet vælger et medlem til eventuelt at tiltræde komiteen. For det første stemte 43, ingen imod. For det andet stemte 40, ingen imod. Derefter enedes man om at foretage privat indsamling af det eventuelle bidrag 50 øre pr. tønde hartkorn, og ved mødet blev der tegnet og delvist indbetalt 87 kr. Det vedtages som svar på en eventuel henvendelse at tilbyde nævnte bidrag til forundersøgelse med videre af nævnte linie over Veggerby og Øster Hornum sogne med station ved Øster Hornum by. Til eventuelt at tiltræde komiteen valgtes Laurs Kvist”.

Der blev hen over sommeren og efteråret arbejdet videre med planerne, som ser ud til at have ændret sig en hel del, idet udgangspunktet nu ikke længere var Nørager men Aalestrup. 29. april 1901 kunne man på forsiden af en avis i Aalborg læse:



”Vi bringer i dag et kort over den projekterede Midthimmerlansbane. Projektet er udarbejdet af ingeniør Winkel, og banen skal efter det udgå fra Svenstrup på statsbanen, følge Års-banen til Godthåb, og udmunde i Aalestrup på Hobro-Løgstørbanen, medens den på vejen passerer en lang række stationer.

Når man ser på linien, som den er afstukket, synes den ret skønsomt anlagt, således at de byer, der ligger på vejen, bliver berørte af banen, og således at man, så vidt gørligt, holder sig til midtlinien mellem statsbanen og Nibe-Års-banen. På de 6 2/3 mil fra Godthåb til Aalestrup går banen gennem kommuner, der har været nødt til at bygge og vedligeholde et meget stort vejareal (eksempelvis har Brorstrup-Haverslev-Ravnkilde et vejareal på ca. 14 mil sogneveje).

Hvis disse veje skal holdes i sådan stand, at den længere, gennemgående færdsel kan ske ad dem, vil adskillige af disse kommuner blive nødte til at søge amtets bistand. Nu er det en erfaring, at det er billigere at køre på jern end at køre på sten, og det er vel denne erfaring, som ligger til grund for denne bane.

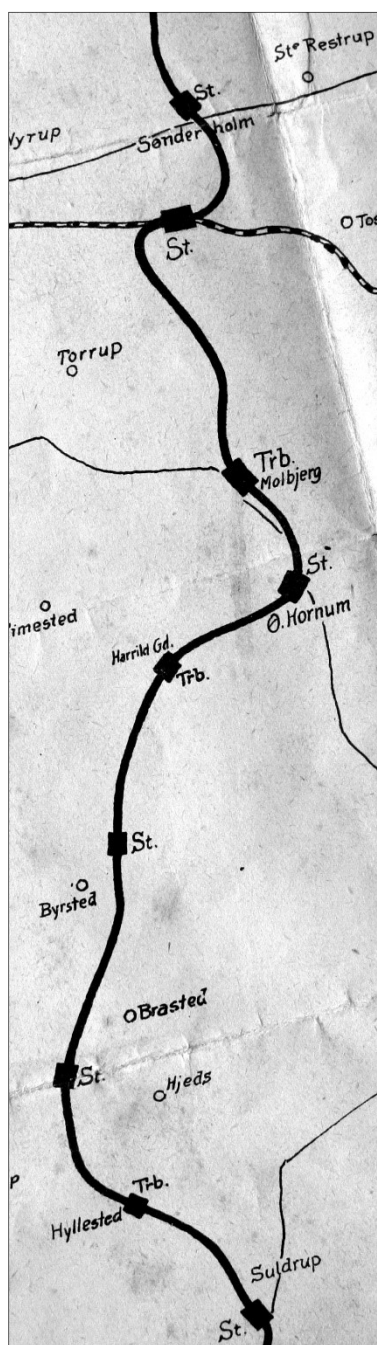
Som en fordel ved denne bane kan dernæst nævnes, at den peger mod Esbjerg. Den vil betegne en betydelig forkortelse af vejen til Esbjerg, når Viborg-Herning-banen er bygget.

Fra Aarestrup til Haverslev kommer banen til at gå igennem et af landets største skovkomplekser. Herfra vil der rimeligvis blive megen fragt med træ, både ad Aalborg til og til det træfattige Vestjylland.

Om banens retning, stationerne osv. osv. skal vi ikke udtale os, kun henvise til kortet. Hvis man spørger: er der da nogen udsigt til, at denne bane i nogen nær fremtid kan blive en realitet, må svaret være, at det udelukkende beror på egnen selv. Selvefølgelig er det ikke små ofre, der ved en sådan banes bygning pålægges de kom-

muner, der skal have gavn af den. Spørgsmålet er, om disse kommuner vil påtage sig ofrene. Vil de det, ja så skal banen nok blive realiseret. Trangen til banen vil blive målt efter de tilbud, som kommunerne gør om bidrag. Komitéen, hvis formand, som bekendt, er fabrikant Lyngby, Røde Mølle, arbejder stadig på projektet med assistance af ingeniør Winkel. Privatbaner plejer at have en lang vej frem. De vi har fået kostede 25 års arbejde. Lad os håbe, at denne komité må slippe med et mindre åremål”.

Hovedmanden bag projektet var ejeren af Røde Mølle, fabrikant Lyngby, og den tekniske leder var ingeniør Winkel, men iøvrigt ved vi ikke mere, end hvad vi kan se ud af sognerådsprotokollen og det korte avisreferat. Hvor langt man nåede i projekteringen vides ikke. I november 1901 kan man i sognerådsprotokollen læse at “Forundersøgelsen af banelinien mellem Aalestrup og Godthåb har kostet 200 kr. Deraf er indkommet ved frivillige bidrag 104 kr. Det vedtages at søge amtet tilladelse til at udbetale restbeløbet af kommunekassen. Det kunne godt lyde som om at “det var det” og dermed slut. Sognerådet behandlede i hvert fald ikke projektet yderligere, så det løb åbenbart ud i sandet på grund af modstridende eller manglende interesse og følgende mangel på finansiering.



Nøragerbanen 1918

Der gik nu adskillige år inden der igen skete noget nyt på jernbanefronten. Først i marts 1915 var der et nyt projekt på bedding. Det var nu et projekt, der lignede den oprindelige Nøragerplan, der i udvidet form kom i spil. Nu lød planerne på en bane fra Aalborg over Nørholm, Sanderholm, Øster Hornum, Væggerby, Suldrup, Sønderup til Nørager. Øster Hornum sogneråd udnævnte et medlem til at deltage i baneudvalget og i juni samme måned bevilgedes 75 kr. til arbejdet. Samtidig udtalte sognerådet at man for indeværende ikke havde nogen klar mening om, hvor stationen i Øster Hornum præcist skulle ligge. Af kortet fremgår, at der skulle være en egentlig station i Øster Hornum og et trinbræt i Harrild og et i Molbjerg.

Allerede i oktober 1915 var ingeniør Winkel, kendt fra 1901-projektet, kommet frem til at med en anslået km-pris på 50.000 kr., ville hele anlæggets 56 km koste 2.837.000 kr. Øster Hornum kommune skulle efter beregningen betale de 60.000 kr. Sognerådet var stemt for at bevilge pengene men ville dog først høre skatteydernes mening om sagen og indkaldte derfor til borgermøde i forsamlingshuset. På borgermødet var der stemning for at pengene skulle bevilges, men under den udtrykkelige forudsætning at stationen ikke kom til at ligge over 300 meter fra Øster Hornum brugsforening.

Der var nu stille om sagen 1½ års tid og først i juli 1917 kom sagen igen op, idet sognerådet valgte ny repræsentant til baneudvalget. Det ser dog ud til at der var problemer med finansieringen af projektet, for sidst på året anmodede baneudvalget om at kommunen ville forhøje sit indskud fra 60.000 kr. til 70.000 kr. Det ville sognerådet ikke umiddelbart gå ind på, så igen indkaldtes der til borgermøde, hvor også et af baneudvalgets forretningsudvalgsmedlemmer deltog.

Begejstringen for projektet kunne ikke umiddelbart bære den ønskede forhøjelse af bidraget igennem hverken på borgermødet eller senere i sognerådet. I stedet foreslog man at den påtænkte bane gik i samarbejde med Svenstrup-Nibe-banen og at der reduceredes i projektet andre steder end omkring Øster Hornum. Under disse betingelser ville man godt være med til at forhøje bidraget.

At det ikke kun var kommunen, der ville binde kapital i banen ses af at en privatmand fra Abildgård ville indskyde 15.000 kr. i projektet.

Kommunen indvilgede i at garantere for beløbet mod fuld sikkerhed i vedkommendes ejendom. Der bevilgedes fortsat småbeløb til forundersøgelser af den projekterede bane, men begejstringen var absolut for nedadgående. Et vink om at de gyldne jernbanetider måske var ved at være ovre fik man, da det konstateredes at Svenstrup-Nibe-banen ikke havde givet noget overskud det foregående år. Hvornår projektet endegyldigt løb ud i sandet vides ikke. Fakta er, at jernbanen gennem Øster Hornum aldrig blev til noget.

Dette jernbaneprojekt var dog ikke det eneste, der blev arbejdet på i disse år. Lidt længere mod syd var der samtidig planer om en bane fra Øster Hurup over Terndrup, Arden, Haverslev og, mest interessant for Øster Hornum-borgerne, en station i Sønderup eller Knolde og derfra videre til Aars. Dette projekt blev som bekendt heller aldrig realiseret.



Intercitytog passerer Støvring 1981 – uden at standse

Frem til 1. april 1969 kunne man tage til Godthåb eller Støvring, hvis man ville med tog. Efter denne dato var der kun tog fra Støvring, og da den også lukkede 1974, måtte man helt til Aalborg eller Skørping for at komme ud i den vide verden med tog. Med genåbningen i 2003 af stationen i Støvring kom toget igen lidt tættere på.