



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

Forord

I 1995 udgav Dronninglund Kommune jubilæumsbogen »Dengang - og de første 25 år«.

Jeg gav dengang udtryk for, at jeg troede, at bogen ville blive godt modtaget og læst af mange - og den ville medvirke til at øge interessen for det kommunalpolitiske arbejde. Endelig gav jeg udtryk for, at jeg håbede, at bogen ville skabe så stor interesse, at der ville blive grobund for udgivelse af yderligere bøger om vor kommune.



Det har vist sig, at der har været stor interesse for bogen, og den er blevet læst af mange. Det er derfor glædeligt, at der nu sker en opfølgning. De samme forfattere, som skrev den første bog, har også skrevet »Til lands - til vands - og på skinner«. Bogen beskæftiger sig med transport, samfærdsel, trafik - i det hele taget infrastrukturen i Dronninglund Kommune - indtil åbningen af den første del af motorvejsstrækningen gennem vor kommune. Et interessant emne.

Sluttelig vil jeg gerne takke redaktionen for det store arbejde, der er udført i forbindelse med udgivelsen af bogen. Jeg er ikke i tvivl om, at mange vil fatte interesse for bogen - det er jo sådan, at historiske begivenheder har det med at blive vurderet som værende bedre, end de faktisk var, efterhånden som tiden går.

A handwritten signature in cursive script that reads "Poul Møller".

Poul Møller
borgmester

»VAND, VEJE OG SKINNER«

af Ole Torp Andersen

Når man i dag kører ad den nye motorvej gennem Dronninglund Kommune, og man ellers ikke har nogen tilknytning til området, registrerer man knapt nok, hvor man er. Det er noget, som er karakteristisk for færdsel på motorveje. Højest funderer man lidt over navnene på tavlerne ved frakørselsvejene: »Flauenskjold (mærkeligt navn!)«, »Hjallerup (det er vist noget med et eller andet marked)«, »Dronninglund (er det ikke en forstad til Randers ? Det går sandeligt kvikt på disse motorveje I Nå, nej. Det hedder vist Dronningborg.)«. Og så er man gennem kommunen. Tager man den på tværs i kommunen går det lidt mere astadigt. Men det er faktisk muligt at køre i bil fra Skarvad ved kommunegrænsen i vest over motorvejsoverkørslen og via omfartsvejen nord om Dronninglund til Asaa i øst på 25 minutter (og det endda uden at overskride fartbegrænsningerne.)

BRIGADEREN OG FÆRGEMANDEN

Der er ikke noget at sige til, at vendelboerne kunne blive meget frustrerede, hvis de efter en lang og besværlig tur ad elendige veje endelig nåede frem til færgebroen i Nørresundby for så at møde en sløv og ineffektiv færgemand - det må kunne sammenlignes med at sidde fast i en flere kilometer lang bilkø på en motorvej. Men derfor behøver man jo ikke gribe til slående argumenter.

Det skete imidlertid den 11. juni 1783, hvor brigader William Halling fra Dronninglund ankom med heste, vogne og tjenere og forlangte at blive sat over Aalborgsund. Og det i en vis fart! Færgemanden, Chr. Nielsen Gildsig, som i forvejen ikke var kongerigets hurtigste og mest effektive, blev sikkert ikke venligere stemt af brigaderens bryske kommandotone, og forberedelserne til overfarten skred så langsomt frem, at brigaderen »udstødte en strøm af injurerende tilråb som *Kanalie, Hundsvot, Kæltring og Tyveknægt* og som finale tildelte Gildsig et slag på hans kæbe,« som det hedder i referatet fra den efterfølgende retssag. Der blev stor opstandelse ved færgestedet, og oldermanden for færgelauget blev tilkaldt. Halling forlangte nu Gildsig arresteret, men det blev ikke efterkommet. Tværtimod rejste færgelauget sag mod brigaderen, som blev dømt for vold mod færgemanden.

Om selskabet fra Dronninglund blev sat over til Aalborg den selv samme dag, vides ikke, men netop i 1783 købte Halling en ejendom i Aalborg. Her byggede han sig en bygård i prangende barokstil (nu: Hotel Phønix). Det eneste egentlige adelspalæ i Aalborg.

Dronninglund-Aalborg retur: 3 dage

Når man kører en af de ovennævnte ture, spekulerer man sikkert ikke på, hvor besværligt og tidskrævende det var at forcere samme strækning for bare 200 år siden. Omkring 1800 tog en tur fra Dronninglund til Aalborg og tilbage (7 mil = 52 km) i vogn med to raske heste forspændt tre dage: En dag gik med at køre til Nørresundby, en dag med at sejle over fjorden til Aalborg, forrette ærinder der og sejle tilbage, og hjemturen varede den tredje dag. Og det var endda kun, når vejr og vind skikkede sig. I perioder med dårligt vejr kunne turen vare endnu længere. Især var den primitive færgeoverfart over Aalborgsund følsom overfor dravis og hårdt vejr. De eneste, som profiterede af det, var de mange gæstgivere i Nørresundby og Aalborg, hvor de ventende vendelboere måtte indkvartere sig. Man tør næsten ikke tænke på, hvor lang tid det tog, og hvor anstrengende det har været for fiskekonerne fra Hou, som spadserede hele vejen til Hjallerup Marked for at afsætte deres røgede sild. De havde oven i købet deres store kurve med fisk at slæbe på.

Navigare necesse est.....

Ganske vist var »fysiske anstrengelser« og »tid« begreber, som mennesker i det førindustrielle samfund havde et helt andet forhold til, end vi har. Men menne-



Hvor besværlig overfarten med færgerne mellem Nørresundby og Aalborg nar været, giver dette gamle foto et indtryk af Når bønderne fra Vendsyssel efter venten på Nørresundbysiden endelig kunne begynde den besværlige losning af varer, heste, kreaturer og mennesker (og man sejlede ikke, før færgen var fyldt helt op), så ventede der en lang og i tider med hårdt vejr ikke helt ufarlig transport over fjorden i de primitive færger. I 1862 var der således en kæntringsulykke, hvor flere personer omkom.

Selv efter at pontonbroen var blevet etableret i 1865, måtte man mange dage om året have færgerne i brug. På grund af sin konstruktion med pontoner var broen nemlig særdeles påvirkelig overfor strøm, vind og is. I sådanne tilfælde kunne det godt tage et døgn, før den var på plads igen. Billedet er fra 1870 og viser en sådan situation. (foto: Stadsarkivet i Aalborg).

skene har altid prøvet på at undgå de værste naturskabte forhindringer, når man skulle fra et sted til et andet, og her kommer vandvejen ind som en lettere forbindelseslinie. Det har især været oplagt, når man går tilbage til de perioder, hvor store områder af Vendsyssel var dækket af vand. Således har Nationalmuseets udgravninger i engene umiddelbart vest for Bredekær Præstegård i Klokkeholm vist, at der her i vikingetiden højst sandsynligt har været en landingsplads - måske endda en havn. Rigsantikvar P. V. Glob havde den formodning, at der i forbindelse med »havnen« havde været nogle bygninger evt. i form af en mindre borg. Denne formodning blev understøttet af fundet af bygningsfundamenter i kampesten. Senere faldt vandstanden, og vandvejen blev til slugter og enge.

Men også på østkysten var der steder, som var selvskrevne som anløbssteder. Det var især ved udmundingen af åerne, Voer Å, Asaa og Geraa. Til forskel fra sejladsen til og fra den vestlige ende af det område, som nu dækkes af Dronninglund Kommune, så var det muligt at fortsætte hermed på østkysten, også efter at Vendsyssel havde fået den fordeling mellem land og vand, som vi kender i dag (mere om dette emne i afsnittet »Landet ved Østerhavet«). Når man tager de store skovområder (de største samlede skovområder i Vendsyssel), Jyske Ås' uvejsomme bakker og kær og moser mod syd i betragtning, er der ikke noget at sige til, at så megen transport som overhovedet muligt foregik via østkysten. Det var nødvendigt at sejle.

SKOVEN SPÆRREDE

At skoven (Storskoven) besværliggjorde transport og kontakt mellem de enkelte dele af Østvendsyssel - og at det ikke kun var en fortidig foretelse, vidner følgende samtale mellem repræsentanter for Voer Kommune (V.), som ved kommunesammenlægningen i 1970 blev en del af Dronninglund Kommune, og forfatteren (f.) om. Samtalen var et led i arbejdet forud for udgivelsen af jubilæumsbogen »Dengang - og de første 25 år«:

f.: Der var planer om, at I måske skulle være en del af Sæby Kommune, men så blev det Dronninglund i stedet. Hvordan var jeres forbindelser til de to »kommunecentre« inden al den snak om sammenlægning.

V.: Der er slet ingen tvivl om, at vi orienterede os mod nord (Sæby). Mod syd (Dronninglund) var skoven. Den har altid adskilt os. Sådan har det altid været. Den har altid dannet en både fysisk og psykisk barriere.

Havnebyen Asaa

Asaa blev efterhånden den vigtigste af anløbsstederne på østkysten. Det var lettere (eller rettere: mindre besværligt) for bønderne fra Ørum og Ravnstrup at køre tværs over til Asaa end sydpå til Aalborg. Ikke blot fra Hellevad og Ørum

sogne i vest, men også fra Albæk og Voer sogne i nord og fra store områder af den nuværende Hals Kommune søgte man til Asaa. Hverken Sæby eller Fladstrand (Frederikshavn) havde nemlig kapacitet til at modtage de efterhånden store mængder af landbrugsprodukter. Så hele Østvendsyssel blev efterhånden Asaas opland, og byen udviklede sig da også i løbet af 1800-tallet til den største (og faktisk eneste) bymæssige bebyggelse i det store Dronninglund Sogn. Især efter at loven om næringsfrihed i 1857 havde åbnet for handel og håndværk udenfor købstæderne, kom der for alvor gang i udviklingen af byen med pakhuse, posthus, nye privathuse og ikke at forglemme en efter tidens forhold stor og flot kro. Byen var til daglig fyldt med vogne og mennesker, og en ny anløbsbro tillod fra 1878 skibene at laste og losse til og fra såvel danske havne som havne i det nærmeste udland- især Norge og Sverige. En ikke ubetydelig del af transporterne var med landbrugsvarer til Aalborg, hvilket viser, at trafikmønsteret i Østvendsyssel faktisk var det samme i hele det 19. århundrede (se videre om Asaa i afsnittet »Landet ved Østerhavet«).

Hjulspor

»Fra hver eneste landsby trak hjulsporene deres tynde striber over marker og

heder gennem skovene og op over bakkeåsene frem til andre landsbyer og tingsteder. Små veje mødtes og blev til større veje, et net af årer, som på godt og ondt prægede udviklingen og brød isolationen.« Sådan beskriver redaktør C. Nørrelykke i bogen »Langs Voer A« vejnettet i det gamle Østvendsyssel, og netop »hjulspor« er det ord, som bedst dækker 95% af vejnettet langt op mod vor egen tid. De sidste 5% udgjordes af de overordnede veje, de såkaldte »alveje« - af hvilke de højest prioriterede var kongevejene. Her i området var der to: Kongevejen fra Nørresundby over Hjallerup til Agersted og videre op til Sæby, og vejen fra Hals vest om Hou og videre gennem Melholt, Gerå, Asaa, Sørå til Voerså. Alvejen fra Hallund over Hellevad og Landvad til Dronninglund fulgte på lange strækninger en af de gamle oldtidsveje og var oprindeligt ment som en tværforbindelse mellem Nørresundby-Hjørring-vejen og den ovenfor nævnte fra Nørresundby til Sæby. Endelig var der fra Dronninglund til Gerå en transportvej for tømmer fra Storskoven. Efterhånden gik udskibningen af tømmeret over på Asaa, og vejen flyttedes tilsvarende.

Men selv de overordnede veje havde en så ringe standard og var så dårligt vedligeholdte, at færdsel på dem har været lidt af en prøvelse især med datidens ukomfortable transportmidler. Veje i moderne forstand har der overhovedet ikke været tale om. Kongevejen fra Hjallerup og tværs over til Sæby var - især i sin sidste tid som hovedfærdselsåre - udsat for stærk kritik. Således udtaler by- og herredsfoged Gad i Sæby i 1844: »Vejen gennem Dronninglund Herred er paa den meste Strækning en af Sandflugt nedhulet Vej, paa sine Steder endog besværet med Veld.« Og 3 år senere får den prædikaten »den sletteste Vej i Riget.« Med datidens generelle vejstandard in mente var det en nok så kraftig nedklassificering.



DE STIVE VOGNE OG VEJENE

Udover at det var særdeles ukomfortabelt at benytte datidens stive hestevogne som transportmiddel, så havde den slags køretøjer faktisk også indflydelse på vejforløbet. Herom fortæller J. C. Jensen i »Bogen om Landsbyen Agersted«:

De stive vogne medførte ogsaa, at hvor en Bivej løb til en Hovedvej, blev der to lignende Kurver. Kørepladsen blev her en Trekant med to konkave Sider. Disse Kurver, hvor to Veje løb sammen, bidrog yderligere til, at Vejene blev slyngende. De stive Vogne var ogsaa Aarsag til Melvejenes Opstaaen. En Melvej er oprindeligt en Mellemsvej, d.e. Vejen mellem Hjulsporene. I dybe Hjulspor kørte de stive Vogne sikrest, saa sikkert endog, at man kunde tillade sig at sætte Hestene i Trav en lille Tid.

Nye vejforløb

Nationalt set var 1864 nok den begivenhed i det 19. århundrede, som havde størst indvirkning på det danske samfund, men af langt større betydning for menigmand i Vendsyssel var landbrugskrisen efter Englandskrigen og adskillelsen fra Norge, som var målet for den skudehandel, som indtil da havde blomstret langs landsdelens kyster - bl.a. med Asaa. Landbrugskrisen truede med at sinke udviklingen og gøre denne i forvejen afsidesliggende landsdel endnu mere

fjern og tilbagestående. Men fra centralt hold var man klar over, at der efter disse sorte år måtte sættes ind med forbedringer af infrastrukturen især i rigets yderste provinser. Det første synlige resultat af disse overvejelser var to hovedlandeveje fra Frederikshavn med retning mod Aalborg: Den vestlige over Hjørring og den østlige over Sæby. Den sidstnævnte, som blev åbnet i 1853, kom til at erstatte kongevejen gennem Ørsø og Agersted og fik et forløb, som afveg betydeligt fra denne på stykket fra Hjallerup og op til syd for Sæby, idet den blev forlagt mod vest over Dybvad og det, som senere kom til at hedde Flauenskjold og Allerup. Dermed skabtes der nye muligheder, som da kromanden ved kongevejen i Agersted indså, at trafikken nu ville søge ad den nye vej og flyttede sin kro til gården Gårdsholt, som lå lige op til den nye landevej. Det var begyndelsen på Flauenskjold. Men selv med denne store forbedring af forbindelserne sydpå til Aalborg var Asaa stadig det førende center for ind- og udførsel af varer til og fra Østvendsyssel og blev ved med at være det, indtil jernbanen kom omkring århundredskiftet. Et synligt bevis herpå var anlæggelsen af amtslandevej en fra Hjallerup til Asaa, som var færdig kun en snes år efter åbningen af statsvejen mellem Nørresundby og Frederikshavn over Sæby. I 1856 fik Nørresundby handelsrettigheder, så vendelboerne kunne handle der, og de slap dermed for færgeturen. 1865 blev færgefarten til Aalborg afløst af en pontonbro, hvor der dog stadigvæk skulle betales en afgift for at komme over fjorden - nu hed det blot bropenge. Men det flyttede ikke synderligt meget af varetransporten fra Asaa til Aalborg/ Nørresundby (se mere om vejene i afsnittet »Fra hjulspor til motorvej«).

Diligencer og dagvogne - datidens rutebiler

De foregående dele af dette afsnit har mest drejet sig om behovet for transport af varer og de forsøg på at imødekomme disse behov, der blev gjort. Men der var selvfølgelig også et behov for ren personbefordring, selv om dette behov kun var en brøkdel af nutidens. Hvis man undtager de sjældne kongelige besøg, hvortil man naturligvis anvendte de kongeveje, som gik gennem området, samt rejser foretaget af højere embedspersoner, så var det meget besværligt, fysisk krævende og meget tidsrøvende for menigmand (og det vil for 99% vedkommende sige bønderne) at foretage en rejse, som rakte blot lidt længere end ud over sognegrænsen. Rejser måtte foretages helt og aldeles ved egen foranstaltning, idet der ingen offentlige befordringsmidler fandtes, før jernbanerne begyndte at brede deres edderkoppenet ud over landet (og Vendsyssel var det sted, hvor det sidst skete).

Dog var der en kort periode fra sidst i 1800-tallet til omkring 1920'erne, hvor Østvendsyssel lagde veje til det, som er blevet benævnt som »datidens rutebiler«. Postvæsenet (under hvilket de offentlige befordringsmidler sorterede) havde i midten af 1800-tallet introduceret den første form for offentlig persontransport i Vendsyssel, »personposten« eller med den franske betegnelse, som den hurtigt blev kendt under, »diligencen«, Diligencer, som var store, lukkede vog-

ne med plads til post, passagerer og kusk, forspændt to eller fire heste, krævede imidlertid en vis standard af de veje, de skulle køre på. På sådanne veje kunne de til gengæld køre med den for datiden svimlende hastighed af 3 mil (= 22 km) i timen. Det var derfor oplagt, at det sted, hvor den første diligencerute kom til at gå gennem området, var ad den nye statsvej mellem Nørresundby og Frederikshavn. Ruten, som startede i 1876, passede Hjallerup to gange hver nat. Efter at den nye tværvej fra Hjallerup til Asaa var færdig i 1873, gik der blot en halv snes år, før der var etableret daglig diligencenkørsel mellem de to byer med stop ved Dronninglund Apotek. Med jernbanernes indtog i Vendsyssel var det sket med diligencenkørslen. Ruten Hjallerup-Asaa blev som den sidste eksisterende diligencerute i Vendsyssel nedlagt i 1899, da »Sæbybanen« åbnede med flere stationer og trinbrætter i den gamle Dronninglund Kommune.

Diligencerne blev afløst af en anden form for kollektiv trafik på de strækninger, som ikke direkte blev betjent af jernbanen. Det var dagvognene. Til forskel fra diligencerne var dagvognene ejet af lokale vognmænd, som af postvæsenet fik koncession på bestemte ruter, hvis deres vogne (og kuske) overholdt etatens forskrifter. Altså nøjagtigt samme forhold som i nutiden mellem NT og rutebilvognmændene. De første dagvogne afløste diligencerne på strækningen Aalborg - Frederikshavn, som blev gennemkørt 6 gange om ugen, og også Hjallerup - Asaa blev betjent af dagvogne (her: to gange dagligt). Denne rute blev nedlagt i 1908. Dog opretholdt man dagvogn på strækningen Dronninglund - Asaa indtil 1914, hvor sidebanen Ørsø -Asaa blev oprettet. Dagvognsruten på statsvejen var mere sejlivet, og så sent som i 1921 blev der etableret en forbindelse mellem Hjallerup og Klokkeholm. Ved Vodskov - Østervraa - Banens start i 1924 blev denne sidste dagvognsrute i det område, som dækker den nuværende Dronninglund Kommune, nedlagt.

Hvor stor betydning diligencerne og dagvognene havde for folks muligheder for kontakt med verden udenfor lokalområdet, ses af dette udsagn af en borger i Hjallerup (»Jyske Byer og Deres Mænd« - 1917):

Dagvognen har fået stor betydning for os. Ikke blot får vi nu vores post fra Vodskov og altså noget tidligere, end da vi fik den over Dronninglund. Tænk bare, vi kan tage med dagvognen til Vodskov og derfra til Aalborg med tog, og samme dag benytte tog og dagvogn til hjemrejsen.

Man forstår begejstringen. Det er sandelig en markant forbedring af forbindelserne til omverdenen - ikke mindst hvis det sammenholdes med beskrivelsen i afsnittet »Dronninglund-Aalborg retur: 3 dage«.

Antallet af rejsende med diligence:

PÅSTIGNINGSSTED	1860/61	1870/71	1884/85	1898/99
Aalborg	3880	3356	1857	2946
Hjørring	1124	1407	846	241
Hjallerup	*	*	146	312
Asaa	*	*	74	271
Flauenskjold	*	*	214	394
Sæby	274	301	1102	2033
Hals	*	*	*	635

For de tre påstigningssteder indenfor den nuværende kommunes område var der tale om en stigning på ikke mindre end 125% i det samlede pas-sagertal i de 14 år, hvor de tre byer er med i opgørelsen. For Aalborgs og Hjørrings vedkommende slår »jernbaneeffekten« markant igennem fra 1879, hvor den faste jernbanebro over Limfjorden fuldendte Aalborg-Hjørring-Frederikshavn-banen.

(* : ikke etableret diligencenkørsel)

Kilde: Postmester Th. Kornerup: »Postvæsenets udvikling i Vendsyssel« (Samlinger til Jydsk Historie og Topografi 1901-03).



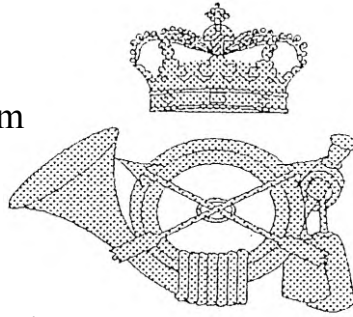
Hjallerup blev tidligt i kraft af sin placering ved to hovedfærdselsårer (Aalborg-Frederikshavn og Hjallerup-Asaa) et trafikalt knudepunkt. Allerede i 1877 - kun et år efter at en af diligenceruterne begyndte at køre gennem byen - fik det egen postekspedition med telegrafstation.

Dette billede er fra 1912, og udenfor posthuset ses diligencens afløser, dagvognen, som 6 dage om ugen kørte med post og passagerer til Aalborg. (foto: Lokalhistorisk Arkiv, Hjallerup).

Post i Østvendsyssel

I en længere afhandling om postvæsenet i Jylland (»Samlinger til Jydsk Historie og Topografi - 3 .rk. - 3 1901-03«) skriver daværende postmester i Thisted, Fr. Olsen, om postbetjeningen i Vendsyssel:

»Hvis man tror, at man ved at tage et begrænset område som Vendsyssel kan få et let overskueligt billede af hele landets postale udvikling, så tager man grueligt fejl. Thi var der nogen landsdel, der i de første to hundrede år af postvæsenets beståen blev stedmoderligt behandlet, var det Vendsyssel.«



Faktisk var det kun på grund af en håndfuld initiativrige statsembedsmænd, som var udstationeret i den fjerntliggende provins, at der kom gang i de postale forbindelser til resten af kongeriget. Indtil 1711 gik postvæsenets jyske rute ikke længere end til Aalborg, men byfogden i Hjørring organiserede for privat regning en postrute til Hjørring, Fladstrand (senere: Frederikshavn), Sæby og Skagen, og i 1714 måtte etaten nødtvunget udnævne ham til postmester. I 1751 fik også toldereren i Fladstrand bestalling som postmester for området Sæby, Fladstrand og Skagen, efter at han i flere år havde kritiseret den dårlige (= ikke-eksisterende) postbetjening.

Hermed var købstæderne i Vendsyssel sikret en rimelig postgang, som med tiden nærmede sig resten af landets standard. Men for den del af befolkningen, som boede i landdistrikterne (og det gjorde størsteparten) var det forbundet med store anstrengelser at sende og modtage forsendelser. Sydøstvendsyssel var et af de typiske landdistrikter uden købstæder, og i sidste halvdel af 1700-tallet var man her afhængig af, hvilke initiativer til nye postruter, der udgik fra den nysudnævnte postmester i Fladstrand. Brevsamlingsstedet i Sæby blev først et stykke ind i 1800-tallet ophøjet til postekspedition, og først fra 1869 fik man i området syd herfor glæde af den nye postekspedition, idet en af de nye »postbudgange« kom til at gå (i ordets bogstavelige betydning) fra Sæby til Geraa to gange om ugen. De øvrige ruter med gående post var:

Hjallerup-Asaa (3 gange om ugen)

Flaenskjold-Dybvad (3 gange om ugen)

Aalborg-Hals (2 gange om ugen)

Efterhånden omdannedes en del af de gående budgange til kørende (se afsnittet om diligencer og dagvogne). I den sydlige ende af distriktet havde Hals i øvrigt på et så tidligt tidspunkt som 1786 fået status som postkontor, men det blev nedlagt i 1810 og opnåede først samme status igen i 1889. Vejenes kvalitet og forløb spillede selvfølgelig en stor rolle for, hvor man lagde de forskellige brevsamlingssteder. Så længe Kongevejen, som gik diagonalt ind gennem det område, som dækkes af den nuværende Dronninglund Kommune,

var hovedfærdsåren, var der langs med den brevsamlingssteder. Det var som regel på kroerne, hvor diligencerne - senere dagvognene - havde faste stoppesteder. Men da den nye landevej fra Nørresundby til Sæby kom til at gå gennem Flauenskjold, blev brevsamlingsstedet flyttet hertil fra Agersted. Det var også samme år, at Hjallerup af samme årsag fik sit eget brevsamlingssted, og da landevejen tværs over til Asaa (via Dronninglund) blot en snes år senere blev etableret, blev Hjallerup som følge af sin status som trafikalt knudepunkt »forfremmet« til postekspedition.

Hjallerup Kro

fr. Hjallerup,

*beliggende ved Hovedlandevejen midtvejs mellem
N. Sundby og Sæby, anbefales.*

F. KYLLESBECK.

*Det var selvfølgelig helt oplagt, at kromanden i Hjallerup skulle drage fordel af, at Hjallerup var blevet et trafikalt knudepunkt - især når kroen var det naturlige stoppested på turen ad den »nye« vejforbindelse. Det var trods alt kun godt et halvt hundrede år siden, den var blevet etableret.
(Fra en Kommunal Vejviser - 1908).*

I øvrigt startede alle de senere postkontorer i området som brevsamlingssteder for senere via status som postekspeditioner at blive postkontorer omkring århundredskiftet - som det fremgår af følgende skema:

	brevsamlingssted	postekspedition	postkontor
Asaa	1878	1879	1889
Dronninglund	1884*	1899	1902
Flauenskjold	1853	1879	1902
Hjallerup	1853	1877	1889

*) Ved oprettelsen fik brevsamlingsstedet navnet »Dronninglund Apotek«. Kort tid efter blev navnet dog ændret til »Dronninglund«.

Smeden på Voergaard i 1880'erne, Jakob Peter Lyngby, var en aktiv og opfindsom person, som var meget interesseret i mange ting - også uden for sit eget fagområde. Om det skyldtes utilfredshed med den offentlige service, vides ikke, men han lod fremstille en stor og solid posttaske mærket »Hjallerup Voergaard« (som nu befinder sig på Try Museum). Hver gang smeden selv eller en af hans svende eller lærlinge (han havde tre af hver kategori) kom til Hjallerup, blev postekspeditionen besøgt og posten hjembragt. Det svarer til, når virksomheder tømmer deres postboks i dag. Når det var Hjallerup og ikke Flauenskjold, som dog var betydeligt nærmere, så skyldtes det, at Voergaards postadresse var pr. Hjallerup. Det blev dog ændret senere. (foto: Bent Baumann Jensen).



Op gennem 1900-tallet skød brevsamlingsstederne og postekspeditionerne op - især i forbindelse med fremkomsten af de to private jernbanelinier gennem området. Med tiden begyndte etaten at se med mere kritiske øjne på udgifterne til de efterhånden talrige postekspeditioner og postkontorer i de tyndere befolkede dele af landet. 13. januar 1930 havde lederen af det danske postvæsen, generaldirektør Mondrup, en artikel i Aalborg Amtstidende, hvori han bebudede nedlæggelse af landpostkontorer over det ganske land. Det skulle helst ske ved såkaldt »naturlig« afgang, og meget belejligt var der netop sket det, at postmesteren i Flauenskjold var død året forinden. Det samme var sket i Gedsted i Himmerland, og disse to steder fremdrager generalpostdirektøren som eksempler på steder, hvor man kunne starte nedlæggelserne. Ja, faktisk var det allerede sket i Flauenskjold. Svaret lod imidlertid ikke vente længe på sig. Tre dage senere kunne man i samme avis læse et harmdirrende angreb på generaldirektoratet. Det var Flauenskjolds dynamiske »bykonge«, købmand Søren Jensen, som med næb og klør forsvarede byens postale interesser. Han skrev bl.a. (i uddrag - med bibeholdelse af den gamle retskrivning):

Landpostkontorernes Nedlæggelse

Skal vi finde os i det ?

Som bekendt har Postvæsenets Ledelse fundet sig foranlediget til at nedlægge Flauenskjold Postkontor fra den 1. December f A. Saa stort Hastværk har Postvæsenet haft med at nedlægge vort 50 aar gamle Postkontor, at det end ikke har haft Tid til at afvente Rigsdagens Beslutning derom, hvilket kræves, for at Transaktionen skal være lovmedholdelig - det er altsaa en provisorisk Foranstaltning, der her er bragt til Udførelse

Postvæsenets Ledere har ikke lagt skjul på, at man har i Sinde at nedlægge en række smaa Postkontorer paa Landet, og det til Trods for, at man stadig opretter nye Postkontorer i Kjøbenhavn og i Provinsbyerne.

Skal vi i Landdistrikterne finde os i det ?

Jeg mener, at der på det kraftigste bør protesteres fra hele Landet, ikke alene imod Flauenskjold Postkontors Nedlæggelse, men imod Nedlæggelse af Postkontorer paa Landet i det hele taget.

For Flauenskjolds Vedkommende har Postvæsenet ingen saglige Begrundelser for Nedlæggelsen.

Man paaberaaber sig Besparelse, men det vil tværtimod blive en betydelig Fordyrelse.....

Vi stoler fremdeles paa, at Rigsdagen tilsidst siger, at den ikke vil finde sig i Postvæsenets Forsøg paa at føre den bag Lyset, men forlange, at Tingene stilles paa rette Plads igjen, og at Postkontoret i Flauenskjold snarest gjenoprettes.

Resultatet af striden blev imidlertid, at postkontoret forblev nedklassificeret til postekspedition.



Det skulle ikke blive sidste gang, at etaten (senere: Post Danmark) krydsede klinger med repræsentanter for lokalsamfundene i Østvendsyssel, når der var optræk til nedlæggelse eller nedklassificering af postkontorer eller brevsamlingssteder. Som regel blev det, som postvæsenet ønskede, men sjældent uden sværds slag og som regel under stor mediebevågenhed. Knap 60 år efter »slaget« om postkontoret i Flauenskjold resulterede lignende planer for Agersted i mobilisering af udbredt lokal modstand, som kulminerede på et borgermøde med deltagelse af distriktspostmester Jens Kristensen, Frederikshavn, og den konstituerede postmester i Dronninglund, Leif S. Christiansen. Men som en af de aktive agerstedborgere, Helge Bendtsen, fortæller:

Trods stor lokal opbakning og megen avisskriveri, så blev det, som postvæsenet lige fra begyndelsen havde planlagt. Da vi kom til det omtalte borgermøde, fandt vi hurtigt ud af, at man på forhånd havde lavet alle aftalerne med en lokal handlende om at etablere en såkaldt postbutik i vedkommendes forretning. I dag er den i Brugsen.

Agersted var det første sted i Dronninglund Kommune, som fik en postbutik, men andre steder fulgte snart efter.

POSTHUSE

At det nye posthus i Asaa, som blev taget i brug i 1915, kom til at ligge i tilslutning til jernbanestationen, var et ønske fra privatbanen, som havde fået etableret sidebanen Ørsø-Asaa året før. Det er opført efter tegning af arkitekt C. Harild. Kontorlokalerne var i stuen.



1. og 2. sal var tjenestebolig for postmesteren.

På grund af den livlige sejlads til og fra Asaa blev der allerede i 1878 oprettet en station til statstelegrafen, men nu blev telegrafstationen integreret i posthuset.

Det fungerede som posthus indtil 1993, hvor postbetjeningen blev flyttet til Turistbureauet i Skippergade.

(foto: Lokalthistorisk Arkiv, Asaa).



Efter at have haft brev-samlingssted flere steder opførte den daværende postekspeditor i 1900 en bygning på hovedgaden i Dronninglund. Her indrettede han postekspedition og bolig til sig selv. Postvæsenet købte ejendommen i 1921, og den gennemgik året efter en

gennemgribende ombygning og udvidelse (overetagen blev bygget på). Kontorlokalerne var i stuen, og tjenesteboligen på 1. sal.

Billedet er fra 1922 - umiddelbart før åbningen (stakittet foran er knapt færdigt).

I 1972 blev postforretningerne flyttet til det nye posthus, som blev bygget, hvor den gamle stationsbygning havde ligget (nu: Stationsvej 4).

(foto: Lokalthistorisk Arkiv, Dronninglund).



Det første brevsamlingssted i Hjallerup var på Frederikshvile Kro, og da kroen blev flyttet op i den nordlige ende af byen, flyttede brevsamlingsstedet med. Efter at have været flere forskellige steder i byen, fik postkontoret (som det



efterhånden var blevet opklassificeret til) lokaler i denne bygning i 1927. Som det var standard for de fleste af posthusene, var der tjenestebolig for postmesteren på 1. sal samt loftetagen og kontorlokaler i stuen. I 1990 byggede man til vestenden af det gamle posthus, således at postforretningerne nu foregår i moderne og velindrettede lokaler i ét plan. *(foto: Lokalhistorisk Arkiv, Hjallerup).*



I 1902 fik postekspeditionen i Flauenskjold status som postkontor - forøvrigt samtidigt med Dronninglund. Det startede som brevsamlingssted i 1853, da den nye statsvej Nørresundby-Sæby blev ført igennem, og kromanden i Agersted flyttede derop og tog bijobbet som brevsamler med.

Det samlede personale er her opstillet udenfor postkontoret i 1911. Fra venstre: 4 gående postbude (læg mærke til stokkene), 2 cyklende postbude, dagvogn med kusk og længst til højre postmesteren.

Det nye posthus (nu: Aalborgvej 580) blev bygget i 1903 og virkede som posthus indtil 1970, hvor postforretningerne blev flyttet til Meyersvej 5. Som det fremgår af billedet var postmesterens privatbolig til venstre, mens postkontoret var i fløjen til højre.

(foto: Lokalthistorisk Arkiv, Flauenskjold).

Omdeling af post

I postvæsenets tidligste periode var der ikke tale om, at posten blev husstandsomdelt. Den blev bragt frem til brevsamlingsstederne, hvor lokalområdets beboere så kunne afhente den. I visse områder var der end ikke brevsamlingssteder. Således måtte beboerne på østkysten selv drage til Dronninglund for at hente deres post, indtil der i 1878 blev oprettet et brevsamlingssted i Asaa.

Da man begyndte at uddele posten, skete det til gengæld flere gange om dagen.



Dalsgaards idylliske billede af landposten med cykel i Storskoven er ikke helt dækkende for det anstrengende og barske job, det var at uddele post før motoriseringen af postruterne i landområderne.

Lars Herman Larsen (født 1915 på Frederiksløst ved Hjallerup) fortæller om landposten Anton Andersen fra Hjallerup, som havde en daglig tur på 30-40 km:

»Om sommeren, og når vejr og føre ellers tillod det, kørte han på cykel. Han skulle besøge alle på turen, også selvom der ikke var post at aflevere, for at spørge, om de havde post at sende. I snefog gik han turen til fods. Det hændte, at en gård lod spænde for slæden og kørte ham, men det hændte også, at han måtte spadserere hele vejen i dyb sne. Vi var sidste sted, han besøgte, og så var der kun tilbage at gå 2 km til posthuset. Enkelte gange har jeg set ham komme sent om aftenen, træt og udaset efter 12 til 15 timers march med et tungt posttornyster på ryggen og en stok i hånden.«

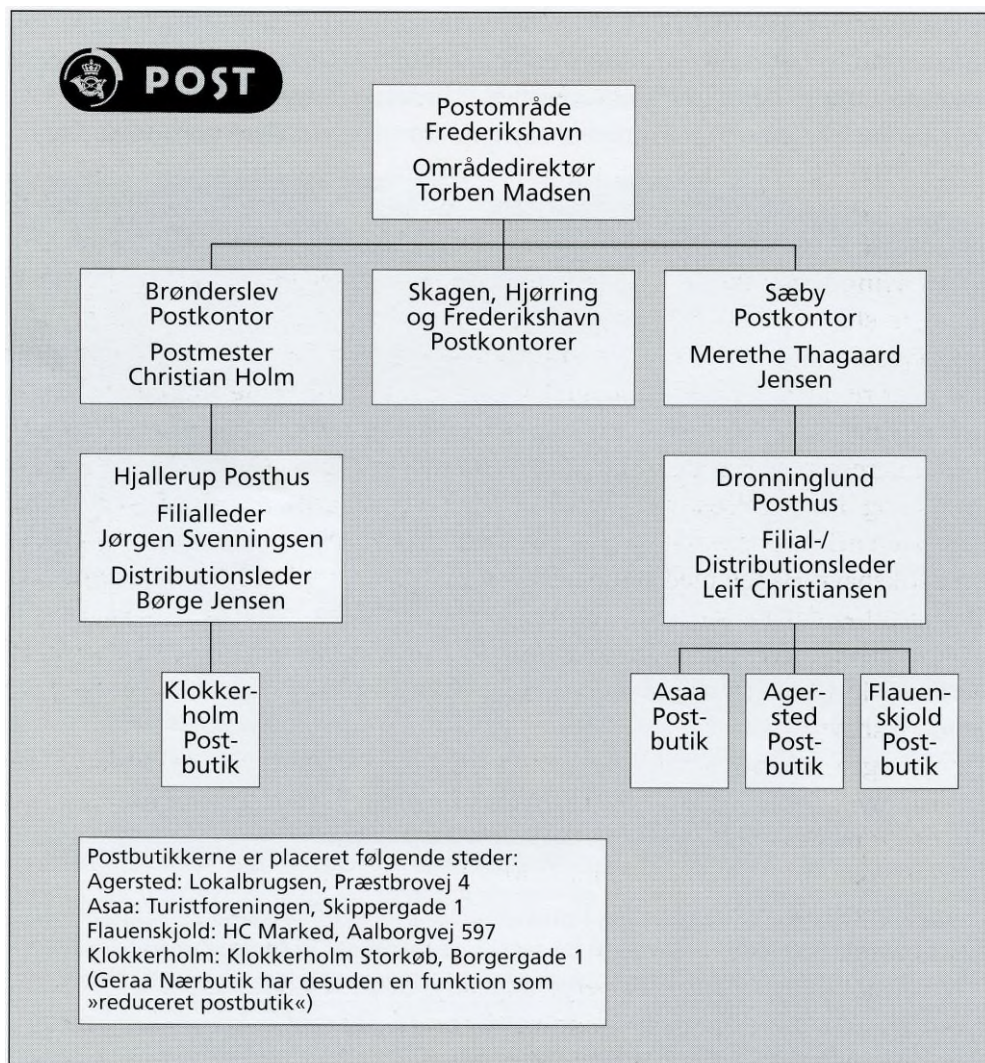
Helt op til sidst i 60'erne var der en del postruter i området, som blev betjent af postbude på cykel. (foto: E. Dalsgaard - Lokalthistorisk Arkiv, Dronninglund)

Rekorden i Østvendssyssel må vist siges at tilhøre postmesteren i Dronninglund fra 1907, V Gundelach, som fik gennemført, at posten blev delt ud i byen ikke mindre end 4 gange dagligt - tre gange med breve og aviser og en gang med pengepost.

I Klokkeholm havde man fra 1924 fået bragt posten fra Hjallerup frem med den nye jernbaneforbindelse Vodskov-Østervraa. Men i de første 12 år blev den kun omdelt en gang om dagen. Håndværker- og Borgerforeningen ansøgte i 1936 postvæsenet om, at det måtte ske to gange dagligt. Det blev bevilget.

Men heller ikke omdelingen af post har undgået nedskæringer i vor egen tid. I 1991 gik man over til et nyt omdelings system, som medførte, at antallet af postbude gik ned.

I dag er det gamle etatssystem forsvundet og postvæsenet er organiseret under navnet »Post Danmark«. Strukturen for Østvendssyssel ser således ud:





Vodskov-Østervraa

Banerne satte skub i udviklingen

Hvis det var gået meget trevent med udbygningen af postvæsenet i et decideret landområde som Østvendssyssel i det meste af 1800-tallet, så betød etableringen af jernbaner, at udviklingen på dette område såvel som på mange andre områder nu begyndte at bevæge sig fremad i spring. At jernbanen især ville komme landdistrikter til gode, vidste man godt. Da Den Kgl. Jernbanekommission i 1847 spurgte amtmænd, amtsråd og borgerrepræsentationer om deres syn på jernbanen, var amtsrådene (som varetog landområdernes interesser) enige om, at jernbanerne ville blive af stor betydning for landdistrikterne, mens købstædernes repræsentanter mente, at denne nyskabelse ville være til skade for dem.

Da den statslige jernbane med indenrigsminister Estrups lovforslag nåede frem til Nørrejylland, standsede den ikke ved Limfjorden - som vi har set det med en anden etat: postvæsenet. Aalborg skulle nås i 1869, og strækningen Nørresundby-Hjørring-Frederikshavn skulle være færdig to år senere, hvilket også kom til at holde stik. Den faste jernbanebro over Limfjorden i 1879 knyttede endelig Vendsyssel sammen med resten af hovedlandet, men flere steder i Vendsyssels udkanter rumlede man allerede med planer om at supplere statsbanen med lokale jernbaner, som var baseret på lokal finansiering fra de berørte kommuner og byer, interesserede private og om muligt statsstøtte. Også i Østvendssyssel var der stærke og indflydelsesrige kræfter i gang for at udfylde, hvad man lokalt benævnte »Det banetomme Rum«. Det resulterede i 1899 i Nørresundby-Sæby-Frederikshavn-Banen med stationer i Rørholt, Dronninglund, Ørsø og Agersted. Omfanget af den private jernbaneaktivitet går op for en, når man konstaterer, at lov om private jernbaner af 8. maj 1894 omfattede ikke mindre end 14 baner på øerne og 15 i Jylland - heriblandt »En Jærnbane fra Nørre-Sundby over Sæby til Frederikshavn«.

Udviklingen fortsatte med uformindsket styrke også efter århundredskiftet, og en liste over de ansøgninger om tilskud til baneprojekter, som Hellevad-Ørum Sogneråd modtog i løbet af året 1919, bekræfter dette:

- Brønderslev-Jerslev-Flauenskjold-Ørsø: kr. 10.000 (afslag)
- Brønderslev-Jerslev-Dybvad kr. 10.000 (afslag)
- Brønderslev-Korslund-Dybvad kr. 30.000 (bevilget: kr. 10.000)

Det har nok ikke været uden betydning for afgørelserne, at sognerådsformand Holst-Hansen var ejer af ejendommen Korslund.

Som bekendt blev resultatet, at der (indenfor den nuværende kommunes

grænser) blev åbnet en bane fra Vodskov over Hjallerup og Klokkeholm til Ø. Vraa i 1924, og 10 år forinden en mindre bane fra Ørsø (som derved med hele to linier blev kommunens eneste jernbaneknudepunkt) til Asaa.

HISTORIEN GENTAGER SIG

Et af formålene med at etablere en banestrækning var, at man kunne komme hurtigere frem. Men hvis man på et gammelt kort over Østvendssyssel følger privatbanernes forløb, undres man over en temmelig slynget linieføring, som bestemt ikke er medvirkende til at fremme hurtigheden. Forklaringen er ligetil: Alle de kommuner, bydannelser og privatpersoner, som var initiativtagere og/eller interessenter til banen, skulle tilgodeses med en station eller, hvis befolkningsgrundlaget det pågældende sted trods alt var meget lille, i det mindste et trinbrædt.

Da man mere end et halvt århundrede senere skulle fastlægge linieføringen for den kommende motorvej i Vendsyssel, oplevede man i princippet det samme: Alle kommunerne ønskede, at motorvejen skulle gå gennem netop deres område, og derfor endte det med en såkaldt V-løsning med to forgreninger lige fra Nørresundby og nordpå i stedet for en såkaldt Y-løsning, som var billigere, og hvor forgreningen begyndte midt i Vendsyssel.



Husk nu, Hans Peter,

naar du kommer til Aalborg, at tage en 10 Punds Æske
Margarine med hjem fra

Dansk Smørforsyning, Bispensgade 21.

men glem ikke, at du skal have

Gratis, To Par Kaffekopper og Ti 10 Øres Rabatmerker Gratis.

»Selv om Modstanden var stærk, overvandt de gode Kræfter den, og den 10. November 1914 aabnedes Asaa-banen for Drift i Fællesskab med FFJ Dens Tilhængere har den Glæde, at Asaa Station nu 3 Ar efter er oppe som Nr. 14 af alle FFJ's Stationer. Hermed er Asaas Fremtid som konkurrerende Handelsplads sikret. Siden Banens Anlæg er Bebyggelsen tiltaget, Forretningerne er i Fremgang og Blomstring. Asaa er igen Boplads for en af Nordjyllands allerbedste Købmandsforretninger «

Således udtrykker E. Lassen sin begejstring i »Jyske Byer og deres Mænd« (1917) over banens komme, og han er et eksempel på den nærmest euforiske stemning, som greb lokalbefolkningen, når kampen for at sikre sig den nye transportforms lyksaligheder kronedes med held. Asaa er dog i så henseende ikke så typisk, idet der for dens vedkommende var tale om at genoprette fremgangslinien (se underafsnittet »Havnebyen Asaa«), som havde fået et nedadgående knæk, som bl.a. skyldtes etableringen af Nørresundby-Sæby-Frederikshavn-Banen i 1899. Klokkeholm, Agersted og ikke mindst Dronninglund er derimod skoleeksempler på landsbyer, som fik en udviklingsmæssig indsprøjtning med jernbanen, og som også formåede at fastholde den nye status efter nedlæggelsen af banerne. Det formåede Asaa ikke i længden.



Godsfrimærker fra Vodskov-Østervraa -Banen fra slutningen af 20'erne. De blev brugt til frankering af banepakker.

Allerede før 2. verdenskrig begyndte konkurrencen fra de øvrige trafikmidler at kunne mærkes. Det var især rutebiler og fragtruter, som huggede ind på passager- og fraggrundlaget, men også den gryende bilisme begyndte så småt at kunne mærkes. Banen med det svageste underlag, Vodskov-Østervraa, gav faktisk kun overskud i sit første leveår (1924/25), og det blev stadigt sværere og sværere at få kommunerne til at dække underskuddet.

Det var i øvrigt generelt for de tre baner, at de fem besættelsesår gav en kort oplomstring for jernbanedriften, fordi konkurrenterne var stækkede af mangel på benzin og gummi. Hverken personale eller rullende materiel var imidlertid dimensioneret til en sådan forøgelse af trafikken, så det var svært for banerne at drage fuld nytte af situationen.

Kort tid efter krigen begyndte man at diskutere Vodskov-Østervraa-Banens nedlæggelse, og i slutningen af 1949 blev man enige om, at driften skulle ophøre 31. marts 1950.

Aalborg Stiftstidende

Kjøreplan for Damp-Særtoget

AALBORG-SÆBY

Søndagen 31. te Marts 1968

Afgang Aalborg	10.35
Nørresundby H.	10.43-10.45
Vodskov	10.57-10.59
Gandrup	11.19-11.21
Dronninglund	11.43-12.03
Præstbro	12.29-12.31
Dybvad	12.37-12.39
Sæby	13.02-14.10
Dronninglund	15.00-15.20
Ølsted	15.31-15.33
Vodskov	15.58-16.00
Nørresundby H.	16.11-16.13
Aalborg ankomst	16.21

Garanti for Fartplanens Overholdelse kan absolut ikke gives, men Vi forventer at være ved Vejs Ende samme Dag. Næste Dag brydes Skinnerne op!

(Aaa. Stiftstids køreplan for særtoget 31.3.68)

De to andre strækninger holdt ud knap en snes år længere. Men man var klar over, hvor det bar hen, da den i 1954 nedsatte privatbanekommission (formål: »At vurdere de enkelte privatbaners betydning for trafikens afvikling her i landet og den interesse, der derefter kan tillægges deres fortsatte beståen«) klassificerede Nørresundby-Sæby og Asaa-Ørsø som baner, der fortsat ville have eksistensberettigelse udover garantiperiodens ophør (1956-59), men hvis nedlæggelse kunne blive aktuel i løbet af den kommende halve snes år. Det sidste tog kørte strækningen igennem 31. marts 1968. Efter knap 70 års jernbanedrift var en æra slut, men den havde været med til at give området et tiltrængt løft. (Læs mere i afsnittet om Jernbanerne).

Rutebilerne - jernbanernes afløsere

Først fra 1968 kan man tale om afløsere for jernbanerne, for da blev den sidste af privatbanerne i Østvendsyssel nedlagt. Men allerede inden da havde der i et halvt århundrede været rutebiler gennem området. De fungerede dels som supplement til banerne og dels som betjening af de områder, som ikke var blevet tildelt en station eller et trinbrædt.

Den vigtigste færdselsåre gennem kommunen, hovedvejen mellem Nørresundby og Sæby, var et naturligt sted at lægge en rute. Det var Chr. Smed, som i 1923 startede den nye forbindelse, Frederikshavn-Aalborg (som dog i et par år forinden havde været såkaldt »postførende rute med lejlighedsvisse passagerer«). På den måde blev også Flauenskjold (hvor Chr. Smed forøvrigt boede i en periode), som ikke var blevet en af stationerne på »Sæbybanen« og heller ikke kom med på den på det tidspunkt næsten færdiganlagte Vodskov-Østervraa-Bane, forsynet med en rutebilrute til afløsning for dagvognene. Julius Mikkelsen fra Voersaa havde allerede året før fået tilladelse til at etablere en rute fra Asaa til Aalborg, således at også den næstvigtigste vejforbindelse på tværs i kommunen nu blev betjent med kollektiv trafik i retningen øst-vest, hvor begge banerne gik i retningen nord-syd. (Omtale af de øvrige ruter i området i afsnittet »Fra dagvogn til NT-bus«).

Kommunerne var ellers ret tilbageholdende med at give tilladelse til rutebil- og fragtruter, da man ønskede at beskytte det forholdsvist spinkle passager- og godsunderlag, som banerne eksisterede på, mens Hjørring Privatbaner, som drev

Vodskov-Østervraa-Banen, oprettede en rutebilstube Aalborg-Østervraa endnu, mens banen eksisterede, samt en rute Asaa-Dronninglund-Ørsø-Flauenskjold-Hjørring. Det medvirkede ikke ligefrem til de to baners rentabilitet. Efter 1968 var rutebilerne imidlertid ene om at dække behovet for kollektiv tra-

STATIONSFORSTANDEREN OG RUTEBILEN

Et af rutebilens fortrin sammenlignet med jernbanen var den større fleksibilitet. Hvis der var behov for, at ruten skulle omlægges, så kunne det ske ved næste køreplansskifte. Der var ikke nogle skinner at tage hensyn til.

Så rutebilen var i højere grad fremtidens kollektive transportmiddel, og det gav jernbaneetaten selv et overbevisende eksempel på: Stationsforstanderen i Hjallerup, P. Nørholt, benyttede ikke sit eget transportmiddel, når han skulle til Aalborg. I stedet tog han rutebilen. Så slap han nemlig for at skifte i Vodskov !

fik, som var rimeligt stort i et område med så spredt en bosætning. Men rutebilerne kunne godt mærke, at den individuelle transport, bilen, nu med 60'ernes fremgangstider var ved at blive hvermands eje. Nedlæggelsen af de små skoler i landdistrikterne betød imidlertid en hjælp for de betrængte rutebilejere. (Læs mere om hvordan i afsnittet »Fra dagvogn til NT-bus«). Energikriserne i 70'erne og den kendsgerning, at flere ruter, især i de mere tyndtbefolkede områder, blev nedlagt eller fik nedskåret antallet af afgange, fik



Julius Mikkelsen, Voersaa kørte i mange år på ruten Sæby-Voersaa-Asaa-Aalborg med denne Bedford (bygget på Sæby Karosseri- og Fiskekassefabrik). Her er den fotograferet foran Tatol-forretningen på Østergade (nu: Slotsgade) i Dronninglund i september 1947. Datidens passagerer var åbenbart mere tålmodige end nutidens, hvis det som fortælles om Julius Mikkelsen er rigtigt. Han var kendt for sit gode humør, som sørgede for en god stemning i bussen. Det kvitterede passagererne for, når de ankom til Dronninglund Hotel. De sad nemlig tålmodigt og ventede ude i bussen, mens Mikkelsen tog sig god tid til at få sin formiddagskaffe inde på hotellet.

debatten om den kollektive trafik til at blusse op i slutningen af 70'erne. Ganske vist hjalp det noget på trafikken omkring Dronninglund, at amtsrådet i 1979 etablerede et gymnasium i Dronninglund. Men store dele af kommunen var stadigvæk ilde stedt, og efterhånden blev kritikken af den kollektive trafik (eller rettere manglen på samme) så omfattende, at byrådet måtte gøre noget.

I 1978 vedtog Folketinget en ny lov om buskørsel, som gav amter og kommuner mulighed for at oprette regionale trafikselskaber. Nordjyllands Amt nedsatte et fællesudvalg, hvor både amt og kommuner var repræsenteret, og de fleste kommuner i amtet (heriblandt Dronninglund) lavede et oplæg til, hvordan den kollektive trafik kunne organiseres i deres kommune. Oplæggene blev afleveret til amtet, som brugte megen tid på at behandle de indkomne forslag.

Men efter lange og drøje forhandlinger var NT (Nordjyllands Trafikselskab) endelig en realitet. Med et fælles takstsystem og et system med regionale og lokale ruter trådte de nye køreplaner i kraft 1. august 1982.

(Hvad udviklingen af den kollektive trafik og NT betød for Dronninglund Kommune kan læses i afsnittet »Fra dagvogn til NT-bus«).

Bilismen ændrer Østvendssyssel

»Allerup Bakker er et duvende nordjysk landskab med vidt syn fra de højeste bakker. Den gamle vejtype, kun de kørte vejspor, findes endnu som små biveje og markveje i disse bakker. Den følger landskabet finere end de ny brutale ingeniørveje, der braser sig frem og kun nyder deres egne elegante kurver på tegnepapiret«.

Således erklærede Palle Lauring i »Nord- og Vestjylland« (1972) sin kærlighed til den vejtype, som på det tidspunkt for længe siden havde mistet sin betydning som primær færdselsåre. Det kunne have været interessant at have hørt hans mening om motorvejene i Vendsyssel, af hvilke den østlige linie netop skærer gennem Allerup Bakker/Jyske Ås, som Lauring bl.a. beskriver i bogen.

At denne vejtype og flere af dens efterfølgere ikke kunne leve op til de krav, som tidens mest dominerende samfærdselsmiddel, bilen, krævede, er han imidlertid helt på det rene med. Han slutter beskrivelsen af markvejen i Allerup Bakker med følgende erkendelse:

»Den gamle vejtype er vanskelig for biler, der har aksler og vognbund siddende lavt, for hjulsporene skal ikke slides ret dybe, før vognen bliver hængende på midtervolden. I gammel tid kørte man bare ud i marken ved siden af, når sporene blev for dybe, men det går ikke mere«.

Ved på denne nostalgiske måde at fokusere på en ældgammel vejtype og dens mangel på anvendelighed i dag rammer Lauring det centrale vedr. trafikken og trafikårene. I Østvendssyssel såvel som det øvrige land har den stadige udvikling af trafikmidlerne medført øgede krav til de veje, som trafikken benytter sig af. Men intet transportmiddel har medført så mange ændringer som bilen. Og ændringerne har ikke kun berørt vejene, men også mange andre samfundsområder, som f.eks. bosætning, miljø, arbejdspladser, dagligvarehandel m.fl.

BILEN - ET OMSTRIDT SAMFÆRDELSMIDDEL

1907: Hefdig debat i amtsrådet

Bilen, som vi i dag betragter som et uundværligt samfærdselsmiddel, var ved sin fremkomst meget omstridt. Især i rigets udkanter - herunder Vendsyssel - var der en indædt modstand mod de larmende og osende automobiler. Det afspejles ganske tydeligt af referatet i Aalborg Amtstidende af mødet d. 7. september 1907 i Hjørring Amtsråd.

Mødet startede med, at vejinspektøren fremlagde et overslag over udgifterne i det kommende finansår vedr. vedligeholdelsen af amtets landeveje. Budgettet hertil var på 119.700 kr., og med et tilbageblik på tidligere debatter i amtsrådet vedr. automobilernes slid på vejene afrunder Amtstidende dette punkt med følgende syrlige bemærkning:

Det godkendes uden Omtale, skønt det er betydelig mere, end Landevejene kræver i Aalborg Amt.

Men det næste punkt bragte til gengæld modsætningerne i amtsrådet frem til overfladen. Det var en forespørgsel fra justitsministeriet om, ».....hvordan Amtsrådet er fornøjet med Automobilloven«:

Lassen (Hørbylund): *Det var bedst, om vi helt kunde forbyde Automobilkørsel. Motorcyklerne er værre end Motorvognene.*

Bruun (Ormholt): *Automobilerne kommer vi nu en Gang ikke uden om. Jeg foreslaar, at Sogneraadene bør kunne give Tilladelse til Automobilister til at befærde Biveje.*

Jens Hansen: *Jeg fraraader meget at faa Automobiler paa Kommunernes Biveje.*

Lassen: *Det er ikke Danskere, men Udlændinge, der farer Landet rundt pr. Automobil. Jeg er enig med Jens Hansen og anbefaler Jernbanen.*

Bruun: *Det bliver snart et overstaaet Stadium at køre med Jernbane.*

Olesen: *Tror Hofjægermesteren (Bruun), at Udlændinge vil ulejlige sig med at søge Sogneraadenes Tilladelse til at køre på Biveje ?*

Poul Jensen: *Hvis Automobilisterne tog Hensyn til andre Vejfarende, burde de have lov til at køre, hvor de vilde; men det gør de ikke.*

Lassen: *De 99 af 100, der kører med Automobil, regner hverken Penge eller andre Vejfarende for noget.*

Bruun: *Jeg tager mit Forslag tilbage, fordi jeg anser det for haabløst at faa det igennem i denne Forsamling.* ►

Ved andre lejligheder gik det åbenbart endnu mere livligt til i amtsrådet, idet referenten knytter følgende kommentar til dagens møde:

Der var i Dag mere Fart i Forhandlingen, end der plejer at være, hvilket har sin væsentligste Grund i, at Veltalenhedens Strøm i Dag flød sparsommere end sædvanlig fra det godsejerlige Hjørne.

(Her hentydes der udover Bruun og Lassen også til Scavenius fra Voergaard).

(Aalborg Amtstidende 8.9.1907 - med bibeholdelse af datidens retskrivning i citaterne).

1908: Automobilulykke ved Frederikshvile

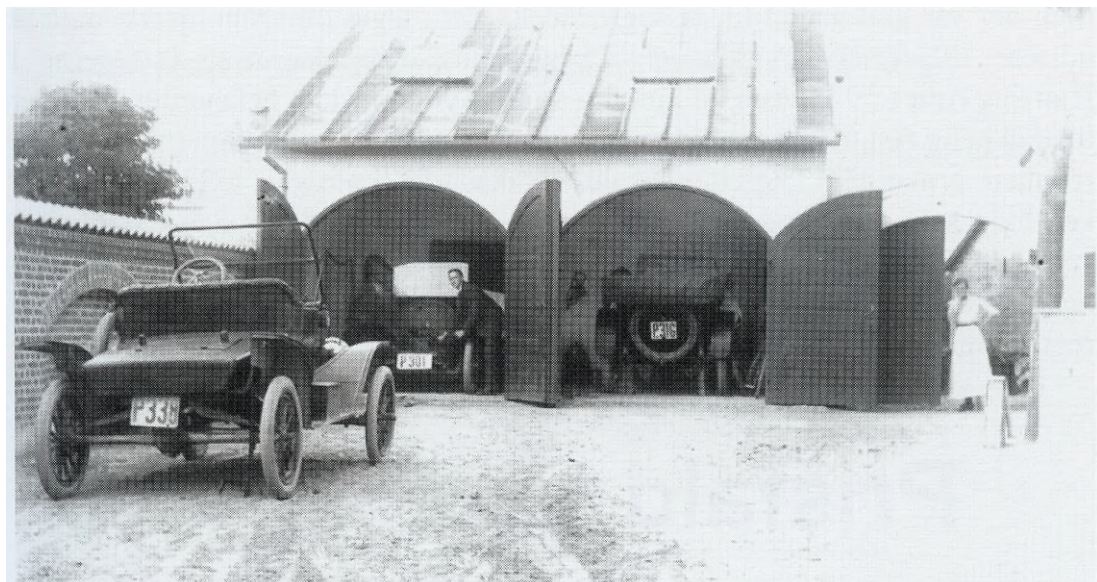
I påsken 1908 havde Dansk Automobilklubs Sportsudvalg arrangeret et automobiløb i Jylland, og ruten gik bl.a. gennem Hjallerup. Løbet var tænkt som en reklame for automobilsagen, men en ulykke ved Frederikshvile gjorde, at det kom til at virke lige modsat. Aalborg Amtstidende, der vist uden overdrivelse kan kaldes talerør for den »automobil-skeptiske« del af befolkningen (jfr. ovenstående referat), skrev i slutningen af deres artikel om løbet og ulykken følgende:

Det var de samme Herrer, som ved Frederikshvile med deres Kæmpeautomobil foraarsagede Ulykken, hvorved en Kone fra Hjallerup Hede kom alvorligt til Skade ved Løbskkørsel. Automobilisterne tog den tilskadekomne med til Aalborg, hvor de satte hende - der ikke kunne bevæge sig for Smertes - af paa Gaden og kørte saa videre. Tililende Folk maatte saa komme Konen til Hjælp og rekvirere en Droske.

Saadan Hensynsløshed fra Automobilisternes Side overfor Vejfarende, vil sikkert nok nære Interessen for denne Sportsart, men at den tillige vil øge Velviljen, tvivler vi meget stærkt paa.

(Aalborg Amtstidende 23.4.1908 - med bibeholdelse af datidens retskrivning i citatet).

Sognerådene var imidlertid ikke særligt begejstrede for det nye samfærdselsmiddel og lige fra begyndelsen meget tilbageholdende med at give tilladelse til automobilkørsel på kommunernes veje. Det var især vognmænd med planer om at oprette fragtruter, som løb ind i det ene afslag efter det andet. Således fik vognmand Ernst Pedersen, Klokkerholm, i 1927 afslag fra Hellevad-Ørum Sogneråd på at oprette en fragtrute fra Allerup over Klokkerholm, Ørum, Ravnstrup og Grindsted til Aalborg. Tilladelse eller ej. Ernst Pedersen kørte alligevel fragt til og fra Aalborg i flere år. Den ovenfor omtalte vognmand Peter Hansen fra



*De første bilejere var naturligt nok personer, som i kraft af deres arbejde havde behov for at bevæge sig rundt i området. Sygehuslæge Ingenuus Sørensen, Dronninglund, var også praktiserende læge og dækkede et særdeles stort område. Så han byttede gerne transporten med vognmand Peter Hansens hestevogn ud med det nye automobil, en Ford. Da lægen nogle år senere skiftede til en nyere model, overtog vognmanden Ford'en, som dermed blev områdets første hyrevogn. Et syn som dette var sjældent i 1917. Ikke mindre end tre biler i og ved garagen ved lægeboligen (på stedet er der nu dels P-plads dels have til biblioteket). Datidens nummerplader var - som det ses på billedet - håndmalede.
(foto: Lokalhistorisk Arkiv, Dronninglund).*

Dronninglund fik samme svar fra Dronninglund Sogneråd, da han søgte om tilladelse til en lignende rute. Det var især de tunge lastbiler, som kommunerne frygtede skulle ødelægge vejene, som var dyre at anlægge og-vedligeholde. I 1924 fik Dronninglund Sogneråd amtets tilladelse til at skilte med forbud mod, at biler over 1450 kg egenvægt kørte på kommunens veje.

Der blev dog i enkelte tilfælde givet dispensation. Som regel, når der ikke var tale om daglig kørsel på vejene. Således fik amtmanden i maj 1915 lov til at inspicere Hellevad-Ørum Kommunes veje i bil, og amtsvejsynet fik Dronninglund Sogneråds tilladelse til at køre på vejene samme år.

»Hjørring Amt - Landevejenes Kørebaners Befæstelse - 1.4.1925«:

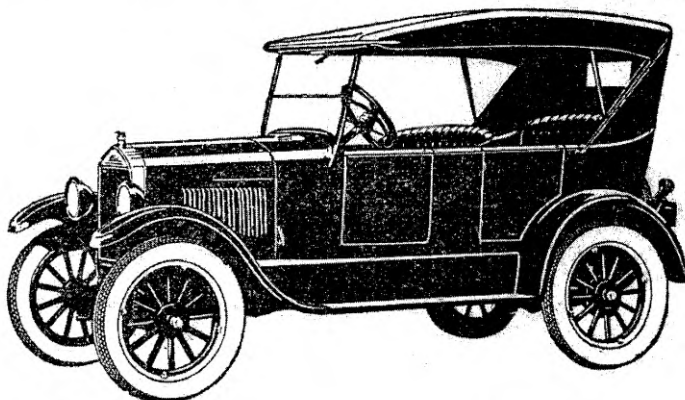
Brolægning	4,8 km.
Forsk. faste belægnings (f.eks. asfaltbeton)	3,9 km.
Makadamisering *	208,5 km.
Overfladebehandlet makadamisering *	23,6 km.
Grusveje	47,8 km.

* Forklaring på vejtyperne: se afsnittet »Fra hjulspor til motorvej«.

Kilde: Statistisk Årbog - 1926

Men der var god grund til, at sognerådene var meget tilbageholdende med at udstede tilladelser til bilkørsel. Ovenstående opgørelse over vejtyperne i Hjørring Amt i 1925 viser, at kun 3% var forsynet med en belægning, som var tilstrækkelig fast til bilkørsel. Langt størsteparten af vej strækningerne var enten regulære grusveje (17%) eller såkaldte makadamiserede veje (73%). Biltrafikken hvirvlede gruset og skærverne op og ødelagde på den måde efterhånden vejbanen. Forsøg på at binde overfladen med tjære og lignende produkter havde kun begrænset succes. Opgørelsen viser endda kun de veje, som var i amtsligt regi. Kommunevejene var endnu mindre egnede til den ny tids trafik.

Prisfald paa THE UNIVERSAL CAR



Touring	Kr. 2175
Runabout	2085
Coupé	2770
Tudor	2825
Fordor	3030
1/2 Ton Chassis. S. S. ...	1640
1/1 " " S. S. ...	1960

Kom og bese de sidste Modeller eller ring til os, og vi vil straks demonstrere ønskede Type for Dem.

E. Gravesen. Aut. Ford- og Fordson Forhandler.
Dronninglund - Telf. 5.

Men efterhånden, som bilismen bredte sig, måtte kommunerne opgive deres stejle holdning og tillade, at bilkørslen bredte sig fra statsvejene og amtsvejene og ind på Voer, Hellevad-Ørum og Dronninglund Kommunes veje. Det medførte så, at man måtte i gang med at forsyne vejene med en fast belægning. (Læs videre om de tre kommuners veje i afsnittet »Fra hjulspor til motorvej«).

Indregistrerede motorkøretøjer i de tre kommuner 1935/36:

Byer m. tilhørende opland:	motorkøretøjer:	motoreyklus:
Agersted	32	2
Asaa	39	6
Dronninglund	101	9
Flauenskjold	36	4
Hjallerup	68	7
Klokkerholm	27	1
Ialt i de tre kommuner:	303	29

De 303 motorkøretøjer (personbiler, lastbiler, droskebiler og rutebiler), som i 1935/36 var indregistrerede i det område, som dækkes af den nuværende Dronninglund Kommune, fordelt på grupper efter ejerens erhverv:

Landbrug	65
Tilknyttede erhverv (konsulenter, kreaturhdl., mejeriejere og mejeribest.)	22
Ialt:	87
Håndværkere	
(møllebyggere, mekanikere, skomagere og bygningshåndv.)	33
Handlende (heriblandt fiskehdl., maskinhdl. og ølhdl.)	59
Forsk. selvstændige	
(heriblandt vognmænd, fotografer, hotel- og kroejere)	63
Lønmodtagere/ansatte	5
Folk i ledende stillinger	
(uddelere, direktører, redaktør, højskoleforst. m.fl.)	12
Liberale erhverv (læger, dyrlæger, advokater)	10
Offentligt ansatte	
(lærere, landpostbude, sognefogeder, sognepræster m.fl.)	27
Offentlige institutioner (kommunerne og sygehuset)	7

Det kan ikke være nogen overraskelse, at det dominerende erhverv, landbruget, udgør den største gruppe - især hvis de tilknyttede erhverv medregnes. Når en anden gruppe, »Forsk. selvstændige«, kommer op på næsten det samme antal, så skyldes det udelukkende, at vognmændene i ►

kraft af deres beskæftigelse alene er oppe på 45 biler.

En gennemgang af erhvervene afslører desuden en række erhverv, som ikke længere findes i området. Kommunens tradition med cirkusfamilier (bl.a. stammende fra Sømosen) viser sig også i gruppen »Forsk. selvstændige«, hvor man kan finde både en karruselejer og en luftgyngeejer. Modsat i dag, hvor bilen (næsten) er hvermands eje, fremgår det også klart af opstillingen, at bilejerne ikke udgør et repræsentativt udsnit af befolkningen. Det var kun folk, som havde en pæn indkomst, var formuende eller havde brug for transport i deres erhverv, som var kørende i egen bil.

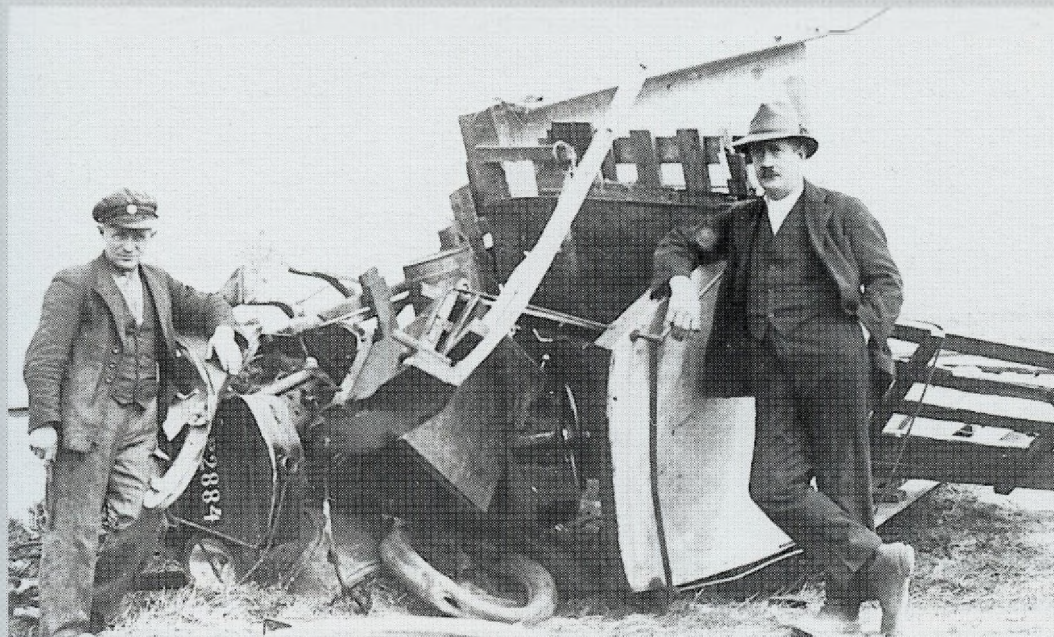
De selvstændige udgør en klar majoritet, og lønmodtagerne (bortset fra liberale erhverv og folk i ledende stillinger) er klart underrepræsenterede. Det er de derimod ikke blandt motorcyklisterne, af hvilke der kun var 29 i de tre kommuner. Her er størsteparten af ejerne bagersvende, mejerister, malersvende, forstkandidater, snedkersvende m.fl. Bdr. Larsen i Asaa havde dog udover deres to biler ikke mindre end tre motorcykler.

Kilde: Fortegnelse over indregistrerede motorkøretøjer i Hjørring Amt. (Byhistorisk Arkiv, Sæby).

Udbredelsen af motorkøretøjer blev dog midlertidigt stoppet af 2. verdenskrig. Allerede fra 1940 blev der indført benzinrationering, og personbiler blev efterhånden et sjældent syn i Østvendssyssel. Hvis man endelig så en, var det som regel politiet, Falck, en læge eller tyskerne. Gravesen, som var områdets eneste bilforhandler, begyndte imidlertid kort tid efter at montere træ- eller tørvegassgeneratorer på biler. Han forsynede også en personbil med beslag til en stjert, tog forruden ud, og så kunne proprietær Christensen fra Østmark, Præstbro, køre standsmæssigt med to heste forspændt. De motoriserede hestekræfter var (for en tid) erstattet af de levende. Manglen på gummi var også med til at begrænse bilkørslen. Mod slutningen af besættelsestiden kunne man se biler, som kørte på faste dæk

Da de sidste af besættelsestidens begrænsninger var forsvundet, fortsatte bilismens fremmarch. Til at begynde med i et jævnt tempo, men efter 1950 begyndte det at gå virkeligt stærkt. På landsplan var der i 1950 179.000 biler. I 1960 var tallet 578.000. En stigning på ikke mindre end 223%. Det stillede forøgede krav til vejene. 5 år før kommunesammenlægningen i 1970 havde den største af de tre kommuner, Dronninglund (som også var landets største i udstrækning) 270 km veje. Udgifterne til vejene var en af de store poster på kommunens budget, men sognerådet havde efterhånden lært, at en god infrastruktur betød meget i en kommune med så stor en udstrækning, og ikke mindre end 130 km af kommunevej ene var asfalterede.

Samfærdselsmidlernes »møde«



4 år efter starten på Vodskov-Østervraa-Banen oplevede man det første trafikuheld på banen. Det var vognmand Ernst Pedersen fra Klokkeholm, hvis lastbil blev ramt af toget ved Kildedal i 1928. Ingen kom til skade ved uheldet, men som det fremgår af billedet, så var lastbilen ikke meget bevendt bagefter. Til højre læner vognmanden sig nonchalant op ad de sørgelige

rester, mens hans chauffør (som bar tilnavnet »Den bette bager«) ser lidt mere betænkelig ud.

Den lille avisnotits fra Vendsyssel Tidende er 20 år yngre (1948), men beskriver ikke desto mindre et sammenstød mellem det meget ældre samfærdselsmiddel, hestevognen, og det nye, automobilen. Det er måske den almene begejstring over, at krigsårenes begrænsninger i bilkørslen endelig er væk, som har fået journalisten til at bekymre sig meget over sammenstødet følger for bilen (»bilen blev slemt ramponeret«), mens der ikke er et ord om hestens tilstand.

(foto: Lokalhistorisk Arkiv, Klokkeholm. Avisnotitsen er fra Vendsyssel Tidende 11. juni 1948).

HJALLERUP.

Hestekøretøj paakører Bil.

Torsdag ved 7-Tiden, da Førstelærer Bertelsen, Bjørnlund, var paa Vej til Hjallerup, blev han paa Hovedvej Nr. 10 i Vejkrydset ved Købmand Raunholt paakørt af et Hestekøretøj, ført af Bestyrer Inge-man Christensen, Møllebakken. Køretøjet kom fra en Sidevej, Raunstrupvejen, og tog ikke i Betragtning, at det var Hovedvej, det kørte ud paa. Hesten havnede paa Bilens Køler, saa Bilen blev slemt ramponeret og blev transporteret paa Værksted.



*Parkeringspladsen på Stationsvej i Dronninglund i begyndelsen af 60'erne. P-pladsen blev i slutningen af 50'erne etableret i stationsforstanderens have. Normalt var der ikke så optaget på parkeringspladsen, så der er sandsynligvis et eller andet arrangement på hotellet på denne vinterdag. Billedet viser et typisk udsnit af 60'ernes bilpark. I rækken til venstre ses således både en VW («Asfaltboblen»), en Opel Kaptajn, en VW Pick-up og et par ældre og knapt så strømlinede Ford-biler. Rækken til højre starter med en engelsk bil, en Vauxhall, og de to næste er af mærket Ford Taunus («Den med globen»). En af de sidste i den række er en stor amerikansk bil. Så stor, at forpartiet (med det karakteristiske store kølegitter og kofanger: »Dollargrinet») rager frem fra rækken.
(foto: Lokalthistorisk Arkiv, Dronninglund).*

Ved kommunesammenlægningen røg antallet af kommunale vej-km op på 430, og udover asfalteringen af kommunevej ene kom nu også kravet om parkeringspladser i byzonebyerne. Specielt handels- og borgerforeningerne pressede på for at få tilstrækkeligt med P-pladser til butikkernes kunder, som i stadig større antal brugte bilen for at komme ind og handle. I folderen »Værd at vide« fra 1974 skriver kommunen:

»Den stigende motorpark samt centraliseringen af mange funktioner giver stadigt voksende parkeringsproblemer i de større byer, bl.a. fordi en del kantstensparkerings har måttet inddrages for at skaffe en tilstrækkelig færdselssikker afvikling af trafikken. En beregning af parkeringsbehovet viser, at der i byerne Dronninglund, Hjallerup og Asaa må etableres et stort antal parkeringspladser«.

Den store kommunale plan, Generalplanen, som havde været undervejs i et par år, og som blev udsendt i 1974, beskæftiger sig meget indgående med parkeringsproblematikken. En tælling foretaget af kommunen viser dog, at der tilsyneladende ikke er noget problem m.h.t. P-pladser. Borgerne i kommunen parkerer åbenbart alle andre steder end lige netop på de dertil udpegede pladser. Hvis man slår tallene fra de 6 byzonebyer sammen, tegner der sig følgende billede:

*Udnyttelsesgraden af allerede eksisterende parkeringspladser: 33%
Kantstensparkerings (i % af antallet af samtlige parkerede biler): 43%*



I 1917 startede maskinmester Ernst Gravesen et værksted med salg og reparation af cykler, symaskiner og landbrugsmaskiner i Dronninglund. Ret hurtigt kom også bilerne til, og Gravesen blev dermed Østvendssyssels første automobilforhandler. I 1923 fik han som den første i Vendsyssel autorisation som Fordforhandler, og efterhånden, som firmaet forøgede sine aktiviteter, blev det lille værksted, som var starten på det hele, udvidet med nye værksteder, udstillingslokaler m.m.

På dette luftfoto fra 1962 ses firmaet beliggende i den østlige ende af Dronninglund By langs med Stationsvej. Det allerførste værksted er her klemt inde mellem privatboligen og den bygning, som afløste det som værksted. Bag disse tre bygninger ses den nyeste værkstedshal. På hjørnet overfor ligger det nye udstillingslokale, som blev taget i brug ca. 1 år før dette billede blev taget.

Gravesen var Østvendssyssels eneste automobilforhandler helt op til efter 2. verdenskrig. I 1945 startede Verner Sandager et automobilværksted, og i 1952 blev han VW-forhandler. Det var også i 1945, at Bach startede som forhandler af Ferguson traktorer i den tidligere smede- og maskinforretning på Nørregade. Lidt senere kom de engelske Standard Vanguard og Sunbeam-biler til. Der kom dog først rigtig gang i bilsalget, da Jørgen V Johansen havde overtaget forretningen efter Bachs død i 1957. (foto udlånt af Niels Gravesen).

Så kommunens hensigtserklæring i folderen »Værd at vide« er åbenbart overflødig. Man skynder sig da også efter tallene fra undersøgelsen i Generalplanen at tilføje:

»For at disse tal skal have nogen større værdi i vurderingen af det aktuelle parkeringspladsbehov, må et større antal tællinger lægges til grund. Tallene er imidlertid taget med for fuldstændighedens skyld og må derudover ikke tillægges nogen større vægt«.

Det skulle i de kommende år vise sig, at Dronninglund Kommunes borgere holdt stædigt på deres ret (?) til at køre lige til den forretning, det kontor, eller hvor man nu havde ærinde, fremfor at parkere på en P-plads og spadsere de 100 m, som det i de fleste tilfælde drejede sig om. Ved flere lejligheder, hvor man fra kommunens eller amtets side havde planer om at forbyde parkering på byernes hovedstrøg, rykkede de handels- og borgerforeninger, som oprindeligt havde markeret sig med krav om flere parkeringspladser, endda ud og støttede borgerne. Motivet hertil kan man selvfølgelig kun gisne om.

Til kravene om forøget kvalitet af vejene og plads til bilerne i byerne kom nu også motorfolkets krav om bedre linieføring og dermed omlægninger af vej forløbene, så forøgelsen af hastigheden på landevejene kunne imødekommes. Det faldt pudsigt nok godt i tråd med den voksende forståelse for, at byerne ikke kunne blive ved med at absorbere det stigende trafikpres og samtidigt være harmoniske og fredelige indkøbs- og boligområder. Allerede i begyndelsen af 60'erne var amtsvejen Hjallerup-Kirkholt ført udenom Klokkeholm - på flere strækninger fulgte den (næsten) den nedlagte Vodskov-Østervraa-Banes linieføring, og i 1967 blev hovedlandevejen lagt udenom Hjallerup. Den næste omlægning indenfor den nuværende kommunes område kom først i 1986. Det var, da E45 blev lagt udenom Flauenskjold, men allerede Generalplanen (1974) tog disse omlægninger af vej forløbene op. Her taler man om at adskille trafikken i fjerntrafik og lokaltrafik. Noget andet, som Generalplanen omtaler, er omfartsvejen ved Dronninglund. På grundlag af en amtlig trafiktælling fra 1966 lavede man en prognose, som sagde, at en sådan omfartsvej ville få en døgntrafik på 500- 700 biler. Kommunens egen tælling (1972) reviderede tallet i prognosen til 700-1200 biler i døgnet. Men en ny tælling foretaget af amtet 30 år efter den første viste, at ikke mindre end 1800 biler i døgnet benytter omfartsvej en Nordre Ringgade. Og nu er det ikke længere en prognose, men de faktiske forhold, idet omfartsvejen blev åbnet for trafik i 1994. Et tydeligt eksempel på, at selv de mest pessimistiske prognoser vedr. udviklingen af bilparken langt overgås af virkeligheden.

Men omfartsveje gjorde det ikke alene. Bilismens tilsyneladende umættelige krav til færdselsårerne førte i 60'erne til, at motorvejene blev introduceret i Danmark. De første motorveje anlagdes som forbindelser mellem København og Nordsjælland, men i løbet af 70'erne og 80'erne bredte de sig til resten af landet. Vendsyssel var - traditionen tro - det sted, hvor denne vejtype blev sidst indført, og så måtte der endda en regulær politisk studehandel i Folketinget til, før denne landsdel var sikret et sæt »Højklassede vejforbindelser nord for Limfjorden«, som den endelige rapport, som var udarbejdet af Vejdirektoratet, Nordjyllands Amt og de berørte kommuner i 1987, benævnte motorvejene. Som en følge af, at man valgte den såkaldte V-løsning (se herom i afsnittet »Fra hjulspor til motorvej«), kom den østlige gren til at gå gennem Dronninglund Kommune, øst om Hjallerup, gennem Jyske Ås tæt på den eksisterende hovedlandevej, øst om Flauenskjold og Dybvad og vest om Sæby op til Frederikshavn.

Et af de væsentligste argumenter for at etablere motorvejene var, at de på en sikker, hurtig og effektiv måde kan afvikle transittrafikken til og fra færgerne til England og Norge (Hirtshals) og til Norge, Sverige og Læsø (Frederikshavn). Dermed er ringen sluttet: Den sejlads, som i de tidligste tider var den mest effektive måde at komme til og fra området, lander nu udenfor Østvendsyssel, men trafikken herfra føres hurtigt og effektivt hertil og for størstepartens vedkommende videre sydpå ad motorvejen.

To broer - to perioder - to samfærdselsmidler



Disse to broer repræsenterer to perioder med hver sit samfærdselsmiddel. 75 år adskiller den kollektive transportform, toget, og den individuelle transportform, bilen.



Øverst på foregående side er det den bro, som oprindeligt førte Vodskov-Østervraa-Banen over Geraaen og ca. 500 m derefter ind i Dronninglund Kommune. Banen blev under stor lokal bevågenhed åbnet i 1924 og nedlagt i 1950. Broen er i dag - som det ses af billedet - tilgroet, forfalden og helt uden funktion. Et vemodigt minde om dengang, da to privatbaner udgjorde ryggraden i områdets forbindelser med omverdenen.

Nederst på foregående side er det broen, som fører Hjallerup-Dronninglund-vejen over den nye motorvej. I modsætning til den gamle jernbanebro er den splinterny og meget trafikeret. Det var faktisk også motorvejen, som gav den sidste jernbane i Østvendssyssel dødsstødet. I forbindelse med bygningen af motorvejstunnelen (indviet 1969) blev der bygget motorveje til og fra tunnelen, og da »Sæbybanen« ville komme til at ligge i vejen for den nordlige del af det stykke motorvej, besluttede man i 1968 at skride til den lukning, som allerede i et stykke tid havde været under opsejling. Det var afslutningen på en periode med jernbaner i Østvendssyssel, som startede nøjagtigt 100 år før motorvejen gennem området blev åbnet.

(fotos: Bent Baumann Jensen).

Kilder (som ikke er nævnt i teksten):

- Jørgen Bergsøe: » Postvæsenets Historie« (1918)
- Det Danske Post- og Telegrafvæsen (red. af H. Hjorth-Nielsen - 1933)
- Bogen om Post og Tele (Politiken - 1974)
- Niels Bendsen: »Post i Vendsyssel« (VHM - 1975)
- Elmer Dalsgaard: »Glimt« (1990) og »Glimt 2« (1992)
- Chr. Petresch Christensen: »Nørresundbys Historie« (1924)
- C. Nørrelykke: »Den vendsysselske jernvej« (Vendsyssel Årbog 1972)
- »Trafik og vejforhold« - Generalplanen - Dronninglund Kommune
- Lene Dige: »Dronninglund Kommune«
(i »Dronninglund Kommune - Dengang - og de første 25 år«) –
Lars Herman Larsen: »Barn af Vendsyssel i opbrud«
(i »Barn af Vendsyssel« nr. 4 - 1983)

Oplysninger og assistance v.:

- Museumsinspektør Kathrine Nielsen, Try Museum
- Aksel Kristensen, Klokkeholm
- Postbestyrer Leif Christiansen, Dronninglund Posthus
- Jørn Kr. Kristensen, Teknisk Forvaltning, Dronninglund Kommune
- Niels Gravesen, Dronninglund