

sættelsen fra Hellum lige saa lidt ske mod Øst til Dydvad som mod Vest til Brønderslev, men derimod mod Nord til Ø. Vraa, for derfra at fortsættes videre over Lendum til Havnebyen Frederikshavn.

Sagen i sin nuværende Skikkelse er fremkaldt ved, at en ny Komité af Beboere fra Egnen mellem Vodskov og Ø. Vraa for nogle Maaneder siden indgik til Ministeren for offentlige Arbejder med Andragende om, at den projekterede Jernbanelinie fra Vodskov op igennem Landet maa blive ført fra Hellum mod Nord til Ø. Vraa, i Stedet for — som fra første Færd paatænkt — at dreje mod Øst til Dybvad.

I dette Andragende udtales bl. a., at Linien Vodskov—Ø. Vraa, „hvis den en Gang i Tiden føres videre fra Ø. Vraa til Frederikshavn, i Hovedtrækkene tilfredsstillende de samme Egne, som det har været Hensigten at skaffe Jernbaneforbindelse ved de to Andragender om en Jernbane fra Vodskov til Dybvad og fra Frederikshavn til Brønderslev, men ved en betydeligt kortere Linie, foranlediget ved, at der er afskaaret de Stykker, der ligge nærmest de bestaaende Baner ved Dydvad og Brønderslev, og hvor Trangen til Jernbane, og derfor ogsaa Offervilligheden, har været mindre end paa den øvrige Strækning.“ \*)

At denne Betragtning vinder Anklang paa rette Steder, fremgaar tydeligt af, at Hjørring Amtsraad for sit Vedkommende i forrige Maaned besluttede at tilskyde 60,000 Kr. pr. Banemil til en Linie Vodskov—Ø. Vraa. Heri se vi et godt Varsel og en vægtig Støtte for nærværende Andragende om Banens Fortsættelse fra Ø. Vraa til Frederikshavn.

Angaaende Banens Længde og Retning haves der et godt foreløbigt Grundlag i det foran nævnte Projekt til en Bane Frederikshavn—Brønderslev, som er udarbejdet af Driftsbestyrer Nielsen ved Skagensbanen og under 27. Marts 1905 indsendt til Ministeriet for offentlige Arbejder. Dette Projekt angaar nemlig ikke blot den i nærværende Andragende omhandlede Strækning Frederikshavn—Ø. Vraa; men det er ogsaa paaberaabt af Komiteen for en Bane Vodskov—Ø. Vraa som gældende for Strækningen fra Ø. Vraa til Hellum. Afstandene er i det nævnte Projekt ansat saaledes:

Frederikshavn—Lendum.....	2,40 Mil
Lendum—Ø. Vraa .....	1,21 —
Ø. Vraa—Hellum .....	1,72 —
Hellum—Brønderslev .....	2,31 —

I alt... 7,64 Mil

For at forebygge Misforstaaelse skulle vi her straks oplyse, at der for Strækningen Frederikshavn—Lendum er Planer oppe om muligvis at vælge en Linie, der (Nord om den 350 Fod høje Flade Kirkebakke) fører over Aasted og Skærum, i Stedet for den i Projektet angivne Linie, der (Syd om Flade Bakke) løber langs Bangsbo Aa ad Vrangbækdalen, som Banen, af Hensyn til Terrainstigningen, først kan forlade Syd for Gærum Kirke. Dette Spørgsmaal staar dog endnu aabent, fordi det ikke er tilstrækkeligt undersøgt, navnlig med Hensyn til de Lokaltilskud, som den ene Linie kan betinge fremfor den anden. Men da den nordlige Linie i hvert Fald ikke bliver længere (snarere kortere) end den sydlige, har dette kun underordnet Betydning overfor Baneanlægget som Helhed. Spørgsmaalet henhører derfor til de Enkeltheder, som Komiteen maa og skal kunne ordne, naar blot der foreligger en Lovhjemmel for Muligheden af en Koncession.

Bekostningen ved Baneanlægget — med normal Sporvidde, Maksimalstigninger 1:80 og Skinnevægt 35 lbs pr. Yard — er i Driftsbestyrer Nielsens Projekt ansat til en Gennemsnitssum af ca. 300,000 Kr. pr. Mil. Heraf forventes Staten — ifølge det ved Kommissionsbetænkningen og Lovforslaget godkendte Princip — at ville tilskyde Halvdelen, d. v. s. fem Tiendedele, og Amtsraadet to Tiendedele. De resterende tre

\*) Til Supplering heraf skulle vi paapege, at Kommissionsbetænkningens lille Oversigtskort over de projekterede Baneanlæg er noget misvisende, idet de violette Linier, der angive Projekterne Frederikshavn—Brønderslev og Vodskov—Dybvad, tilsyneladende ligge i en Milsvejs Afstand fra hinanden ved Hellum, medens i Virkeligheden begge disse Projekter, saaledes som de forelægges Jernbanekommissionen, vare førte helt til Hellum (kun ca. 600 Alen fra hinanden) med Station dersteds.