



# *Kulturen mellem kyst og land*

*Kulturarvens mønstre i landskabet*

*I Stygge Krumpens fodspor*

***By- og købstadskultur***

*Landsbyer og hovedgårde*

*Kystkulturen*

Hjørring  
kulturarvskommune 2006 / 07

Fotos forside:

Hjørringgade i Hirtshals  
Børsen i Hjørring  
Nordlysvej i Løkken

'By - og købstadskultur' er det 3. delprojekt i grundrapportering fra Hjørring Kommunes kulturarvsprojekt: *Kulturen mellem kyst og land*. Kulturarvsstyrelsen og RealDania har støttet kulturarvs-kommuneprojektet, der har forløbet i perioden foråret 2006 til efteråret 2007.

|     |                                                                                                                                                                                  |    |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1   | <b>INDLEDNING</b>                                                                                                                                                                | 4  |
| 2   | <b>STEDNAVNE OG BYDANNELSE</b>                                                                                                                                                   |    |
| 2.1 | De første byer                                                                                                                                                                   |    |
| 2.2 | Købstæder                                                                                                                                                                        |    |
| 2.3 | Industrialiseringen efter 1850                                                                                                                                                   |    |
| 3   | <b>DEN TIDLIGE INDUSTRI HISTORIE</b>                                                                                                                                             | 7  |
| 3.1 | Tegl – Danmarks ældste industri<br>De bagte sten – nyt byggemateriale i Danmark<br>Teglværker i Vendsyssel                                                                       |    |
| 3.2 | Den nye infrastruktur – veje og jernbaner                                                                                                                                        |    |
| 3.3 | Vendsysselbanen                                                                                                                                                                  |    |
| 3.4 | Jernbaner gennem Hjørring Kommune<br>Hjørring - Hirtshals banen<br>Hjørring - Løkken - Aabybro banen<br>Hjørring - Hørby banen<br>Sylvius Knutzen, stationsbygningernes arkitekt |    |
| 3.5 | Landbrugserhvervet - fødevareproduktion og andelsbevægelse<br>Grundtvigianisme og Indre Mission                                                                                  |    |
| 3.6 | Perspektivering                                                                                                                                                                  |    |
| 4   | <b>HJØRRING</b>                                                                                                                                                                  | 14 |
| 4.1 | Bygningshistorie<br>Nørregade<br>Bassingade og Springvandspladsen<br>Byudvikling efter 1850'erne<br>Handel og industri som grundlag for byudvikling<br>Gadegennembruddene        |    |
| 4.2 | Perspektivering                                                                                                                                                                  |    |
| 5   | <b>HIRTSHALS</b>                                                                                                                                                                 | 20 |
| 5.1 | Bygningshistorie<br>Molen og havnen<br>Byplanen af 1922<br>Planens spor                                                                                                          |    |
| 5.2 | Perspektivering                                                                                                                                                                  |    |

|      |                                                                                           |    |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 6    | <b>LØKKEN</b> .....                                                                       | 23 |
| 6.1  | Bygningshistorie<br>Skudehandelsbyen<br>Bybilledet ændrer sig                             |    |
| 6.2  | Perspektivering                                                                           |    |
| 7    | <b>VRÅ</b> .....                                                                          | 25 |
| 7.1  | Bygningshistorie                                                                          |    |
| 7.2  | Perspektivering                                                                           |    |
| 8    | <b>SINDAL</b> .....                                                                       | 26 |
| 8.1  | Bygningshistorie                                                                          |    |
| 8.2  | Perspektivering                                                                           |    |
| 9    | <b>BINDSLEV</b> .....                                                                     | 27 |
| 9.1  | Bygningshistorie                                                                          |    |
| 9.2  | Bindselev gl. Elværk<br>Uafhængig elforsyning<br>Efter lukningen<br>Rekreative omgivelser |    |
| 9.3  | Perspektivering                                                                           |    |
| 10   | <b>TÅRS</b> .....                                                                         | 29 |
| 10.1 | Bygningshistorie                                                                          |    |
| 10.2 | Perspektivering                                                                           |    |

|      |                                                                                                                          |    |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 11   | <b>PERSPEKTIVERING</b> .....                                                                                             | 30 |
| 11.1 | Kulturmiljøer, der sammenbindes gennem landskabet                                                                        |    |
| 11.2 | Udvalgte kulturmiljøer i Hjørring<br>Købstadsbyen 1859<br>Vestbanegården                                                 |    |
| 11.3 | Udvalgte kulturmiljøer i Hirtshals<br>Hirtshalsbanen<br>Kulturmiljø – Hirtshals by<br>Hirtshals Fyr<br>Hirtshals station |    |
| 11.4 | Udvalgte kulturmiljøer i Løkken<br>Løkken by                                                                             |    |
| 11.5 | Udvalgte kulturmiljøer i Vrå<br>Det stationsnære<br>Missionshus<br>Vrå Højskole og Valgmenighedskirke                    |    |
| 11.6 | Udvalgte kulturmiljøer i Sindal<br>Stationsområdet<br>Teglværket og Amager<br>Sindal Vindmølle                           |    |
| 11.7 | Udvalgte kulturmiljøer i Bindslev<br>Bindselev gl. Elværk<br>Bindselev Teglværk<br>Købmandsgården                        |    |
| 11.8 | Udvalgte kulturmiljøer i Tårs<br>Tårs Station<br>Tårs Mejeri                                                             |    |
| 12   | <b>BILAG 1: SAVE-metoden</b> .....                                                                                       | 40 |
| 13   | <b>LITTERATURLISTE</b> .....                                                                                             | 41 |
| 14   | <b>FOTOS</b> .....                                                                                                       | 41 |

Metodistkirken i Løkken



## INDLEDNING

Temaet for denne delrapport er købstaden (Hjørring), der er omgivet af mange stations- og mejeribyer. Som hovedlokaliteter er valgt Hjørring, Hirtshals, Løkken, Vrå, Sindal, Bindslev og Tårs.

Fortællingen tager afsæt i den tidlige industri og dens karakteristiske bygninger. Den tidlige industri forstås her som den industri, der opstår for at producere byggematerialer samt at forædle den lokale produktion af fødevarer. Dermed bliver det historien om overgangen fra landbokulturen til byens kulturmiljøer betragtet i en afgrænset periode frem til ca. 1970.

Kulturmiljøbegrebet har hidtil ikke været anvendt i den kommunale planlægning. Forslagene i denne delrapport bygger på en værdisætning ud fra det tilgængelige materiale, idet der ikke har været mulighed for at gå ind i en egentlig registrantudarbejdelse efter SAVE-metoden<sup>1</sup>.

---

1. Om SAVE-metoden, se forklaring i bilag 1

Det er et udgangspunkt, at der sker en udvælgelse af nogle enkelte kulturmiljøer, som har betydning for såvel identitet og bosætning som turisme og oplevelsesøkonomi.

Der gøres opmærksom på, at beskrivelsen af kulturmiljøerne i denne delrapport udelukkende er sket ud fra et ønske om at vise enkelte eksempler. Der vil være behov for en videre bearbejdning – bl.a. med inddragelse af

- a. det hidtidige arbejde mht. kulturmiljøer, som Nordjyllands Amt har stået for,
- b. de bevaringsplaner (lokalplaner), de enkelte kommuner har udarbejdet,
- c. registranter og bevaringsplaner, som f.eks. Nationalmuseets for Gammel Hjørring fra 1975 og SAVE-registranten fra Løkken fra 1998-99,
- d. Kulturmiljøatlas Sindal

## STEDNAVNE OG BYDANNELSE

By- og købstadskulturen har udviklet sig i tidens løb i takt med udviklingen inden for landbruget frem til ca. 1850 og i perioden efter har industrialiseringen været en bestemmende faktor for bydannelse og bymønster. Efter ca. 1960 er det sket en markant ændring af bebyggelsesstrukturen, hvilket kan aflæses i de mange nye parcelhusområder ved alle byer.

### 2.1 De første byer

De ældste byer tidsfæstes til ca. år 700 e. Kr. Det gælder Ribe og Hedeby. I perioden 800-1100 grundlægges en række byer, som primært fungerer som handelspladser. Det bliver senere til de første købstæder. Hjørring er et eksempel herpå. Måske er den oprindelig startet som en landsby; og så siden udviklet på en gunstig geografisk lokalitet: I et vejkruds. Andre er etableret ved vadesteder eller broer. Med bomme, indhegning, volde, porte osv. er det tydeligt markeret, hvor adskillelsen er mellem by og land. Det er først i tiden op mod 1850, at enkelte byer begynder at vokse ud over de mangeårige adskillelse mellem by og land – indtil da har byens vækst medført tættere og højere bebyggelse.

Kong Hans skriver i 1510 til Viborg, at der ved nybebyggelse skal gælde en afstand på 8 alen (knap 5 m) mellem to forskellige ejendomme, da det i alle måder er



Brakteat med Svend Grathes billede, ca. 1150



Sct. Cathrine Kirke i Hjørrings ældste bydel, 2000

som borgere plejer at have deres vejrum. Det er eksempel på sædvaneret, der gøres til del af regelgrundlaget, og i dag kendes som, at man ikke må bygge nærmere end 2,5 m fra skel. I købstæderne er det almindeligt, at de vigtigste veje har en bredde på 11-12 meter, således at der både er plads til trafik og i vejsiden handel.

I 1938 får kommuner med bebyggelser på over 1.000 indbyggere pligt til at udarbejde byplanvedtægter (byplaner). Indtil da har byerne udviklet sig på baggrund af nedarvede sædvaner og sporadiske bestemmelser om byggeri.

### 2.3 Købstæder

Hjørring er en af de 23 byer, som med sikkerhed vides at have haft udprægede byfunktioner omkring 1150 i daværende Danmark. Det beviser bl.a. den brakteat (mønt, der alene er præget på den ene side), som er fundet præget med Svend Grathes billede og navnet Heringa.

Byernes placering, størrelse og rolle har altid afspejlet det erhvervsgrundlag, der findes på stedet. Hjørring er fremvokset på en lokalitet, hvor et antal veje krydser hinanden. Det er en speciel placering set i forhold til de

fleste andre købstæder. De er som hovedregel placeret ved kysten, hvor der både er mulighed for vand- og landtransport.

I middelalderen (1050 - 1536) bliver købstæderne centrum for kirke, administration og militær, hvor tidligere administrationen primært skete fra kongsgårdene, hvor kongens lokale repræsentanter bor. Købstæderne vokser i kraft af de handelsprivilegier, de fra begyndelsen af 1300-tallet bliver tildelt, og den fremvoksende sociale klasse af håndværkere. Landsbyerne og landsbyejerlavet er fortsat den grundlæggende enhed uden for købstæderne.

Der er mange fællestræk i købstædernes byplan. Alle orienterer sig i forhold til et centralt torv – dvs. det verdslige centrum, hvor handlen og byens øvrighed findes. I udkanten – som regel med et selvstændigt torv foran – findes det religiøse centrum med kirke og kloster. Hovedgaden kaldes meget ofte for Algade. Og ellers har de mest betydelige gader navne efter deres orientering i forhold til verdenshjørnerne.

Allerede i Valdemar Sejrs *Jydske Lov* fra 1241 er der en række bestemmelser om regulering af bygninger, veje, landskabets opdeling og udnyttelse mv. Det tyder på,



at der allerede på det tidspunkt i den verbale sædvane- ret har været regler for det. Samtidig har bisp Gunner fra Viborg, da han skriver Jydske Lov, hentet inspiration fra den europæiske kulturkreds, således at Jydske Lov rummer en balance i forhold til begge tilgange.

## 2.4 Industrialiseringen efter 1850

I perioden fra vikingetidens slutning og frem til ca. 1850 sker der stort set ingen ændring i bystrukturen. Meget få nye byer kommer til; og da i konsekvens af kongemagtens nyanlæg af borge og slotte.

Byernes eksistensgrundlag knytter sig i høj grad til de ressourcer, der findes i byen og dens opland. I byerne bor håndværkerne og handelsmændene.

### Industriel udvikling

Omkring 1850 sker overgangen fra det landbrugsdominerede samfund til industrisamfund. Overgangen er i Danmark meget tæt knyttet op på forædling af landbrugets produktion. Dog har der allerede tidligere været lokal udnyttelse af de geologiske råstoffer i form af kalkbrydning, tørvegravning og lergravning (teglværksdrift).

Infrastrukturen udbygges i perioden efter 1850 med et nyt, fintmasket net af jernbaner, veje og havne. Det muliggør, at udviklingen under industrisamfundets første fase (1850-1920) bliver spredt til mange byer ud over hele landet.

Industrialiseringen medfører et stærkt stigende behov for arbejdskraft i byerne. Dette behov bliver dækket ved afvandringen fra landbruget. Mere effektive produktionsmetoder i landbrugsdriften og overflytningen af fødevareforædlingen til industrien (mejeri, slagteri, grovvarehandel, smede- og maskinforretning osv.) frigør arbejdskraft på landet; og der kommer en massiv tilflytning til byerne.

Således vokser de oprindelige byer og landsbyer; og sideløbende hermed opstår nye byer som stationsbyer

som f.eks. Vrå og Sindal og havnebyer f.eks. Hirtshals. Jernbanen betyder i de første år – inden bilismens fremmarch – at mange byer realiserer et økonomisk udviklingspotentiale.

Perioden mellem de to verdenskrige er præget af en form for stilstand. Af nogle også betegnet som stabilisering efter det store børskrak i 1929, hvor bl.a. landbruget lider store tab. Imidlertid sker der også en strukturel udvikling primært skabt i takt med, at lastbiler overtager dele af gods- og varetransporten. Det skaber grundlag for udvikling af nye brancher.

### Teknologisk udvikling

Industrisamfundets anden hovedfase ruller frem i slutningen af 1950'erne. Den indeholder en teknologisk udvikling og parallelt hermed en velstandsstigning, således at man samfundspolitisk taler om velfærdssamfundet. Det indebærer, at mange almindelige borgere får mulighed for at få egen bil og eget hus. Privatbilen og velstanden giver frihed til at bosætte sig i længere afstand fra arbejdspladsen. Samtidig tager industrialiseringen af byggeriet i form af bl.a. typehuse fart. I 1960'erne og 1970'erne udbygges næsten alle byer inden for pendlingsafstand af de større byer med parcelhuskvarterer. I de større byer bliver der opført almennyttigt boligbyggeri til borgere med lavere indkomst og uden mulighed for at realisere drømmen om egen bolig med hus og have. Det almennyttige boligbyggeri er dermed med til at øge boligstandarden og en forbedring af levevilkårene.

I denne anden fase bryder udviklingen det hidtidige mønster med hver by som en selvstående enhed. Den teknologiske udvikling øger specialiseringen. Der sker desuden en markant udvikling af byer, der fungerer som oplandscentre. I den sidste del af perioden mister mange af de mindre byer deres lokale selvforsyning i takt med fremmarchen af supermarkeder og varehuse.



Nutidigt byrum - Strømgade, Hjørring

# DEN TIDLIGE INDUSTRI HISTORIE

Anden halvdel af 1800-tallet er i høj grad præget af udviklingen og ændringen i infrastrukturen, således som det kommer til udtryk i udbygningen af vejnettet, jernbanens ekspansion og skibsfartens overgang til dampkraft.

Den tidligste industri er afhængig af vandkraft eller adgang til træ. Derfor er den lokaliseret ved energirige vandløb med strømmende vand; eller anlæg i små dimensioner som f.eks. teglovne. Da træ bliver anvendt både til brændsel og som byggemateriale til huse og skibe, er det på mange lokaliteter en knap ressource.

Med dampmaskinen bliver energiforsyningen i mindre grad afhængig af stedbundne og ustabile ressourcer som vind og vand. Det betyder, at de andre forudsætninger – transportmuligheder for råvarer og færdigvarer samt arbejdskraft – får større betydning; og dermed begynder udviklingen i byerne at tage fart.

## 3.1 Tegl – Danmarks ældste industri

Teglen er kendt hos grækere og romere i oldtiden, men teknikken med teglbrænding ser ud til at være gået i glemmebogen ved opløsningen af det romerske imperium. I begyndelsen af 1100-tallet genopdages teglbrænding i Lombardiet, Norditalien; og herfra spredes det meget hurtigt ud over Europa.

Det murede byggeri har rødder tilbage i 1000-tallets Danmark. De tidligste skriftlige kilder omtaler stenbyggeri i Roskilde i Knud den Stores regeringstid. Under såvel domkirken som Sct. Jørgensbjerg kirke er der påvist murværk af tilhuggede sten med kalkmørtel som bindemiddel fra tiden omkring 1030-40.

### De bagte sten – nyt byggemateriale i Danmark

I Danmark har tegl været anvendt som byggemateriale siden midten af 1100-årene. De tidligste skriftlige kilder benævner tegl "bagte sten".

Teknikken til at producere tegl er højst sandsynlig bragt til Danmark af bl.a. de nye munkeordener, cisterciensere og præmonstratensere, som kommer hertil fra Frankrig og Tyskland på foranledning af ærkebiskop Eskild. Den første tegl anses for at være brændt i forbindelse med cistercienserklostret i Esrum og på ærkebiskop Eskils borg i Søborg. Ved siden af borgen er fundet en stor teglovn, der er blevet dateret til tiden omkring 1160.

Teglovnene til produktion af mursten – ofte i delvist underjordiske kammerovne – bliver ind til ca. 1600 opbygget til det enkelte byggeprojekt under hensyntagen til, at der skulle være egnet ler i umiddelbar nærhed, og at det skulle være tæt på det sted, hvor de færdige sten skal bruges. Hertil kommer, at der helst skal være træ, som i miler kan bruges til fremstilling af trækul eller tørv. Alt sammen for at undgå transport, som på dette tidspunkt er besværligt – ikke mindst ved transport af større godsmængder. Teglblænding foregår således i de første mere end 800 år under primitive former – oftest i små ovne opført i nærheden af byggepladsen. Helt frem til begyndelsen af 1900-tallet er det fortsat almindeligt ude på landet.

De første egentlige teglværker opstår omkring 1770, hvor man i byerne på grund af brandfaren begynder at bygge i tegl. Indtil dette tidspunkt er også husene i byerne fortrinsvis stråtede bindingsværkshuse. Omkring 1850 sker industrialiseringen på teglværkerne. Der udvikles nye produktionsmetoder, hvor man gør brug af mere og mere mekanisering i processen fra opgravning af ler til færdig tegl.

Indtil 1950'erne er teglværksarbejde sæsonarbejde i perioden april-oktober. Omkring år 1900 skulle en lergrave på en 10 timers arbejdsdag grave og læsse 17 m<sup>3</sup> ler på vogne. Produktionen af mursten og andre produkter i tegl er dog steget i kraft af den tekniske udvikling.

### Ler

Leret er teglindustriens råmateriale. Næsten alle danske lersorter er fra tertiær- og istiden. Leret er opstået ved forvitring af bjergarter. Ved forvitringen omdannes bjergarterne til lerminerale. Det danske teglværksler indeholder normalt følgende mineraler:

### Kvarts

Jernoxider

Kalk

Kaolin (lermineral)

Montmorillonit (lermineral)

Illit (lermineral)

Lerets karakteristiske egenskab, der betinger dets anvendelse i teglindustrien, er dets plasticitet – dvs. det kan formes og beholde formen, hvis blot dets vandindhold ligger inden for et vist område, der varierer fra lersort til lersort. Det ler, der spiller den største rolle for teglværkerne, er det stenfri istidsler, der omfatter flere forskellige lersorter bl.a. yoldialeret. Denne lersort har fået navn efter yoldia, en lille musling, hvis skaller findes i leret. Netop denne lerart er hyppigt forekommende i Vendsyssel, hvilket da også de i historisk henseende mange teglværker vidner om. Alene i det gamle Hjørring Amt har der været ca. 250 teglværker.

De fleste danske lersorters brændingstemperatur ligger i intervallet 950-1050°C. Oprindeligt er det træ fra nærområdets skove, som anvendes ved opvarmning af ovnene. Senere hen er det trækul og kul, som bliver afløst af olie i begyndelsen af 1900-tallet. I dag er brænding med naturgas som varmekilde dominerende.



2007 ca. 30

■ I drift 2007





### 3.2 Den nye infrastruktur – veje og jernbaner

De store hovedlandeveje i Jylland bliver udbygget og forbedret i perioden 1840-1870. Samtidig med udbygningen af vejnettet kommer jernbanen til Danmark. I 1844 åbnes Danmarks første jernbane mellem Altona og Kiel. Den følges af strækningen i København-Roskilde i 1847.

Jernbanen betyder, at landbrugets transportbehov for såvel køb af foderstoffer og kunstgødning som afsætning af landbrugsprodukter til eksport og salg i byerne bliver imødekommet. I perioden 1830-1875 er kornproduktionen stigende, men bl.a. billigt korn fra USA presser kornprisen i Europa. Det fører til omlægning af landbruget i retningen af mere animalsk produktion, som på sin side kræver et nyt forarbejdnings- og distributionsapparat i landbruget. Svaret på den udfordring bliver organiseringen i andelsforetagender.

Efter 1. verdenskrigs afslutning i 1918 begynder lastbilerne at vinde frem som transportmiddel; og dermed er en udvikling i gang, hvor jernbanen som en forudsætning for transport over længere strækninger afdæmpes. Det betyder i første omgang, at strækninger, der ellers er vedtaget i forbindelse med anlægslove, ikke bliver anlagt.

### 3.3 Vendsysselbanen

I 1856 sætter den danske stat ingeniører til at undersøge terrænet mellem Limfjorden og Frederikshavn for at vurdere muligheden for at etablere en jernbane. Undersøgelsen peger på tre mulige linieføringer fra Nørresundby:

1. mod nordøst via Sæby (nærmest den trace, som den senere privatbane mellem Nørresundby og Frederikshavn, får)
2. mod nord via Hjørring og Mosbjerg
3. gennem Bangsbo ådal

I marts 1861 vedtages anlægslov om det jysk-fynske jernbanenet. Af økonomiske grunde er strækningen

nord for Limfjorden dog ikke med. Det fører til stor utilfredshed i Vendsyssel markeret med protestmøder og indsamling af underskrifter. Dog uden resultat.

De jysk-fynske jernbaner bliver overtaget af staten i 1867. Ingeniør Niels Henrik Holst bliver driftsbestyrer med det opdrag at udbygge jernbanenettet. En af mulighederne, han peger på, er en udbygning i Vendsyssel ad linien Nørresundby-Hjørring-Frederikshavn. Vendsysselbanen indgår i en lovpakke med flere andre strækninger, som vedtages i april 1868. Licitationen vindes af "Interessentskabet for Anlægget af Vendsysselbanen", som tilbyder at bygge banestrækningen på 82 km for 1,8 mio. kr. Dette interessentskab bryder det hidtidige monopol, engelske firmaer har haft i forbindelse med anlæg af jernbanestrækninger. De engelske firmaer kommer aldrig senere til at bygge jernbaner i Danmark.

På strækningen anlægges 8 stationer, 45 banevogterhuse, 29 broer og 109 stenkister samt lægges 30.000 stk. skinner med en vægt på 29 kg pr. m.



Banen bliver indviet den 15. august 1871 – 25 år efter de første undersøgelser og 2 år efter indvielse af strækningen Randers-Aalborg. I Vendsyssel er der fra da af to daglige forbindelser i begge retninger.

Jernbanens ankomst til landsbyer betyder en ændring fra små henslumrende samfund til driftige stationsbyer. Mange steder bliver jernbanelinien ført uden om den gamle landsbykerne og ofte i en afstand på 1-2 km fra denne. Det medfører, at byen bliver delt i to: Den oprindelige landsby og den nye stationsby. Mellem de to bydele opstår et tomrum, som med tiden dog er blevet udfyldt. Det er et mønster, som er tydelig i byer som f.eks. Sindal. Mens jernbanen er en vækstfaktor i de områder, hvor den kommer frem, er fraværet eller en sen ankomst af jernbane omvendt en faktor, som medfører stagnation i en by eller et område. Bindslev er et markant eksempel på dette.

Det er imidlertid en forudsætning, at de rejsende krydser Limfjorden enten via pontonbroen eller med "Lille Belt", et skruedampskib beregnet for passagerer og gods (ikke jernbanevogne). Færgeren kan dog ikke prismæssigt konkurrere med de 5 øre, det koster at gå over pontonbroen. I 1879 færdiggøres jernbanebroen over Limfjorden, og rejsetiden fra Vendsyssel og sydpå afkortes med 35-60 minutter.

Annonce for åbning af banen

### 3.4 Jernbaner gennem Hjørring Kommune

Banestrækningerne igennem Hjørring Kommune er:

| Strækning                            | Åbning | Nedlagt         |
|--------------------------------------|--------|-----------------|
| Nørresundby-Hjørring-Frederikshavn   | 1871   | Fortsat i brug. |
| Hjørring-Løkken-Aabybro (privatbane) | 1913   | 1963            |
| Hjørring-Hørby (privatbane)          | 1913   | 1953            |
| Hjørring-Hirtshals (privatbane)      | 1925   | Fortsat i brug  |

De tre privatbaner med udgangspunkt i Hjørring bliver i 1939 sammenlagt med Vodskov-Østervraabanen til Hjørring Privatbaner. Fra 2002 er Skagensbanen og Hjørring Privatbaner lagt sammen i et fælles driftsselskab: Nordjyske Jernbaner.

Hovedbanegården for Hjørring Privatbaner er Vestbanegården i Hjørring. Den bygges i 1913 ca. 500 meter fra DSB stationen, hvilket giver anledning til nogen utilfredshed blandt de rejsende. Også fordi den opleves at ligge helt uden for byen. Baneledelsen finder det imidlertid bedst sådan "Man ønsker ikke at mænge sig med Statsbanerne".

I stueetagen var der ventesale, flere billetsalg, stationskontor, rejsegodsekspedition mv. 1. sal var hovedkontor for Hjørring banerne og privatbolig for driftsbestyreren. På kvisten var der bolig for andre funktionærer. Stationen mindede meget i størrelse om Løkken station efter at den havde fået en tilbygning i 1943, da der blev oprettet postmesterembede her.

Ud for stationen er der 4 hovedspor og læssespor. Den er godt forsynet med opstillings- og depotspor. Pak- og varehuset er forsynet med eget læssespor. Løkkenbanen løb nord ud af stationen sammen med Hirtshals-



Jernbaner i Vendsyssel, 1940 (Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet, 1940)





Vestbanegården, hvorfra 3 af de 4 baner under Hjørring Privatbaner udgik indtil 1943.

banen, mens Hørbybanen løb ud mod syd og op over statsbanelinien til Aalborg.

Vestbanegården bliver nedlagt som station i 1942 og købes efterfølgende af Hjørring Kommune. De 3 baner får statsbanestationen som udgangspunkt, hvilket medfører en ret omfattende ombygning af statsbanestationens spor og perronanlæg. Der anlægges 3 persponspor og 2 omløbsspor for privatbanetogene. Hele ekspeditionen overtages af DSB. På Vestbanegården opretholdes banernes kontor, remiser og værksteder samt de fornødne opstillings- og depotspor. Siden har Vestbanegården oplevet lidt af hvert. Bl.a. bruges den under krigen af besættelsesmagten.

### Hjørring - Hirtshals banen

Kort efter århundredskiftet drøftes anlæg af en bane nord for banen mellem Hjørring og Frederikshavn. Den oprindelige plan er at anlægge en bane fra Hjørring over Vellingshøj og Tversted til Ålbæk. Stationerne langs strækningen skal – ud over Hjørring H – ligge i Vellingshøj, Skibsbjerg, Vestermark, Bjergby, Mygdal, Uggerby, Tversted, Tuen, Sørig, Kylløbæk og Ålbæk. Samtidig skitseres en sidebane, der udgår fra Vellingshøj station og har endestation i Hirtshals.

Projektet kommer med i jernbaneloven i 1908. Det fremgår, at staten yder et tilskud på 50 % af anlægs-

udgiften. Koncessionen udstedes i 1915, men 1. verdenskrig sætter en stopper for påbegyndelsen af anlægsarbejdet. Da man så endelig kan komme i gang, er forudsætningerne for banens traceer ændret væsentligt, idet der i 1917 vedtages en lov om anlæg af en havn ved Hirtshals.

På denne baggrund satses på Hjørring - Hirtshals og strækningen mod Ålbæk opgives. En ny anlægslov med denne revision vedtages i 1923. Statens tilskud er med interessen i Hirtshals Havn forøget til 60%. Anlægget påbegyndes i april 1924. Den 16,1 km lange strækning åbnes for drift i 1925. Standsningsstederne undervejs fra Hjørring er:

Kvægtorvet trinbræt – åbnet 2005

Teglgårdsvej – åbnet 2005

Herregårdsparken trinbræt

Vellingshøj station – nedgraderet til trinbræt i 1931

Langholm trinbræt – åbnet i 1928 og nedlagt i 2004

Vidstrup station – nedgraderet til trinbræt i 1969

Sønderby trinbræt – åbnet i 1928

Tornby station

Raundrup trinbræt – nedlagt i 2004

Horne station – nedgraderet til trinbræt i 1970

Terpet/Emmersbæk trinbræt

Lilleheden/Nordsøcentret trinbræt – åbnet i 1940, lukket i perioden 1943-46 pga. lokalisering i fæstningsområdet, nedlagt i 1956 og genåbnet i 1990'erne.

Hirtshals station

Hjørring - Hirtshalsbanen bliver en succes bl.a. i kraft af, at der åbnes færgefart fra Hirtshals til Kristiansand i 1927. Ombord kan der overføres to jernbanevogne foruden biler.



Hjørring Vestbanegård i 2003. I 1973 brænder tagetagen. Siden har bygningen været en skygge af sig selv uden tagetage. Der er planer om sanering af området og renovering af bygningen.

### Hjørring - Løkken - Aabybro banen

En bane mellem Hjørring - Lønstrup - Løkken er første gang på tale allerede i 1890, hvor et baneudvalg nedsættes. Det beslutter dog allerede i 1893 at stille sagen i bero, da udvalget ikke mener, at der er underlag for en bane. Efter fem år nedsættes et nyt udvalg, som i 1898 konkluderer, at en bane på strækningen Lønstrup - Løkken - Aabybro bør fremmes.

Hirtshalsbanens perron på Vellingshøj station 1993.



Der sker imidlertid ikke noget før i 1908, hvor der igen kommer gang i planerne. Anlægsbevilling meddeles i 1910, hvorefter planerne kan gennemføres. På strækningen er der følgende standsningsmuligheder efter Hjørring:

Liver Å trinbræt

Sønderlev station

Lønstrup station

Nr. Rubjerg trinbræt – anlagt i 1955

Jelstrup statin

Gjølstrup station

Vittrup station

Skøttrup trinbræt

Løkken station

Vrensted station

Ingstrup station

Hjermitslev station

Saltum station

Pandrup station

Kås station

Ryå trinbræt

Åbybro station

Banen åbnes den 4. juli 1913 og lukker igen den 28. september 1963. Den lukker således 3 måneder efter sit 50 års jubilæum.

Hjørring - Løkken - Aabybro-banen starter et nyt kapitel i turismens historie langs Vestkysten. Jernbanen betyder, at det er muligt at komme til badestederne Løkken og Lønstrup på endagsudflugter fra både Hjørring og Aalborg. I de første år efter åbningen af strækningen er der eksempler på, at tog i højsæsonen har op til 32 ekstravogne koblet på en enkelt togstamme.

### Hjørring - Hørby banen

De første planer om en forbindelsesbane fra Hjørring til et punkt på Sæbybanen fremkommer kort efter åbningen af strækningen Nørresundby - Sæby - Frederikshavn i 1899. I 1905 nedsættes et udvalg for at drøfte mulighederne for anlæg af en bane fra Hjørring til Dybvad eller Hørby. Der anslås en anlægssum på ca. 1,25 mill. kr.

Banen får lov hjemmel i 1908; og eneretsbevillingen kommer i 1911. Statstilskuddet bliver sat til 50 % af anlægssummen, som i alt slutter på en samlet anlægsudgift på 1,6 mill. kr. for de 35 km. Strækningen åbnes i 1913.

I Hørby står FFJ (Fjerritslev-Frederikshavn Jernbane) for ekspeditionen af Hjørring-Hørbybanens tog. Banen løber igennem et tyndt befolket område. Der er relativ kort afstand til strækningen Aalborg - Hjørring - Frederikshavn og også til privatbanen Nørresundby - Dronninglund - Sæby - Frederikshavn.

På strækningen Hjørring - Hørby er der følgende standsningsmuligheder (ændringer i forhold til 1913 er nævnt):

Fuglsig trinbræt – anlagt i 1930 ved hovedgården Fuglsig; og nedlagt igen i 1943.

Ilbro station

Lørslev station

Bøjholm holdeplads – nedgraderet til trinbræt i 1920.

Tårs station

Bjørnstrup trinbræt – åbnet i 1921.

Tranget station

Sæsing station

Dalvang trinbræt – åbnet i 1933

Østervrå station



Her krydser Hørbybanen syd for Hjørring DSB-sporet, der var tænkt dobbeltsporet. Det kom dog aldrig. Broen ligger der endnu og er i dag vejbro.

Lindholm trinbræt

Thorshøj station

Tamstrup trinbræt

Hørby station

De første år er der dagligt 3 tog i hver retning. I 1920'erne indsættes lette motortog, hvilket giver mulighed for 4 tog dagligt i hver retning. I sommeren 1939 er banen oppe på 5 tog. Imidlertid slår den hurtigt stigende landevejstrafik efter 2. verdenskrig banen ud, selv om Hjørring Privatbaner også indsætter rutebiler langs banen for at øge frekvensen.

Bortset fra overskud enkelte af de første 4 driftsår giver banen resten af sin levetid underskud. I 1953 indstilles driften på banen.

### Sylvius Knutzen, stationsbygningernes arkitekt

Samtlige stationsbygninger til de tre lokalbaner, der udgår fra Hjørring, tegnes af arkitekt Sylvius Knutzen, København (1870-1939). De tre lokalbaner er Hjørring - Hørbybanen og Hjørring - Løkken - Åbybro-banen anlagt fra 1913 og Hirtshalsbanen fra 1925.





Arkitekt Sylvius Knutzen

Sylvius Knutzen tegner blandt andet også Hjørring Diskontobank 1902 og rets- og politibygningen i Hjørring 1920.

De smukke og funktionelle stationsbygninger fra hans hånd er gode eksempel på tidens tanker om "bedre byggeskik". Stationsbygningerne er dermed præget af datidens nyklassicisme og genopvækkelse af dansk byggetradition. De har et personligt og let genkendeligt præg. Det er enkle og velproportionerede bygninger med store, røde mur- og tagflader. De har kraftige hvide gesimser og hvid hjørnekvadrering.

Sylvius Knutzen er arkitekt på stationerne på Hjørring - Løkken - Aabybro Jernbane i 1913, Hjørring - Hørbybanen, Vodskov - Østervråbanen, og er også med, da den sidste bane, Hjørring - Hirtshals, åbner i 1925. Det er lokale murere og håndværkere, der udfører arbejdet. Materialerne til stationerne køres frem via banen.

Der er typisk 2-3 typer stationer på hver bane med varianter, hvor tegningen er spejlvendt. På Vodskov - Østervråbanen er der f.eks. to typer: Hjørring, den største, og de øvrige stationer, der alle er ens. De øvrige stationer på Hjørring Privatbaner har alle de samme



Arkitektens "varemærke" er rødstensbygninger med hvidkalkede gesimser og kvadrerede hjørnelisener.

karakteristiske hvide hjørner - dog er de lidt forskellige og afspejler, at de er opført over nogle årtier.

Ved en del af stationsbygningerne opføres også et mindre pakhus ligeledes tegnet af Sylvius Knutzen. Pakhusene er af træ og malet svenskrøde med hvide rammer og grønmalede døre. De er ligesom stationsbygningerne meget enkle og smukke små bygninger. Stationsbygningerne (og pakhusene) er i meget høj grad egnstypiske - dvs. man ser dem stort set ikke uden for Midt- og Vestvendssyssel.

Alle Sylvius Knutzens oprindelige stationsbygninger er i dag overgået til anden brug. Det gælder også bygningerne på den stadig eksisterende Hjørring-Hirtshals bane. I dag benyttes DSB's station i Hjørring; og i Hirtshals benyttes den gamle havneadministrationsbygning. På resten af ruten findes kun trinbræt. Hvad de gamle pakhuse angår, er der i dag tre tilbage langs Hirtshalsbanen. Disse er at finde i Vidstrup, Tornby og i en lidt større udgave ved stationen i Hirtshals, hvortil Sylvius Knutzens pakhus flyttes fra den "gamle" station. Pakhusene bliver stadig benyttet af Nordjyske Jernbaner A/S som lagerbygninger.

### 3.5 Landbrugserhvervet – fødevareproduktion og andelsbevægelse

I 1870'erne vokser kreaturholdet betragteligt. Gode afsætningsmuligheder for mejeriprodukter på det engelske marked giver basis for omlægning fra korn til malkekvæg. De små og mellemstore gårde har imidlertid problemer med et tilstrækkeligt højt kvalitetsniveau i forarbejdningen af mælkeprodukterne. Det er her, at andelstanken knytter an.

Ved at organisere sig i lokale andelsmejerier kan selv den lille gård udnytte stordriftens fordele og opnå en kvalitet, der gør produkterne egnede for eksport. Det første andelsmejeri oprettes i 1882; og i løbet af ganske få år skyder der andelsmejerier op overalt i landet. F.eks. bliver der alene i 1888 opført 240 andelsmejerier. Produktionen af mejerivarer som smør og ost giver skummetmælk som restprodukt; og det kan bruges til opfodning af grise. Således opstår grundlaget for en større slakterisektor, der også har det engelske marked som eksportmarked. I 1887 oprettes det første andelslagteri.

Leverancerne til landbruget bliver organiseret i andelsforetagender som grovvareforeningerne og på det privatøkonomiske niveau brugsforeningerne og senere de små andelsfrysehuse.

Også de kulturelle og åndelige sider af tilværelsen kunne organiseres gennem andelsbevægelsen. I slutningen af 1800-tallet får stort set hver eneste landsby et forsamlingshus på andelsbasis, hvor møder, foredrag, fester og andre sociale aktiviteter udfolder sig. Overalt skyder folkehøjskoler op, som henvender sig til landbo ungdommen.

#### Grundtvigianisme og Indre Mission

Fra midten af 1800-tallet får to religiøse bevægelser stor betydning for det kirkelige og det kulturelle liv i bredere forstand. Grundtvigianismen har sit udgangspunkt i Grundtvigs tanker og starter i kirkelige kredse i 1830'erne. Fra midten af århundredet bliver det til en

breder folkelig bevægelse – og den står bag oprettelsen af mange folkehøjskoler, friskoler og efterskoler over hele landet. Omtrent samtidig breder vækkesbevægelsen Indre Mission sig. I 1880'erne bliver bevægelsen landsdækkende og står i de følgende årtier bag foreningsarbejde og etablering af kristne friskoler og ikke mindst et omfattende byggeri af missionshuse. Det er relativt enkle bygninger med et vist kirkepræg f.eks. i brugen af rund- eller spidsbuede vinduer. Missionshuset er altid placeret med gavlen ud mod vejen og med indgang i gavlen. Mange missionshuse får bibelske navne som "Bethesda", "Bethania" eller "Tabor". Det læses tydeligt over indgangsdøren.

I flere byer ses fortsat missionshuse og forsamlingshuse. Levende repræsentanter for de religiøse og kulturelle strømninger, som i mere end 125 år har haft betydning for dagliglivet – også i Vendsyssel.

### 3.6 Perspektivering

I nærværende delrapport er beskrevet nogle udvalgte eksempler mht. kulturarvens spor. Som et særskilt initiativ – f.eks. i forbindelse med en egentlig registrering forud for udarbejdelse af et kulturmiljøatlas – kunne der fokuseres mere indgående på de bygninger, som knytter sig til perioden 1850-1920. Denne fokusering kunne omfatte såvel en bygningsvurdering og en bygningshistorie som en beskrivelse af den individuelle kulturhistorie. I forlængelse heraf kunne det overvejes at udmønte nogle gode råd mht. fastholdelse af den oprindelige arkitektur og dens funktionsbestemte udformning af bygningerne samt formidling af de specifikke fortællinger, der i de enkelte lokalområder i dag kan suppleres med. Det er med til at give de enkelte byer og landsbyer identitet og særpræg.

## HJØRRING

Hjørring betegnes ofte som Vendsyssels hovedstad, da den gennem 900 år har været hovedbyen i det nordligste Danmark. Byen ligger midt i Vendsyssel i et ret frugtbart og relativt tæt befolket landskab på sydsiden af et lille moræneområde, der er omgivet af hævet, leret havbund fra ishavstiden. Området Hjørring Bjerge – lige nord for den oprindelige købstad – når en højde på 65 m over havet; og syd for købstadsbyen er niveauet ca. 20 m over havet. Dvs. at der er et kuperet terræn i området.

### Navnet

Hjørring blev anlagt på sydsiden af et lille plateau. Ved oldtidens slutning ligger der en landsby af en vis betydning, hvor flere betydende veje krydser hinanden. Stedet er højt – og måske har det været et kultsted fra tidligere tider. Det menes, at Sct. Olai Kirke ligger på dette kultsted. At landsbyen har haft en vis betydning illustreres af, at der meget tidligt bygges hele 3 kirker her: Sct. Olai Kirke, Sct. Hans Kirke og Sct. Catharina Kirke. Det er således ikke en almindelig landsby, hvor der befolkningsmæssigt alene er underlag for en enkelt kirke.



De ældste skriftlige former af navnet Hjørring går langt tilbage:

|                                        |                                  |
|----------------------------------------|----------------------------------|
| Heringa                                | 1146-54                          |
| Jhoringy (fejlskrivning Jho- for Hjo-) | 1200-tallet (Valdemars jordebog) |
| Jorungi                                | o. 1260 (Knýtlingasaga)          |
| Hiøringh                               | 1374                             |
| Høring                                 | 1414                             |
| Hjørring                               | 1900-tallet                      |

Forleddet Hjør- i navnet Hjørring kommer sandsynligvis af det gamle vestnordiske hjörr, som betyder sværd. Hjørring skulle da betyde: Sværdstedet eller Sværbo-stedet. Imidlertid er de fleste -ingnavne afledninger af naturbeskrivende ord som bjerg, fugl mv. Ud fra dette kan navnet Hjør- måske i stedet for sige noget om et terræn, hvis form har kunnet sammenlignes med et sværd. Hjørring vil da betyde "bostedet på terrænformationen, som ligner et sværd". Denne tolkning anses for at være mest sandsynlig. Andre går i retning af "bostedet, hvor der fremstilles sværd" eller "bostedet, hvor der sælges sværd".

Omkring år 1150 ses navnet Hjørring for første gang på en mønt.

På denne mønt står der "Heringa" – Hjørring på latin

### Købstadsprivilegium

Hjørring får købstadsprivilegium af Erik Plovpenning den 31. marts 1243. Byens våben med Sct. Catharina kendes fra en signetring fra ca. år 1300. På det tidspunkt har der i Hjørring allerede i mange år været afholdt sysseting (afgørelse af retslige spørgsmål) og landemoder (mødested for gejstligheden).

Byen har 3 kirker og et Sct. Knuds Hellig Kors kapel (bygget ved siden af helligkilden Sct. Knuds Kilde). I slutningen af 1400-tallet stiftes i tilknytning til Sct. Catharina Kirke et Sct. Annæ Kapel, hvortil der formentlig også hører et hospital.

Som købstad har der været flere gilder med hvert sit gildehus. De fornemste borgere har haft et Sct. Knuds gilde. Andre har mere haft karakter af laugsgilder.

#### Gilde

Gilde er betegnelsen for de Broderskaber eller Foreninger, som borgerne i middelalderens byer oprettede. Broderskaberne havde til formål at beskytte og hjælpe den enkelte borger ofte under en helgens navn og beskyttelse. Broderskabernes medlemmer skulle støtte hinanden ved

- økonomiske tab f. eks. i tilfælde af brand,
- som vidner ved retsstridigheder,
- yde hinanden beskyttelse ved forfølgelse,
- hævne hinanden ved drab eventuelt ved at sikre mandebod betalt.

Gilderne kunne også yde »brødre«, hvad vi nu vil kalde socialforsorg og hjælp.

Nogle gilder var en form for datidens laug, fagforeninger eller sammenslutninger, hvor alle i broderskabet havde samme fag. Et gilde kan til en vis grad sammenlignes med vore dages loger.

### Befolkningstal

Allerede i tidlig middelalder menes Hjørring at have haft den form og udstrækning, den bevarer i århundreder. Ved middelalderens slutning (1536) har byen ca. 2.000 indbyggere. Den er på det tidspunkt en regional hovedby med kongsgård, bispegård, sysseting og landemode. De næste 200 år er der tale om en markant økonomisk, handelsmæssig og social tilbagegang. På et tidspunkt er der endda overvejelse om at flytte byens indbyggere til Hals. I 1715 er der kun 76 familier tilbage i Hjørring.

Vendepunktet kommer i kraft af opgangstiderne for landbruget, indførelse af næringsfrihed og udbygningen af trafiknettet i 1800-tallet.

#### Befolkningstal og ejendomme

| År   | Befolkningstal | Husstande (ca.) |
|------|----------------|-----------------|
| 1672 | 782            | 145             |
| 1769 | 596            | 133             |
| 1801 | 744            | 120             |
| 1850 | 1.914          | 306             |
| 1880 | 4.308          | 469             |
| 1901 | 7.901          | 795             |
| 1930 | 11.126         |                 |
| 1955 | 14.591         | 5.099           |
| 1976 | 22.835         |                 |
| 1990 | 24.045         |                 |
| 2004 | 24.789         |                 |

Omkring 1850 er befolkningstallet på 1.914, hvilket er mere end fordobling siden 1801. Tilvæksten afspejler, at en række driftige købmænd begynder at handle med omegnens landmænd, således at de udvider deres forretninger og dermed antallet af ansatte medarbejdere. Samtidig kommer der også flere industrivirksomheder til som rebslageri, flere farverier, et par jernstøberier og fra 1842 et bogtrykkeri.

Med anlægget af de nye veje bliver der åbnet for adgang til og handel med et endnu større opland.

### 4.1 Bygningshistorie

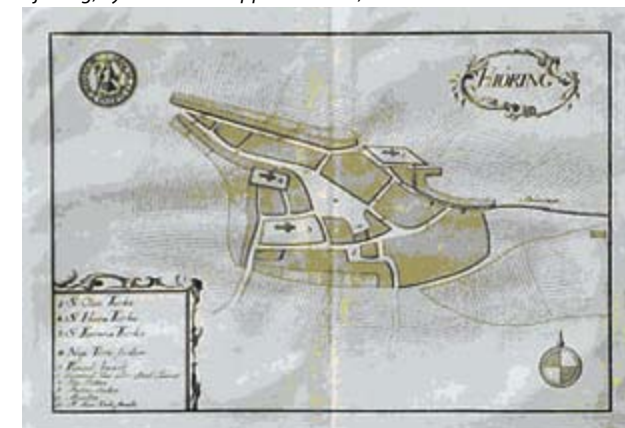
Hjørring ligger midt i sit opland. I sin 1000-årige historie har byens byplan været struktureret ud fra tre hovedgader, som fra nord, sydvest og sydøst mødes i bymidten.

I forhold til andre byer, der har en middelalderlig bykerne, så er det lidt usædvanligt, at Stokbrogade er delt i en korsgade: en vej op til Torvet og en fortsættelse op mod Skt. Olai Kirke. Det kunne tyde på, at byen og kirken er vokset op ved siden af hinanden. Det er her de ældste gadenavne findes: Stokbrogade, Tinpottegyde, Børsen, Store Kirkestræde og Lille Kirkestræde samt det lidt pudsige navn: Bassingade. Tidligere har der formentlig været endnu flere navne på gyder, smutter og stræder.

#### Nørregade

Nørregade er Hjørrings ældste gade. Den hedder oprindeligt Adelgade – et navn, der stammer fra før 1200. Senere ændres navnet til Algade – måske en sproglig forvanskning; og i løbet af 1800-tallet udskiftes det med Nørregade. Gaden strækker sig gennem byen Hjørring, som den stort set har set ud i hen ved 750 år. Med de gamle huse og købmændsgårde er det den

*Hjørring, bykort fra Pontoppidans Atlas, 1730*







Nutidig kort over historiske vejnavne, Hjørring bymidte

centrale del af byens gamle kvarter. Det ældste hus i Nørregade i dag er Købmand Riis' gård fra slutningen af 1700-tallet. Ved gadens sydlige ende opstår torvet, hvortil bønderne kommer fra oplandet med deres varer, og hvor byens købmænd og håndværkere udstiller deres. Torvet ligger på bygrænsen mod syd. Da byen vokser forlænges Nørregade mod syd med den strækning, der dengang kaldes Nygade, men som i dag er den sydligste del af Nørregade.

Den nordligste ende af Nørregade udgør indtil slutningen af 1800-tallet byens grænse mod nord. Nørregade og Torvet udgør i mange år byens handels- og administrative centrum. Det først kendte rådhus er et omkring år 1600 opført lille bindingsværkshus, der nedbrænder under storbranden i 1693. Det genopføres som et bindingsværkshus med tegltag og uden loft ud for facaderækken på Vestergades og Stokbrogades sydside. I 1743 renoveres det; og det erstattes – da det er blevet

for lille til de funktioner, et datidigt myndighedshus har – i 1790 af et nyt rådhus af rødmalet bindingsværk. Det nye rådhus bygges lidt syd for det gamle rådhus. Det bygges som et grundmuret hus i en etage med høj kælder og et stort monumentalt frontparti. Ud over funktionen som byens hus, rådhus, indeholder det arrest og arrestforvarerens bolig samt en sal, hvor der bliver afholdt bal for borgerne og spillet teater.

Det første sygehus i Hjørring oprettes i 1822 i en toetagers bygning i Nørregade 17 (Købm. Riis' Gård). 1832 afløses det af et nybygget sygehus i Skolegade (senere rektorbolig og musikskole), nu administrationsbygning for Vendsyssel Historiske Museum. I 1891 er de første bygninger til det nuværende sygehus på Bispensgade klar til brug.

Allerede i år 1834 afløses det nye rådhus af den empiriebygning, der i dag kaldes for "det gamle rådhus". Den

kommunale administration får flere og flere opgaver; og dermed også flere medarbejdere. Økonomisk forvaltning har i 1950-60'erne til huse i en bygning på vestsiden af Torvet; og teknisk forvaltning bebor den gamle skole i Museumsgade. Efter kommunesammenlægningen i 1970 flyttes og samles rådhusets afdelinger i 1971 i det nyopførte Codanhus. Det gamle rådhus bruges fortsat til møder, visser mv.

Nørregade har også rummet en anden markant bygning end rådhuset. I 1855 bliver der bygget en teatersal i tilknytning til et eksisterende gæstgiveri. Det bliver på den samme placering erstattet af Borger- og Haandværkerforeningens teaterbygning som en sidebygning til "Hotel du Nord". Denne bygning er tegnet af Sylvius Knutzen<sup>2</sup> i hans karakteristiske streg. Bygningen brænder delvis i 1957 – den bliver dog genopført året efter i form af teater- og forsamlingsbygningen "Vendelbohus".

Erhvervsmæssigt domineres Nørregade af købmandsgårde og brændevinsbrændierier. De to største brændierier er "Aktiebrændieriet" (nuværende Nørregade 27) og "Ths. P. Olesens brænderi" (nuværende Nørregade 30).

De bliver opkøbt af "De danske Spritfabrikker" i Aalborg i hhv. 1905 og 1918, hvorefter de nedlægges.

Langt op i 1900-tallet er forretningerne ud mod Nørregade et karakteristisk træk. I baggårdene er der lager og håndværkssvirksomheder. I J. P. Trap, Danmark, bind VI, Hjørring Amt, beskrives følgende huse som karakteristiske for byggestile i 1800-tallet: Nørregade 17, Nørregade 5, Museumsgade 5, Børsen 5, Nørregade 8 og Børsen 6. Dog sker der i midten af 1800-tallet i kraft af den begyndende industrialisering og den forøgede landbrugsproduktion en udvikling af Hjørring, således at Østergade efterhånden bliver byens handels- og hovedgade.

2. Sylvius Knutzen er tidligere omtalt i forbindelse med Hjørring Privatbaners bygninger, side 12-13



Nørregade set fra nord omkring 1900. Den store skorsten til højre i billedet er Aktiebrænderiets, hvis forhus ses som nr. to bygning fra højre. I baggrunden af billedet ses Torvet med rådhuset. Postkort på Historisk Arkiv på Vendsyssel Historiske Museum.

"Provstegården" fra 1773-74 i Vestergade, Hjørrings ældste tilbageværende hus, er en fornem repræsentant for 1800-tallets bindingsværksgårde. Den østvendte del af gården er indtil 1820 købmandsgård. Siden 1943 har den været en del af Vendsyssel Historiske Museum.

### Bassingade og Springvandspladsen

I 1824 benævnes vejene til bymidten fra øst som Østergade, Søndergade og Nygade. Strømgade er på dette

Bassinet på Springvandspladsen, foto fra ca. 1890. Historisk Arkiv på Vendsyssel Historiske Museum.



tidspunkt kun "mådelig" bebygget; og den er trafikalt tyndt befærderet, "da den er hjadsket formedelst en bæk, der løber igennem den". I forlængelse af Strømgade breder bebyggelsen sig mod øst ad Østergade; og når i 1825 frem til bygrænsen ved Bistrupgaard (nu Østergade 52), hvor østre bom markerer bygrænsen. Ved ørlægningen af Strømmen i 1827 bliver Strømgade brolagt fra Stokbroen. Senere – ved anlægget af chausséen til Aalborg og Frederikshavn i 1845-49 – når bebyggelsen frem til Springvandspladsen.

Navnet Bassingade nævnes første gang i kilderne på et kort over Hjørring by fra 1842. Bassingade var en del af det nord-sydgående, sammenhængende gadeforløb fra Sct. Olai Stræde i nord til Springvandspladsen i syd, Fiskebakken - Bassingade - Strømgade. Navnet Bassingade vidner om, at der tidligere på lokaliteten er et bassin, som forsyner byens borgere med vand. Indtil 1903, hvor der anlægges et vandværk i Hjørring, må borgerne forsyne sig med vand fra Strømmen, et vandløb med udspring i et kildevæld ved foden af Sct. Olai kirkebakke. Vandet fra vældene opsamles fra 1827 i et overdækket bassin, placeret omtrent hvor Baptistkirken nu ligger. Fra bassinet ledes vandet videre til andre vandposte rundt om i byen.

En af disse vandposte ligger på Torvet ved Østergade. Den består af en cirkelformet beholder, hvor det tillædte vand står op i tynde stråler, idet det er under tryk pga. niveauforskellen i forhold til kildevældet. Beholderen kaldes derfor for et springvand; og torvet får hurtigt navnet Springvandspladsen. Ved beholderen er der anbragt en hul træopstander, således at der kan tappes vand. 1858 bliver vandbeholderen omgivet med et grønmalet støbejernsgitter. Til opstanderen ved springvandsposten er der lænket et offentligt drikkekrus.

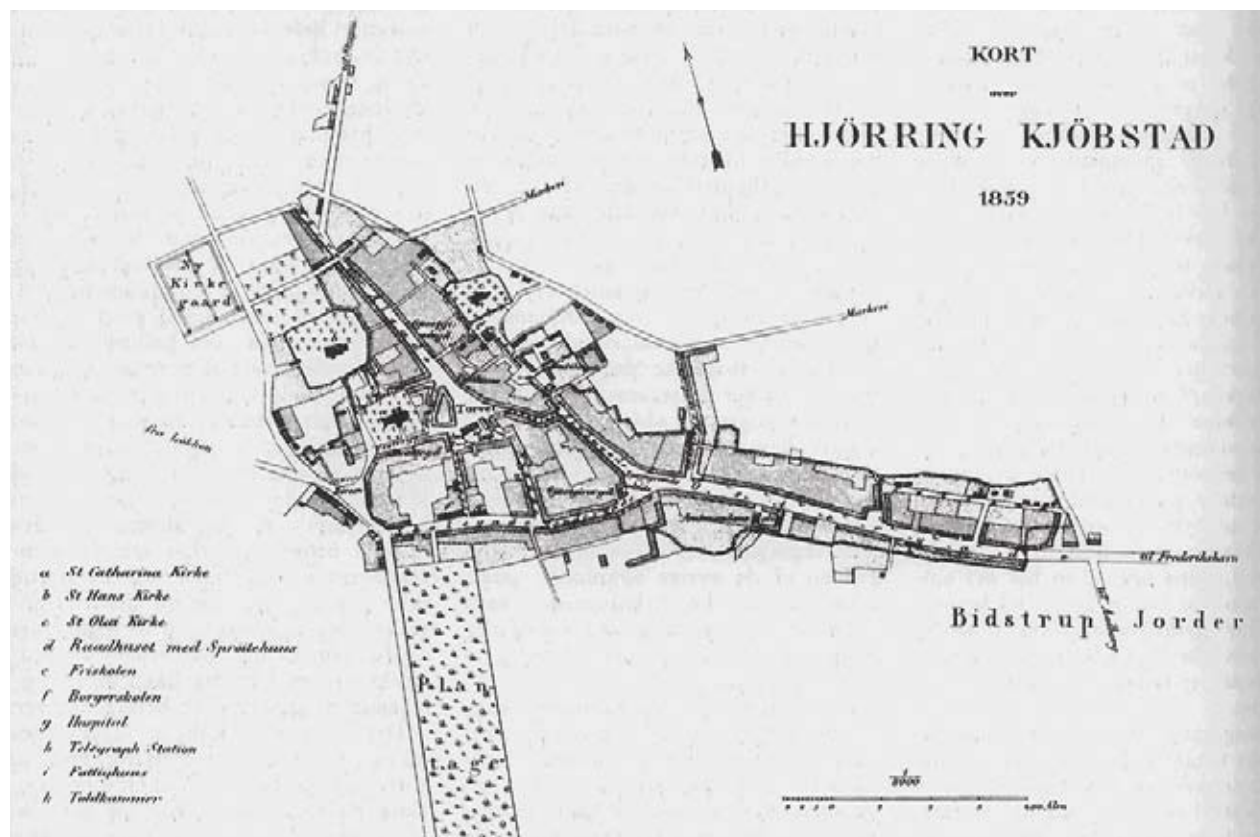
Byen vokser. Der tilsluttes flere private brønde. Der flyder derfor mindre vand til springvandsbeholderen. I perioder er den ligefrem tørlagt; og i 1894 nedlægges den helt. Pladsen beholder sit navn, selvom den er



uden springvand. Først i 1935 gøres "skaden" god igen, da fontænen med drengen og sølven opstilles på det gamle springvandsplads. Fontænen, udført af billedhuggeren Axel Poulsen, står i dag på Torvet foran det gamle rådhus.

Al bebyggelse i området nedrives i 1960'erne i forbindelse med en gennemgribende bysanering. Kvarteret omkring Fiskebakken og Bassingade omdannes til en ny parkeringsplads, Sct. Olai Plads. De gamle gader med de historiske navne som f.eks. Fiskebakken og Bassingade har siden da ikke eksisteret i Hjørring.





Kort over Hjørring Købstad, 1859. Trap Danmark, 1. udgave

### Byudvikling efter 1850'erne

1850'ernes byggeri indebærer, at byen breder sig langs Østergade frem til chausséeerne<sup>3</sup>. I midt af 1800-tallet forbedres infrastrukturen væsentligt. Chausséen til Løkken anlægges i 1844-46. Chausséen til Aalborg og til Frederikshavn i 1845-49.

I 1859 er Hjørring stort set fortsat lig med den gamle købstadsby, afgrænset af de fire bomsteder. Det fremgår tydeligt, at hovedstrøget udgøres af Nørregade-Østergade.

<sup>3</sup> En anlagt vej med befæstelse af grus- eller skærvemakadamisering eller en brolægning bestående af 8-10 cm firkantede sten.

I 1871 indvies Hjørring Station som station på den nordjyske stambane mellem Aalborg og Frederikshavn. Efter anlæg af jernbanen udvikles den dengang sydlige bydel: Dronningensgade, Kongensgade og Jernbanegade. Siden hen har byen bredt sig i alle retninger. De mindre byer uden for den oprindelige Hjørring købstad som f.eks. Vellingshøj, Bagterp, og Højene er nu integrerede dele af byen.

Den gamle bydels bygninger er ikke helt så gamle som i mange andre købstæder. Allerede i den tidlige middelalder er der en tæt bebyggelse på stedet. Her bor velhavende købmænd og håndværkere, som alle drager fordel af, at Hjørring er hovedbyen i Børglum

Stift. Hjørring er gennem tiden blevet præget af omfattende ildebrande; og det har sikret en vis fornyelse af bygningerne. I nyere tid er der tale om store ildebrande i 1570, 1647, 1693 (hvor byen fortælles at være brændt på nogle få huse nær), 1702, 1792, 1793, 1794, 1816 og 1819 (ødelægger hele sydsiden af Østergade). Gadestrukturen er blevet opretholdt, så de er i dag den ældste historie.

### Handel og industri som grundlag for byudvikling

I 1672 indføres en ny afgift på fødevarer; og der opsættes bomme ved alle hovedadgangsveje. Nørre bom opsættes på Nørre Torv; og Vestre bom ved den gade, der i dag kaldes for Børsen<sup>4</sup>. Bebyggelse ved Børsen finder først sted omkring 1820, da byens udvikling når hertil.

I 1857 indføres Næringsloven; og i 1861 ophæves lavene. Dermed ophæves den eneret på handel, håndværk og "anden borgerlig næring", som købstæderne har haft siden middelalderen. Byportene bliver nedlagt. Det betyder samtidig, at byerne kunne vokse ud over de hidtidige rammer.

I tiden efter 1850 og ikke mindst i perioden 1870-90 udvikles byen i takt med, at stadig flere virksomheder skyder op. Det er jernstøberier, maskinfabrikker, spinderier og klædefabrikker. I 1883 begynder bryggeriet Vendia, i 1884 et privat svineslagteri (nedlagt under 1. verdenskrig), 1890 en tobaksfabrik og i 1891 et andelsvineslagteri.

Der oprettes fire mejerier: to privatejede og to andelsmejerier. Hjørring Andelsmejeri ved Løkkenvej (startet som privatejet mejeri i 1906 og overgået til andelsmejeri i 1910) er det ældste. Mejeriet "Kathrinelund" i den østlige del af byen oprettes i 1929.

<sup>4</sup> Navnet Børsen kommer sandsynligvis af Bøssen – en betegnelse, der stammer fra, at der her er et toldsted.



Under 1. verdenskrig oprettes en kartoffelmelsfabrik; og i Hjørring bygges en fabrik, der kan viderebehandle affaldsproduktet kartoffelstivelse til glykose. Den må likvidere i 1918, hvorefter den sælges til et selskab, som omdanner den til fabrik for kondenseret mælk. Det udvikler sig til Nestlé Danmarks fabrik for mælkeprodukter. Produktionen ophører i 2002.

Helt frem til slutningen af 1900-tallet er Hjørring et lokalt knudepunkt mellem den markedsøkonomi, der består mellem oplandets jordbrugere og verden uden for. Det næstsidste minde herom udviskes, da Danish Crown i 2005 lukker slagteriet – og siden hen sælger arealet. Det indgår i salgsaftalen, at slagteriets karakteristiske og tidstypiske bygninger nedrives, forinden køber overtager. Det allersidste minde er Hjørring Mejeri på Aalborgvej, oprindelig en kærnecentral fra 1950'erne, hvor 150 medarbejdere i dag står for produktionen af Danbo Ost.

Detailhandlen og industrien vokser stærkt i den sidste halvdel af 1800-tallet. For at fremme oplandshandlen og transport af fødevarer fra landbruget til videreforædling i industrien bliver Hjørring udgangspunkt for et net af privatbaner som beskrevet i afsnit 4.

### Gadegennembruddene

I 1966 føres Strømgade øst om Sct. Olai Kirke – over Nørrebro til Skagensvej og Hirtshalsvej – hvilket betyder, at bebyggelsen omkring Sct. Olaistræde og Basinggade forsvinder. Området syd for Sct. Olai Kirke bliver totalt bysaneret, og der bliver etableret et større parkeringsanlæg samt et større antal nybyggerier i tidens stil til forretninger og kontorer – herunder et Schou-Epa varehus.

I samme periode bliver der foretaget massive nedrivninger ved Springvandspladsen og i Nygade for at give plads til Codanhus med bibliotek, Føtex varehus og nyt rådhus samt parkeringspladser. I 1992 omdannes Strømgade til gågade.

Som handelsby og centrum for store dele af Vendsyssel har Hjørring fortsat sin gamle betydning. Dog i forstærket konkurrence med de omgivende egnscentre Frederikshavn, Sæby, Brønderslev og Aalborg.

### 4.2 Perspektivering

Hjørring har op gennem tiden været udsat for et utal af brande. De har medført, at den middelalderlige kulturarv ud over kirkerne udelukkende ses i form af byens beliggenhed i midten af et stort opland og med kulturhistorien som købstad. Til gengæld er der mange bygninger fra den ca. 150 årige periode fra 1820 til 1970. De centrale værdier refererer således til bygningerne – og ikke alene dem, der er fredet. Enkelte gader er brostensbelagte; og de referer dermed også til "købstadstiden".

Set i forhold til kulturarven er det vigtigt at fastholde disse værdier, da de er karakterskabende og med til at give byen en identitet. Det vil være muligt at bygge videre på disse værdier f.eks. igennem en arkitekturpolitik, igennem dialog med husejerne om bevarelse af autenticiteten, indsats i byrummet mht. inventar, belægning og beplantning.

## HIRTSHALS

Hirtshals ligger på en pynt på den nordligste del af Jyllands vestkyst, 15 km nord for Hjørring, og er som by meget ung. Oprindeligt er det blot et lille fiskerleje, Lilleheden, hvis bebyggelse synes opstået i 1800-årene. Så sent som i 1875 bliver stedet stadig omtalt som et ubetydeligt fiskerleje i tilknytning til fyret fra 1862. Bebyggelsen lå oprindeligt omkring sammenløbet af to veje fra hhv. Tornby og Asdal.

I 1924 beskrives stedet som et fiskerleje med en filialkirke (1908), skole, lokalindustri, hoteller, handelsvirksomhed og bank. Året efter åbner Hjørring - Hirtshals-banen.

### Navnet

Lokaliteten Hirtshals nævnes i 1532 som Harthals og i 1568 som Hartzhalss. I 1662 kaldes det for Horsnes. Navnet er formentlig givet af hollandske søfarere, fordi Vendsyssels skarpe nordvestlige hjørne fra søsiden minder om en hjortehals. Det danske lokalitetsnavn menes at have været Hornsnæs eller Næsset – dvs. Næsset på eller ved Horn, et beskrivende substantiv for en frempringende terrænforsænkning (her: kystskrænten).

### Befolkningstal

Hirtshals er en relativ ung by, der først for alvor udvikler sig efter etablering af havnen i 1919 og igen som følge af den industrielle udvikling efter 1950. Før denne tid omtales stedet som et ubetydeligt fiskerleje med kro og nogle få huse.

### Befolkningstal og ejendomme

| År   | Befolkningstal | Gårde og huse - husstande |
|------|----------------|---------------------------|
| 1914 | 98             |                           |
| 1921 | 1.039          | 241                       |
| 1930 | 1.287          |                           |
| 1955 | 3.144          | 894                       |
| 1976 | 6.838          |                           |
| 1990 | 6.884          |                           |
| 2004 | 6.665          |                           |

Siden 1976 har der været tale om en befolkningstilbagegang på 2,5 %.

Omkring 1901 er situationen den, at der i Lilleheden er skole, missionshus, et stort dampteglværk, fabrik med fremstilling af kakkelovnsrør, kro, badepensionatet "Udsigten", telegraf-, telefon- og redningsstation. I de følgende år udvikler fiskeriet sig; og bebyggelsen forøges. Samtidig bliver egnen et søgt badested, og der rejses en del sommerhuse i klitterne omkring byen.

Mikkelsgade, Hirtshals



## 5.1 Bygningshistorie

### Molen og havnen

Udgangspunktet for byens udvikling er i høj grad Hirtshals Havn, som staten påbegyndte anlæggelsen af i 1919.

Allerede i 1804 bliver der første gang lavet udkast til en plan om en havn ved Hirtshals, eller Lilleheden, som området hedder på dette tidspunkt. Man ser havnen som en forlængelse af handelslinjen Aalborg-Hjørring og som en nødvendighed for den voksende skudehandel mellem Norge og vestkysten. Skuderne løber helt ind til strandbredden ved Lilleheden og Tornby. Ved anlæg af en havn vil også større skibe kunne anløbe, og handlen derved fremmes. Staten beslutter imidlertid at bygge en havn ved Fladstrand, det nuværende Frederikshavn, i stedet for. Herefter gøres der med jævne mellemrum forsøg på at skabe interesse for anlæg af en havn ved Hirtshals.

I 1880'erne er fiskeriet i vækst overalt i landet, og i 1879-80 anlægges på statens foranledning en 270 m lang stenmole. Molen bygges af materialer fra det stenrev, der strækker sig mod vest fra Hirtshals, og som udgør afslutningen på Jyske Ås. Læmolen og fyret fra 1862 giver fiskeriet ved Lilleheden bedre forhold med flere årlige fiskedage. Dermed er indtjeningen her bedre for fiskerne end ved de øvrige fiskerlejer langs kysten.

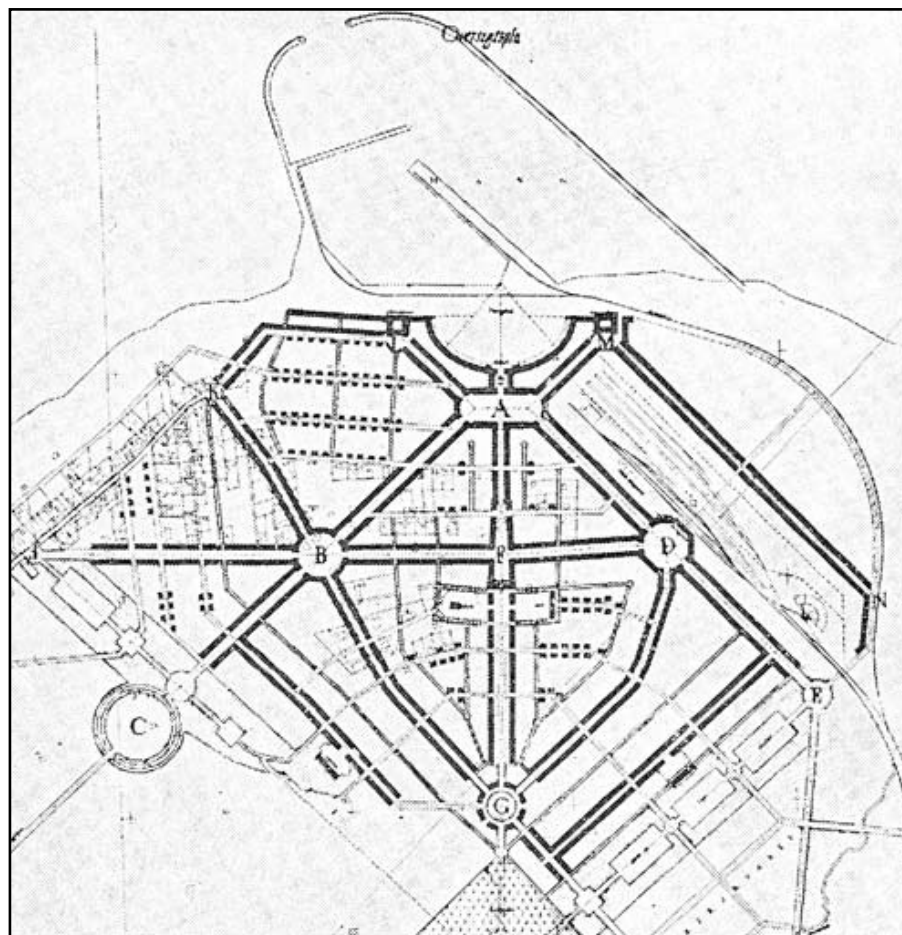
Fiskeriet vokser; og det samme gør bebyggelsen. Den "kravler" op og indtager det 15-20 m høje plateau, der ligger over havnen og den smalle forstrand. I 1898 er der 111 fiskere i Lilleheden, som fisker fra tre dæksbåde, to åbne havbåde og 53 mindre joller.

Fiskeriets vækst og den strategiske beliggenhed for et havneanlæg medfører i 1917, at der vedtages en anlægslov for en stor stats-fiskerihavn med udgangspunkt i den ældre stenmole. Arbejdet påbegyndes i 1919, og i 1923 er vestre mole og den yderste del af østre mole færdig. Havnen har et vandareal på ca. 6,3 ha.

### Byplanen af 1922

Samtidig med beslutningen om etablering af havnen i 1917 bliver der givet ekspropriationsbemyndigelse og bevillinger til, at staten kan erhverve arealerne omkring havnen. Dette skal bl.a. muliggøre, at den fremtidige bebyggelse kan ske efter en hensigtsmæssig plan af det ca. 320 ha store areal. Erhvervelsen skulle desuden forhindre bolig- og grundspekulation samt sikre staten en økonomisk gevinst – dvs. andel i den værdistigning, som havnens anlæg vil medføre mht. udviklingen i grundprisen.

I forlængelse af den statslige erhvervelse af arealet bliver en bebyggelseskommission nedsat. Den får til ansvar at udforme en byplan for den voldsomt voksende by. I 1919 vinder den unge arkitekt og senere professor Steen Eiler Rasmussen konkurrencen om en byplan for den by, der skal vokse op ved havnen. Steen Eiler Rasmussen udformer en monumental plan: Hirtshals skulle være en moderne barokby. En lokal personlighed udtrykker det således: "Der sku' wær' symtri' i snaller-wærket!".



Den oprindelige byplan fra 1922. Rundkørsel B er den eneste rundkørsel, der er blevet lavet efter planen. Byplan nr. 136, 1971



Byplanen bliver omformet i 1922 af arkitekterne Knud H. Christiansen og Steen Eiler Rasmussen med et klassicistisk præg. Den er bygget op over en meget stram geometrisk figur med tre centrale rundkørsler og et torv ved havnen. Hovedgadenettet, der forbinder rundkørsler og torv, er tænkt stort, men holder desværre ikke i længden.

I 1924 bliver der udarbejdet en udstykningsplan, som i hovedsagen følger 1922-planen. Imens fortsætter havnebyggeriet. Mange mennesker flytter til byen. Opbygningen af byen bliver ret hurtigt underordnet havneinvesteringerne. Det udvikler sig til et lærestykke mht. planlægning og styring, da salget af byggegrunde kommer til at kompensere for de stadig øgede udgifter ved havnebyggeriet. Den ideale byplan bliver hurtigt reduceret til udstykningsplaner med det formål at sælge til den højst opnåelige pris. Dette medfører, at salget af byggegrunde ikke går som forventet. Folk slår sig i stort omfang ned uden for det eksproprierede område, da grundene bliver solgt billigere der.

Allerede få år efter vedtagelsen af 1922-byplanen begynder det at vise sig, at planlægningen har slået fejl. Jernbanestationen, der er bygget ud fra planen, bliver nedlagt igen i 1928 – kun tre år efter den er opført, fordi den ligger for langt uden for byen. En ny, midlertidig station bliver i stedet oprettet ved havnen i nærheden af den eksisterende bebyggelse. Midlertidige veje i forbindelse med havnebyggeriet bliver gjort permanente, pladser flyttes m.m. Samtidig ligger det planlagte bycentrum næsten øde hen.

Byen vokser støt – vel at mærke hovedsageligt uden for statsarealerne. 1932 ændres byplanen første gang som følge af de ændrede forudsætninger. Siden følger den ene plan den anden. Hirtshals, ”den mest planlagte by i kongeriget”, består efterhånden af uordnede og tilfældige bebyggelser og store, gabende tomme vejarealer.

Havnen udbygges flere gange. Fiskeindustrier m.m. anlægges i det umiddelbare bagland til havnen. Byens indbyggertal vokser fortsat støt, så den fremstår efterhånden som det, den er i dag, en driftig havneby. Statens formynderskab ophører i 1970, da Hirtshals Kommune overtager de resterende statsejede byarealer, ca. 190 ha. Men den uordnede og tilfældige bebyggelse i bymidten præger stadig Hirtshals i dag. Med udarbejdelse af kommuneplan og lokalplaner, som bl.a. har en færdigbygning af byen på dens ubebyggede dele og en forbedring af bymidten som indsatsområde, søgte man fra Hirtshals Kommunes side at rette op på den fejlslagne planlægning.

### Planens spor

Den oprindelige idé i Hirtshals er at bygge en ny by, at samordne havnebyggeri og byudvikling og at skabe et karakterfuldt bymiljø fra starten. Omkring 28 af Hirtshals nuværende gader følger helt eller delvist den oprindelige byplan. Det drejer sig om de 6 gader, der udgår fra Runddelen (Vestergade, Jyllandsgade, Østergade, Hovedvejen, Nørregade og Søndergade) samt en del af gaderne i kvarteret omkring Runddelen (Sandgade, Fynsgade, Ved Skolen, Kirkevænget, Mikkelsgade, Vanggårdsgade, Nejstvej, Hjørringgade, Højersgade, Kirkegade, Peder Rimmensgade, Lilholtsgade, Poppel Alle, Rønne Alle, Elme Alle, Damsvej, Læsøgade, Havnegade, Jørgen Fibigersgade, Thurøgade, Sophus Thomsensgade, N.C. Jensensgade og Jernbanegade). Disse gader er især blevet bebygget i tidsrummet 1920-1970.

På flere af de nævnte gader ligger der dog ejendomme, som er bygget før 1920. Ligesom der på de fleste af gaderne findes huse opført inden for de seneste år. Den ældste bygning i Hirtshals er Hirtshals Kro (nu del af Hotel Hirtshals) i Havnegade fra 1800. Denne bygning er fredet.

## 5.2 Perspektivering

I relation til Hirtshals er der lagt vægt på at beskrive byens opståen og ikke mindst den værdi, der må tillægges Hirtshals som en af nyere tids mest byplanlagte byer. I beskrivelsen er lagt vægt på de gadeforløb, hvor byplanens oprindelige intentioner umiddelbart bedst kan genfindes.

Det er således ikke en egentlig udpegning af enkelte bygninger, men mere en værdi i form af det gadebillede, husene er med til at danne; og dermed tegner en karakteristisk periodes bygninger.

Ud over det, der umiddelbart kan ses, så kan der ved at sammenholde et nutidigt kort for Hirtshals med byplanen også genfindes elementer af planen uden for den ældste bydel. Det kan overvejes at formidle denne historie i sammenhæng med byens karakter som fiskerby, idet der med byplanen fra 1922 tydeligt mangler et sammenspil mellem boligbyen og fisker- og havnebyen. Måske en afspejling af den måde udviklingen af byen i virkeligheden kom til at foregå på.

*Hjørringgade, mod syd.*



# LØKKEN

Opindeligt ligger Løkken åben mod havet. Først efter den første sandflugtsbekæmpelse i starten af 1800-årene opstår der en klitrække foran byen, der på den ene side giver læ for vinden, men på den anden side forhindrer udsigt over havet fra byen.

## Navnet

Løkken formodes at være opstået i 1678, da de to første huse opføres på Furreby Løkke<sup>5</sup> til at betjene fremmede skippere, som kommer hertil med deres sandskuder for at handle. Bynavnet Løkken nævnes første gang i 1695 som Lycheby. Lidt poetisk anfører stednavneordbogen, at der er tale om bestemt form af substantivet løkke, hvor by i den ældste form skal opfattes som en tydeliggørende tilføjelse – dvs. en henvisning til byen på (Furreby) Løkke. Løkke betyder *en afgrænset græsgang*.

## Skudehandlen

Området omkring Løkken udvikler sig i 1700-årene til en større ladeplads for skudehandlen med grovvarer og korn på Sydnorge, Bohuslen, England, Nordtyskland og Holland. I slutningen af 1700-årene er Løkken en af landsdelens vigtigste pladser for skudehandlen. Ved midten af 1800-årene kulminerer skudehandlen, og der er 11 hjemmehørende fartøjer (skonnerter, galeaser og jagter) i byen.

## Fiskeriet

Fra begyndelsen spiller fiskeri en væsentlig rolle i husholdningen. Efter midten af 1800-årene tager fiskeriet til; og det udvikler sig til et bærende erhverv. Et stort fiskeri i 1880'erne og 1890'erne betyder, at mange fiskere flytter til Løkken. I 1897 er der 180 hjemmehørende fiskere, som fisker fra stranden i 180 åbne havbåde og 70 mindre joller. Da fiskeriet under 1. verdenskrig igen har en periode med fremgang, anlægges staten i 1931

<sup>5</sup> Furreby nævnes i 1437 som Fordrby og i 1522 som Fordeby. Navnet betyder "byen ved vadestedet".

en 200 m lang læmole til støtte for erhvervet. Fiskeriet vedbliver til efter 2. verdenskrig at være et bærende led i byens økonomi. Drømmen om at få udbygget Løkken til en egentlig fiskerihavn forsøges virkeliggjort flere gange, men den brister endelig med beslutningen om havnebyggeriet i Hirtshals.

## Befolkningstal

I nedenstående tabel er vist udviklingen i befolkningstallet – og det antal huse, der er registreret i Løkken.

Befolkningstal og ejendomme

| År   | Befolkningstal | Gårde og huse - husstande |
|------|----------------|---------------------------|
| 1678 | 3 familier     | 2                         |
| 1787 | 142            |                           |
| 1860 | 627            |                           |
| 1890 | 1.067          |                           |
| 1921 | 1.291          | 342                       |
| 1930 | 1.377          |                           |
| 1955 | 1.495          | 482                       |
| 1976 | 1.362          |                           |
| 1990 | 1.429          |                           |
| 2004 | 1.540          |                           |

Den store befolkningstilvækst skete i takt med udviklingen inden for fødevarerforædling og fiskeriet i perioden 1850-1920. Med fremvæksten af havnen i Hirtshals svækkes grundlaget for fiskerierhvervet; og i 1960'erne ophører forædlingen af fødevarer stort set. Væksten i befolkningstallet er stoppet ca. 1930; og siden hen er det kun steget med ca. 10%. Det afspejler dermed, at byen er stagneret. Dog er det lykkedes at fastholde indbyggertallet takket være turismen og den beskæftigelsesmæssige effekt heraf.

## 6.1 Bygningshistorie

Den første bebyggelse er ikke gadeorienteret men derimod entydig orienteret øst-vest efter den fremherskende vindretning og i forhold til behovet for at komme til og fra stranden. Tilkørslen til de første huse sker ad en vejslynge, som forbinder bebyggelsen med landevejen mellem byerne bag kysten.

Først i slutningen af 1800-tallet begynder de nye huse at orientere sig mere i forhold til et overordnet vejnet, der består af en nord-sydgående del af landevejen mellem Hjørring, Aabybro og Aalborg samt en indløbende vej fra Vrensted. Den først anlagte chaussé i Vendsyssel går mellem Hjørring og Løkken, hvor der i kraft af skudehandlen er større trafik end på strækningen mellem Hjørring og Aalborg.

## Skudehandelsbyen

I 1852 etableres en redningsstation i Løkken, og i 1857 får byen eget toldsted. I perioden herefter, og ikke mindst omkring 1870, foregår en væsentlig del af udførslen af danske landbrugsprodukter herfra. Ret hurtigt aftager skudehandlen dog igen i takt med anlæg af jernbaner og større udførselshavne. Skudehandlen ophører helt omkring 1900.

Byudviklingen afspejler de forskellige perioder (markeres i teksten med fremhævet skrift). Omkring 1859 er en stor del af husene teglhængte. Hertil kommer flere store pakhuse, et betydeligt dampbrænderi, vindmølle og et teglværk. På dette tidspunkt er der fortsat mange stråtede huse; og gaderne er fortsat grusveje i en dårlig stand.

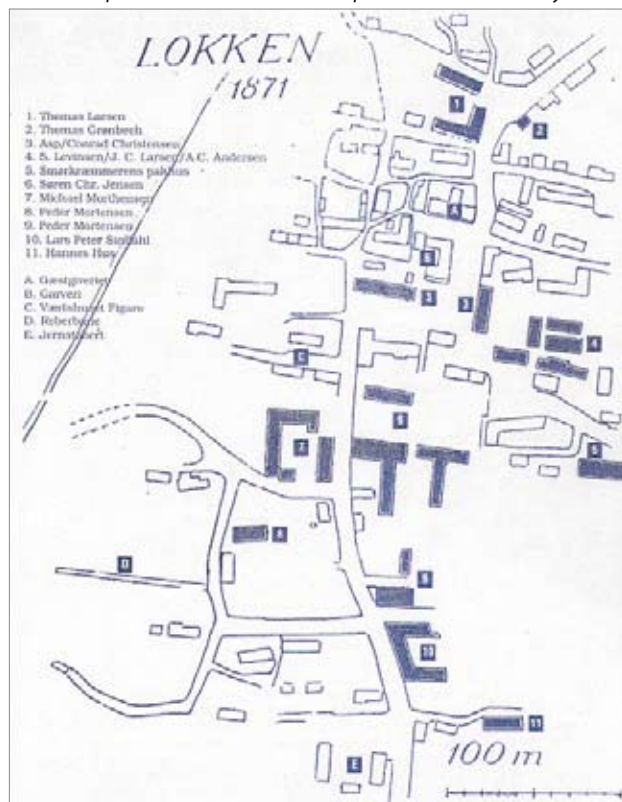
På et kort fra 1871 vises en række af de bygninger, der fortsat kan findes i gadebilledet.

Kortet viser, at skudehandlergårdene har samlet sig omkring forlængelsen af Vrenstedvej ind i byen. De er markeret med tal på kortet. Sparekassen etableres i 1871. I 1882 åbnes en metodistkirke. Den efterfølges af realskole, privatskole og lægebolig. Apoteket oprettes i 1884.

### Bybilledet ændrer sig

Ved århundredskiftet er bybilledet begyndt at forandre sig. Nu er der kro, badehotel, købmandsforretninger, jernstøberi og markedsplads. I 1902 kommer et andelsmejeri til. Den lidt uregelmæssige byplan viser fortsat træk af den tidlige udvikling. I den ældre, vestlige del findes øst-vestgående gader mellem husene. De er – som typisk for tiden – dobbelthuse. Området omkring

Kilde: Lokalplan 4.2.0.0. Bevarende lokalplan for del af Løkken by.



Ndr. Strandvej og Norgesvej er eksempel på den nye generation af små enkeltstående boliger til fiskere, som bliver bygget i tiden efter ca. 1910.

Med åbningen af jernbanestrækningen Hjørring - Løkken - Aabybro i 1913 får oplandet en lettere adgang til Løkken, som i de følgende årtier udvikler sig til at være en handels- og serviceby. Byen får stationsbypræg med butikker og lokale virksomheder, hvilket ses tydeligt i den nordøstlige del af byen: Nørregade og Vendelbogade (tidl. Jernbanegade). Allerede i 1924 er der brugsforening, flere købmænd, et jernstøberi, et cementstøberi og et maskinsnedkeri.

Samtidig begynder badeturisterne at komme til Løkken. Efterhånden udvikler turismen sig til at få meget stor betydning for byens økonomiske grundlag. I 1924 er der tre større badhoteller; og man begynder at opføre sommerhuse langs stranden sydover mod Blokhush.

I 1946 får Løkken en biograf. Omkring 1960 er der flere badhoteller og pensionater. Gradvis får udviklingen i turismen byen til at ændre sig. Det spores også i de mange forretninger i de gader, der støder op til torvet. Løkken ophører i 1963 med at være stationsby, da jernbanestrækningen Hjørring - Løkken - Aabybro nedlægges.

Dette er nu på vej til at ændre sig igen. Bynære campingpladser er under omdannelse til boligområder. Badehotellerne bliver til time share; og det vilde nattelev for unge mennesker om sommeren, som er koncentreret om diskoteker og barer i midtbyen, er ved at blive afløst af andre målgrupper. Over 30 % af byens huse har nu status som helårsbolig uden bopælspligt. Det går i retning af mere helårsturisme, hvor flere af byens udvalgswarebutikker nu holder helårsåbent. Mejeriet er nu omdannet til iscafe og modetøjsforretning. Den tidligere isenkræmmer er blevet til bolchefabrik. Og bagerforretningen er blevet helårsgrillbar.

## 6.2 Perspektivering

De centrale værdier i forhold til kulturarven er genkendeligheden i byggeriet i forhold til de forskellige tidsperioder. Byens erhverv og udvikling hænger til enhver tid sammen. I dag genfindes den funktion, bygningerne tidligere har haft umiddelbart. Flere af bygningerne – herunder pakhuse og badhoteller – fremstår med velbevarede karaktertræk.

Som afgrænsning af dette kulturmiljø anvendes de gule og hvide huse med rødt tegltag, som er så karakteristisk for Løkken. Udfordringen ligger i at bevare mest muligt af autenticiteten – og så lade udviklingen og vor tids krav til bygningsomdannelse foregå uden, at det kommer til at skæmme oplevelsen og identiteten af Løkken.



Udsigt over Løkken



# VRÅ

Vrå ligger på en vestlig fod af den store moræneø, der oprindeligt hævede sig over det senglaciale ishav, og som udgør kernen i det vendsysselske landskab.

Den oprindelige landsby ligger ved Vrå Kirke, men som det gælder for flere landsbyer, flyttede den væk fra kirken, inden den bliver stedfast. Den oprindelige landsby ved Vrå kirke bliver således til Nørre Vrå, Sønder Vrå, Gadehusene og Borup. Landsbyerne samles igen til den nuværende Vrå by i forlængelse af indvielsen af stationen på den østjyske længdebane i 1871.

Vrå får købstadsrettigheder i 1243 af bispem på Børglum. Det understøtter byens betydning på den tid som handelsplads for stiftet og de ejendomme, der hører under kirke og klostre. Den svinder dog ind – måske i forbindelse med Den sorte Død eller andre pestangreb i middelalderen – således at byen ophører, mens sognet bevarer navnet.

## Navnet

Bynavnet Vrå kendes i 1370 som Wra sogen og i 1798 som Wra. Det er et substantiv, der betyder vrå, (af-)krog og hjørne.

Vrå Kunstbygning



## Befolkningstal

Frem til 1871 er der ikke en egentlig bydannelse, idet stationen placeres mellem 4 landsbyer.

### Befolkningstal og ejendomme

| År   | Befolkningstal | Gårde og huse - husstande |
|------|----------------|---------------------------|
| 1911 | 1.039          |                           |
| 1921 | 1.490          |                           |
| 1930 | 1.553          |                           |
| 1955 | 1.959          |                           |
| 1976 | 2.351          |                           |
| 1990 | 2.167          |                           |
| 2004 | 2.304          |                           |

Af tabellen ses det, at der har været en vis tilvækst gennem hele perioden. Omkring 1990 er der dog en mindre tilbagegang – primært i forlængelse af omstruktureringen inden for landbrugssektoren og fødevarerforædlingen. De seneste 15 år har der været en moderat vækst svarende til en nettotilvækst på ca. 10 personer eller nybyggede 5-6 huse pr. år. Byen har fået en renæssance som bosætningsby for pendlere med arbejde i Brønderslev, Hjørring og Aalborg/Nørresundby.

## 7.1 Bygningshistorie

Udviklingen af Vrå fra landsby til en mindre by, sker gradvist over en årrække. Det sker i et forløb startende med anlæg af en station i byen i 1871, som en del af den nordjyske stambane fra Aalborg over Hjørring til Frederikshavn. I løbet af de næste ca. 60 år udvikler byen sig med mange forskellige funktioner og byggerier. Vrå stationsby giver sig til at vokse. Selv om oplandet er begrænset, bygges der nye huse mellem stationsområdet og Vrå Kirke. Først kommer en sparekasse i 1871, og snart følger en række købmandsgårde over for stationen. Stenum folkehøjskole flyttes til Vrå i 1890, og

i nærheden heraf bygges en teknisk skole i 1890. I 1896 kommer en forskole til.

Et andelsmejeri oprettes i 1887. Baptistforsamlingshuset bygges i 1893. En brugsforening starter i 1895. Valgmødestuen indvies i år 1900. Ved århundredeskiftet er der også lægebolig, gæstgiveri og afholdshotel. Vrå har dermed fået bykarakter – om end den stadig er beskeden i størrelse. På den vestlige side er det den grundtvigianske bydel med hotel, højskole og valgmenighed. På den østlige side er det den indre missionske bydel med Vrå Kirke, missionshus og købmændene. At folk holder sig til sin egen bydel, bliver udtrykt således: "Det er vigtigt at komme til at ligge ved siden af de rigtige, når man kommer på kirkegården!"

I 1906 åbnes Vrå Privatskole, i 1907 et apotek og i 1909 et hotel. Landets første centralskole opføres i 1910. I 1916 åbner en bank. I 1918 indvies missionshuset. De følgende årtier bygges flere forretninger, virksomheder, købmandshandler, et ølbryggeri, en maskinfabrik, store grovvareforretninger og et savværk samt fagskoler. Svineslagteriet åbnes i 1931. Ved byudvikling i nyere tid er der tillagt nye parcelhuskvarterer i randen omkring den oprindelige stationsby.

## 7.2 Perspektivering

Værdierne i Vrå hænger meget tæt sammen med kulturhistorien. Dels i den ene dimension det religiøse og kulturelle rum bestående af grundtvigianisme over for Indre Mission. Dels i den anden dimension stationsbyen med dens bygninger (station, hotel, apotek, lægehuse, tandlæger mv.) og som centrum for handel med oplandet (købmandsgårde med pakhuse, grovvareforretninger mv.)

I Vrå er der mange bygninger, der rummer elementer af den oprindelige arkitektur og byggestil. Der er behov for et fokus på disse værdier.

# SINDAL

Sindal ligger ved østenden af en kuperet randmoræne, der mod nordvest strækker sig til Hirtshals og syd for Sindal fortsætter over Jyske Ås. Byen er anlagt på vestsiden af Uggerby ådal, der bryder de to randmoræner og løber i et strøg af hævet havbund fra det senglaciale ishav. Randmorænerne gennemskæres af smukke skovklædte erosionskløfter.

Det oprindelige Sindal kaldes i dag for Gammel Sindal; og er lokaliseret i nærheden af den senromanske kirke. Som det er typisk for de gamle bybebyggelser, er den placeret et stykke fra kirken, da byen er blevet stedfast, hvor 2 gamle vejforløb krydser hinanden. Det nuværende Sindal hedder tidligere Sindal Stationsby, da de første huse (stationen og hotellet) bygges i forbindelse med åbningen af jernbanen mellem Hjørring og Frederikshavn i 1871.

## Navnet

Bynavnet Sindal kendes i 1419 som Syndale, hvor "Syn" muligvis er det samme ord som "sunna" – dvs. det gammeldanske ord for "sol". Samme ord som forstavelsen i søndag. Hvis det i stedet for er det gammeldanske adverbium "sunnær", betyder det "mod syd". Sindal kan således oversættes til "soldalene" eller "de søndre dale".

## Befolkningstal

I Sindal har der været en befolkningsudvikling, som helt entydig afspejler, at byen i "den gyldne periode" i 1970-90 har en betydelig tilvækst. Flere store virksomheder med relation til byggeri har indflydelse på tilvæksten. Imidlertid ophører bl.a. typehusfirmaet N.S. Høm og det medfører en stagnation.

## Befolkningstal og ejendomme

| År   | Befolkningstal | Gårde og huse - husstande |
|------|----------------|---------------------------|
| 1911 | 1.018          |                           |
| 1921 | 1.109          | 242                       |
| 1930 | 1.336          |                           |
| 1955 | 1.388          |                           |
| 1976 | 2.196          |                           |
| 1990 | 3.043          |                           |
| 2004 | 3.023          |                           |

Det ses dog af tallene, at det er lykkedes at fastholde befolkningstallet, idet byen nu er en typisk bosætningsby for den arbejdskraft, der arbejder i Hjørring og Frederikshavn.

## 8.1 Bygningshistorie

Stationsbyens lokalisering knytter sig til jernbanen, hvis sporføring på grund af terrænforholdene bliver placeret langs Uggerby ådals nordside. Stationen bliver i 1871 opført på et areal lige inden jernbaneliniens passage over ådalen.

Landevejen mellem Frederikshavn og Hjørring bliver i konsekvens af terrænforholdene ikke et dominerende led i byens udvikling. I stedet for udvikler byen sig på nordsiden, dels mod nord ad vejen til Bindslev og siden op i bakkerne mod vest.

Sindal stationsby er anlagt på proprietærgården Ulsted-bos udmark, hvor der indtil 1871 ikke er bebyggelse. Byens første købmand, Svend N. Munck, erhverver al jord omkring stationen og sælger grunde med den servitut, at der ikke må drives købmandshandler på dem. Først i 1894 bliver denne servitut ophævet, og der kommer mere forretningsliv i byen. Bl.a. opstår der en markedsplads ved stationen, og et andelsmejeri oprettes i 1887. Inden århundredskiftet har Sindal to læger,

apotek (1892), flere skoler, sparekasse (1895), gæstgiveri og bagerier.

Efter århundredskiftet er der en tilvækst af nye virksomheder. Det drejer sig primært om virksomheder, der producerede byggematerialer til byen og omegnen: To teglværker, et savskæreri (1905), et cementstøberi (1912). I 1910 bliver der bygget en filialkirke på det højeste punkt i byen – en placering, der gør, at den tegner byens profil ud i omgivelserne.

Sindal vandværk oprettes i 1901, elværket i 1906 og et nyt fællesmejeri i 1907. I perioden 1911-1924 bygges en bank, et alderdomshjem, en brugsforening, hoteller og et bryggeri. Siden hen stagnerer befolkningstilvæksten. Dog lykkes det for Sindal at udbygge sin position som et lokalcentrum for et større geografisk opland i kraft af flere skoler, banker og sparekasser, politi, avis, lokalindustri og forretninger.

Med strukturændringerne inden for landbruget og fremvæksten af privatbilismen kommer Sindal som by under pres. Det lykkes dog at fastholde byen som bolig og handelsby med eget opland bl.a. i kraft af byens geografiske placering midt mellem Hjørring og Frederikshavn.

## 8.2 Perspektivering

De helt afgørende værdier i Sindal knytter sig til stationsområdet med hotel, pakhus, købmandsgårde og teglværk. Værdier er dog sat noget under pres pga. delvis funktionstømning og den nutidige anvendelse. I en perspektivering bør der være fokus på kvaliteter i bymiljøet, således at Sindal hæves over niveauet "byen ved et gadekryds". Der er gjort en væsentlig indsats for at profilere byen som byen med de mange springvand. Der kunne også arbejdes med den fremtræden, bygningskerne har i bybilledet, således at bykvaliteten bliver mere harmonisk og identitetsskabende.

# BINDSLEV

Bindslev ligger på et område af hævet havbund fra det senglaciale ishav, der opstår umiddelbart efter, at isen trækker sig bort fra Nordjylland. Området har nærmest karakter af en svagt bølget slette, der afgrænses/genemskæres af vandløb, som samles i Uggerby Å. Flere steder er der tilløb til klitdannelser. Et par kilometer mod nordøst ender fladen i Trynbakker, en markant kystskrænt fra stenalderhavet, hvis hævede bund ligger neden for. Herfra løber Tryn Å eller Tversted Å mod nord.

Den oprindelige landsby Bindslev har ligget ved Bindslev Kirke, men ved stedfæstelse deles den i Nørre og Sønder Bindslev, der placeres ca. 1,5 km hhv. nordøst og sydøst for kirken. Ved delingen kommer landsbyens senromanske kirke og præstegården til at ligge alene ca. 1,5 km vest for de to bebyggelser. Det, der i dag kaldes Bindslev, er det tidligere Nørre Bindslev.

## Navnet

Bynavnet Bindslev kendes fra 1347 Sønderbinzlæf, 1395 som Binzløf og fra 1510 som Nørre Bindslev. I 1802 nævnes det uden forstavelsen "Nørre" – dvs. blot som Bindslev. Navnets betydning tolkes til, at det er "Binds

arvegods". Navnet stammer formentlig tilbage fra jernalderen i perioden 300 til 800 e. Kr.

## Befolkningstal

Bindslev får i slutningen af 1800-tallet betydning som handelsby for oplandet, men bosætningsmæssigt er byen blot en beskeden landsby, der dog gradvist udvikler sig. Som det gælder for så mange andre landsbyer, sker der en markant udvikling i befolkningstallet i forbindelse med industrialiseringen. I Bindslev sker der en stor befolkningstilvækst fra 1930 til 1955 og igen fra 1955 til 1976, i begge perioder en stigning på ca. 30 %. Efter 1976 har befolkningstallet stort set været uændret, – med en svag stigning.

### Befolkningstal og ejendomme

| År   | Befolkningstal | Gårde og huse - husstande |
|------|----------------|---------------------------|
| 1930 | 495            |                           |
| 1955 | 747            | 225                       |
| 1976 | 1.110          |                           |
| 1990 | 1.164          |                           |
| 2004 | 1.179          |                           |

## 9.1 Bygningshistorie

Bebyggelsen er oprindeligt placeret omkring en uregelmæssig vejforte i Nørre Bindslev med indløb af veje fra forskellige retninger. Ved byudviklingen i 1900-årene er der "tillagt" bebyggelse rundt om den oprindelige by.

Nørre Bindslev er en almindelig landsby, der ved den markante udvikling inden for landbruget i perioden 1870-1910 får en vis betydning som handelssted for oplandet. På den baggrund fremvokser nogle landbrugsbaseret erhvervs- og fødevareforædlingsvirksomheder. I 1888 bygges et andelsmejeri. Byen har i 1901 to møller og købmandsforretninger. Siden kommer i 1908 et

privat mejeri og en lægebolig. Det er i 1924 forøget til fem møller, to afholdshoteller, købmandshandler m.m. Fjerkræslagteriet er fra 1952. Ud over disse virksomheder er der en foderstoffabrik, et teglværk og hønserier.

Igennem flere år forsøges der på lokalt initiativ skabt en forståelse for behovet for en jernbane til at klare den lokale transportopgave – mest intensiv i perioden, hvor der arbejdes for en strækning mellem Hjørring og Aalbæk. Det lykkes imidlertid aldrig. Udbygningen af jernbanenettet for at klare den lokale transportopgave bliver overflødig med lastbilernes fremmarch i perioden efter 1. verdenskrig.

Byens udviklingsmuligheder er i 1900-årene begrænset til enkelte lokalt baserede virksomheder og i betjening af de (efterhånden) store sommerhuskolonier ved Tversted. Fra ca. 1960 er det den lokale handel, håndværks- og servicevirksomhed, som er det dominerende eksistensgrundlag og ikke længere landbrug.

## 9.2 Bindslev gl. Elværk Uafhængig elforsyning

I 1916 bygges på andelsbasis et elværk i Bindslev by, men på grund af driftsvanskeligheder bygges der allerede et par år senere et nyt værk ca. 1 km vest for byen ved Uggerby Å, hvor to slyngninger på åen ligger tæt sammen. Der opføres på stedet en dæmning til opstemning af vandet, og turbinebygningen med slusekammer står færdig i 1918. I forbindelse med udgravningerne til slusen opstår en kunstig ø i åløbet.

I 1920 udvides bygningen med en bestyrerbolig over turbinen. I 1924 opføres en separat bestyrerbolig ved siden af turbinebygningen.

Det gamle elværk, der er idyllisk beliggende i et naturskønt område ved åen, forsynede Bindslev by og oplandet med elektricitet fra 1918 til 1968. Elværket er i

Bindslev





dag en selvejende institution og fungerer som museum, men det er stadig i stand til at producere strøm. Det er Danmarks eneste tilbageværende vanddrevne jævnstrøms elektricitetsværk.

Under besættelsen 1940-45 viser det lille elværk sig at have sine fordele, da det i modsætning til de fleste andre landkraftværker er det i stand til at producere el, blot vandstanden i åen holder sig inden for visse rammer – og at isvintre undgå. Isvintre undgår man dog ikke i besættelsesårene. I perioder er man derfor også i Bindslev nødsaget til at få strøm leveret udefra. Elværket bliver brugt af modstandsbevægelsen under besættelsen, da det både ligger i gå-afstand af byen og i ly af høje skrænter. Blandt andet bliver nedkastede våben bragt til elværket, hvor de renses, afprøves og smøres i et til dette formål specielt indrettet værksted oven på turbinehuset.

### Efter lukningen

På grund af overgangen fra jævnstrøm til vekselstrøm reduceres antallet af forbrugere af værket væsentligt så der i 1968 kun er 14 forbrugere tilbage. Det førte til lukning af værket. Efter lukningen ligger stedet øde og bygningerne begynder at forfalde. Ved kommunalreformen i 1970 overtager Hirtshals Kommune resterne af værket og lokaliteten og stedet trues af nedrivning. Der var imidlertid lokal modstand mod nedrivning og et ønske om, at stedet i stedet for skal bevares og omdannes til museum. Efter at rigsantikvaren i 1974 erklærer det gamle elværk velegnet som museum for udviklingen på elektrificeringsområdet, bliver bygningerne istandsat af Hirtshals Kommune som beskæftigelsesprojekt. Herefter overdrages bygningerne i 1976 til den selvejende institution "Bindslev gamle Elværk" med henblik på at oprette et elværksmuseum på stedet.

I kølvandet på energikrisen i begyndelsen af 1970'erne bliver der i 1980 indgået en aftale mellem "Bindslev gamle elværk" og Bindslev Fjernvarmeværk om leverance af strøm til opvarmning. Dette samarbejde

slutter først i 1990, da varmeværket ombygges til kraftvarmecentral og dermed ikke længere har fordel af at modtage den beskedne mængde strøm, elværket kan levere.

Siden istandsættelsen har det gamle elværk været en af områdets meget besøgte seværdigheder med et anslået besøgstal på omkring 50.000 gæster årligt.

### Rekreative omgivelser

Uggerby Å har et rigt fiskeliv. Området ved elværket er et idyllisk og meget benyttet fristed for mange sportsfiskere og naturelskere. I 1976 bliver der etableret en fisketrappe af kampesten i forbindelse med den gamle opdæmning. Her kan blandt andet ses laks og ål i deres respektive opgangstider.

Elværket er drevet af den selvejende institution "Bindslev gamle elværk". Turbinebygningen og den tidligere bestyrerbolig (anvendes som kunstnerbolig) vedligeholdes med tilskud fra kommune og fonde.

Den nye bestyrerbolig er et typisk Bedre Byggeskik inspireret hus fra 1924. Trods mindre ændringer i vindues- og dørpartier er huset meget oprindeligt i sit udtryk. Hele anlægget er som en helhed meget bevaringsværdigt.

### 9.3 Perspektivering

Gennem mange år har der været en tradition for turisme i Bindslev. Flere kendte attraktioner findes inden for en kortere afstand: Odden, Bindslev gl. Elværk, Bindslev Kirke, rhododendronparken, Tversted, Uggerby, kano-fart på Uggerby Å og Bindslev Håndværker Museum.

Området har overnatningsmuligheder og tilbyder sig med bl.a. Nordens største harmonikatræf, en event, der tiltrækker mange gæster til byen. Byen rummer mange forretninger og værksteder, som besøges af turister, der overnatter i omegnens byer og sommerhusområder.

Som byen fremtræder i dag er mange bygninger fortsat i brug til den oprindelige anvendelse. Langs hovedfærdselsåren gennem byen er mange bygninger fra perioden 1900-40. De danner et karakteristisk bybillede som giver en identitet og en byoplevelse for de besøgende. Imidlertid er der en række bygninger, som venter på at blive løftet ind i en ny fremtid; og det afspejles tydeligt i det aktuelle vedligeholdelsesniveau. Tilsvarende ligger der et potentiale i det smukke å-forløb, som kunne blive et større aktiv for byen end det er tilfældet i dag.

Bindslev Elværk



# TÅRS

Tårs sogn ligger på hævet havbund fra senglacialtiden. Terrænet i sognets nordvestlige del er relativt jævnt, dog let skrånende ned mod Uggerby Ås brede engdrag. Mellem Tårs og Ugilt er der et stykke isoleret morænebakkeland, kaldet Ilbjerge. Resten af sognet er et stærkt kuperet randmorænelandskab, Jyske Ås, der forløber fra Horne og Bjergby mod syd over Ugilt og Tårs til Dronninglund og rummer højder på op til ca. 100 m. De sandede eller grusede bakker er rige på skov og små mose- og vandhuller. Landskabet præges af småklynger af gårde og huse. Kun længst mod syd findes mindre områder med lerjord.

Den oprindelige landsby i den sidste del af vikingetiden har ligget ved eller i nærheden af det vejkryds, der i dag udgøres af Bredgade og Vrejlev Klostervej. Det er også her, at kirken bliver placeret. Landsbyen bliver dog stedfæstet i Nørre Tårs, som frem til omkring 1860 er sognets største by med skole, bysmed og bydam.

## Navnet

Bynavnet Tårs kendes fra 1264 som Thorse og fra 1408 som Thoorssæ. Betydningen er "den til Thor viede sø", hvilket kan indikere, at der i førkristen tid har været et kultsted her. En analyse af de tidlige vejforløb kan formentlig vise nærmere, hvor det i så fald har ligget. Dog er der, baseret fra den arkæologiske viden fra tilsvarende lokaliteter, en vis sandsynlighed for, at kirken er placeret nogenlunde der, hvor kultstedet har været.

## Befolkningstal

Ligesom så mange andre landsbyer er det karakteristisk for Tårs, at der omkring 1900 sker en gradvis udvikling af landsbyen, der for alvor tager til i takt med den stigende organisering inden for landbrugserhvervet samt industrialiseringen. Siden hen er der sket en væsentlig udbygning af byen, der viser sig i et fortsat støt stigende befolkningstal. I perioden 1976-2004 er befolkningstallet steget med 15,4%.

## Befolkningstal og ejendomme

| År   | Befolkningstal | Gårde og huse - husstande |
|------|----------------|---------------------------|
| 1921 | 441            |                           |
| 1930 | 655            | 108                       |
| 1955 | 949            | 340                       |
| 1976 | 1.668          |                           |
| 1990 | 1.808          |                           |
| 2004 | 1.925          |                           |

## 10.1 Bygningshistorie

I 1869 flytter Carl Christensen sin gård fra Nørre Tårs til hjørnet af Vrejlev Klostervej og Bredgade. Dermed starter udviklingen af den nuværende bymæssige bebyggelse Tårs. I 1888 får Tårs sit første forsamlingshus (nu Bredgade 107); og i 1896 kommer Tårs Missionshus til. I år 1900 åbner Tårs Brugsforening på hjørnet af Tykskovvej og Bredgade, i 1902 bygges mejeriet og i 1905 Tårs telefoncentral.

Sidenhen er der med anlæg af privatbanen Hjørring-Hørby i 1913 defineret en afgrænsning af byen mod vest. Efter jernbanens åbning bygges Tårs Hotel. Banen bliver dog anlagt på et så sent tidspunkt i udviklingen, at den ikke formår at blive en udviklingsdynamo. Relativt hurtigt overtager lastbilerne transportopgaven og gør dermed godstransporten med tog mere overflødig.

I 1924 er der flere købmandshandler og et teglværk i Tårs, og i 1935 bygges et nyt kommunekontor. I 1955 bygges en centralskole til afløsning af de tidligere skoler i Tårs og opland, samt et alderdomshjem. Senere tilkommer politistation, biograf, bank og mørtelværk.

## 10.2 Perspektivering

Tårs rummer mange elementer af den typiske stationsby, som også har været et centrum for et opland mht. handel og service. Byen har med Bredgade et karakteristisk bybillede, som det kunne være værd at værne om. Der er behov for en indsats mht. bymiljø, da landevejen gennem byen er blevet en ren trafikåre; og butikkerne har orienteret sig væk herfra. Byen har nået en størrelse, således at den i vid udstrækning økonomisk og servicemæssig er selv bærende – og mht. bosætning er det en typisk bosætningsby i forhold til arbejdspladser i et større opland. Indsatsen omkring bymiljø omfatter også initiativer til at løfte byen med ind i en af de bedst placerede kategorier i den nye kommunes bymønstre.

Bredgade i Tårs



## PERSPEKTIVERING

I den foranstående gennemgang er der under de enkelte byer peget på centrale værdier og sat fokus på centrale udfordringer. Målet med udpegning af kulturmiljøer er at udpege forskellige lokaliteter, der kan fortælle om, hvordan mennesker har levet og arbejdet. Der er tale om eksempler, som bygger videre på de beskrivelser, der fremgår af denne rapport.

I rapporten er der fremlagt forslag til, hvorledes nogle af de kulturmiljøer, der rummer bygnings- og kulturhistorie fra perioden 1850-1960, kan afgrænses. Der er peget på nogle udvalgte eksempler af de relativt få tilbageværende bygninger, der stammer fra denne periode. De seneste 10-15 års byomdannelse i konsekvens af ændret anvendelse eller ophør af produktion i den tidlige industris bygninger har medført, at mange af de mest karakteristiske er blevet fjernet, således at de derved ledigblevne arealer kan bruges til nye formål.

Den indsats, der nu står for, ligger i at bevare mest muligt af de karakteristika, der er knyttet på kulturmiljøerne gennem bygninger, gader og bybilledet i sin helhed, idet der samtidig perspektiveres i forhold til en nutidig anvendelse og udnyttelse. Dette vil igennem en dialog med borgere og aktører give det bedste afsæt for at arbejde med identitet og oplevelse.

### 11.1 Kulturmiljøer, der sammenbindes gennem landskabet

Som et gennemgående kulturmiljø foreslås, at de strækninger og de bygningsanlæg, som har været anvendt af Hjørring Privatbaner, udlægges som kulturmiljøer tilsvarende som Nordjyllands Amt har gjort med Hirtshalsbanen (Hjørring-Hirtshals).

### 11.2 Udvalgte kulturmiljøer i Hjørring

I publikationen "Nordjyske byers oprindelse og historie" udgivet af Nordjyllands Amts publikation anføres det, at *"Hjørrings middelalderlige bykerne har betydelige kulturmiljøværdier, der dog ikke er forvaltet særligt hensynsfuldt gennem de sidste årtier"*.

Omgivelserne rummer også nogle naturværdier, men også her har den moderne vækst sløret forholdene. Hjørrings middelalderlige arv er dens trafikalt set beliggenhed i midten af et stort opland og købstadsfunktion. Til gengæld er der mange bygninger fra den ca. 150-årige periode fra 1820 til 1970, som bør indgå i de videre overvejelser mht. kulturmiljø og et specielt hensyn igennem kommende kommuneplaner og lokalplaner. Det kan f.eks. også udmønte sig i en arkitekturpolitik og en udmøntning af bevaringsinteressen gennem formidling til ejere, arkitekter og ingeniører af bygningshistorie, byggeskik og materialevalg. Nationalmuseets publikation: Gammel Hjørring 1975, registrant og bevaringsplan kan bruges som et af afsættene for det videre arbejde. Et andet ligger i Hjørringbogen 2003: Huse i Hjørring.

Oversigt over fredede og bevaringsværdige bygninger i Hjørring:

Brinck Seidelinsgade 10. Tidligere centralbibliotek og kunstmuseum. Hjørring. Bygningen med trappe, have-mur og haveanlæg (1926 af Jens Jacobsen). F. 1988.

Fuglsigvej 161. Fuglsig. Det trefløjede gårdanlæg med udløberfløj (hovedbygningens bindingsværkdel med rokokostuen ca. 1770), den brolagte gårdsplads og opkørslen med borner. F. 1939. Udv. 1982.\*

Nørregade 35. Hjørring. Forhuset (muligvis 1793 og senere, sygehus 1822-32). F. 1965.

Nørretorv 10-15. Hjørring. De tre forhuse (1854), hjørnebygningen (1857) og de to baghuse (nr. 11: ca. 1860; nr. 13: 1858, 1866 og 1878). F. 1965.

Skolegade 8. Hjørring. Den gamle latinskolebygning (ca. 1840). F. 1976.\*

Søndergade 9. Hjørring. Forhuset (midten af 1800-tallet). F. 1979.

Torvet 6. Hjørring. Rådhuset (1838). F. 1945.\*

Vestergade 1. Provstegården. Hjørring. Forhuset (1773-74) og sidehuset opført som lade og stald (beg. af 1800-tallet, delvis genopbygget ca. 1860). F. 1919. Udv. 1976.\*

Vestergade 8. Hjørring. Det cirkulære lysthus med pyramidetag (opført mellem 1828 og 1837). F. 1992.\*



### Købstadsbyen 1859

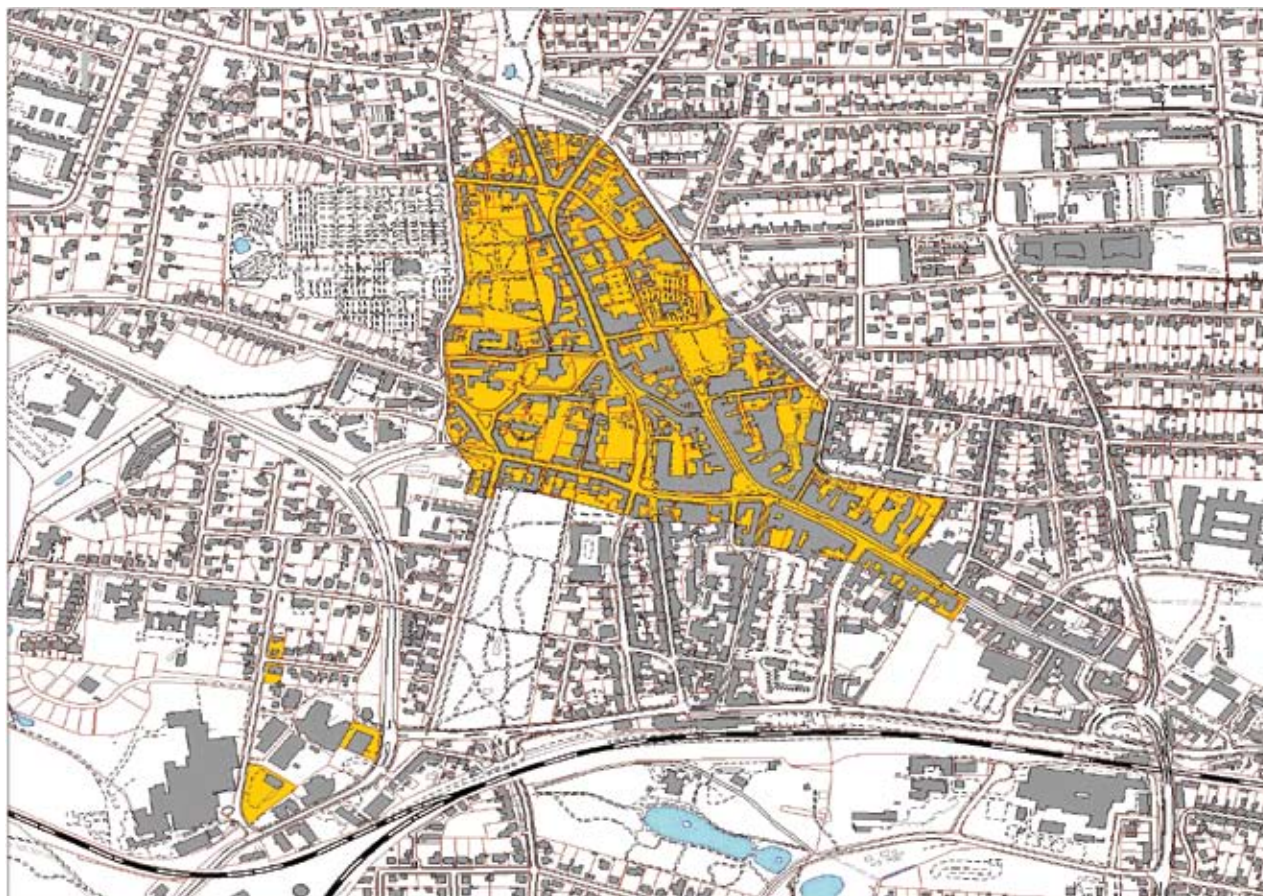
I forlængelse af beskrivelsen foreslås hele den gamle købstad, som den er afgrænset i 1859, udlagt som et kulturmiljø. Med den foreslåede afgrænsning indeholdes de fleste af de fredede og bevaringsværdige bygninger i Hjørring, som er med i Kulturarvsstyrelsens database.

Det kan overvejes at opdele det udlagte kulturmiljø i delområder f.eks. defineret ud fra kirkerne og torve/pladser.

De enkeltstående bygninger repræsenterer mange forskellige stilretninger. Flere bygninger fra perioden 1900-1920 kan i dag betragtes som tidstypiske. Lønborg Jensen tegner i en stil, der betegnes nederlandsk renæssance, Vendsyssel Bank og Løveapoteket. Hack Kampmann tegner Amtmandsboligen; og Jens Jakobsen Brinck Seidelins Gade 9 (Møller Lee's villa) og 10 (det gamle centralbibliotek). Østergade 13 er en anden pompøs ejendom.

### Vestbanegården

I området ved Sct. Cathrine Vej og vestbanegården er der i form af huse, pakhus mv. et kulturmiljø med elementer fra privatbanens storhedstid. Området rummer også mere nutidige bygninger som f.eks. den tidligere Nestlé-mælkekondenseringsfabrik, som har en fortællerværdi i forhold til det at være kulturmiljø. Til gengæld er der også bygninger, som giver signalforvirring og ud fra en overvejelse om indpasning, ser ud til med fordel at kunne have været lokaliseret sammen med bygninger i samme stilart.



Udvalgte kulturmiljøer - Hjørring



### 11.3 Udvalgte kulturmiljøer i Hirtshals

Med afsæt i historien omkring Hirtshals Havn og dens udvikling kan det overvejes at udlægge det som et kulturmiljøområde. Imidlertid vil det forde en tættere registrering f.eks. efter SAVE-metode, før der kan foretages en udpegnings. I stedet for er der valgt at pege på forslag til kulturmiljøer, som helt åbenlyst bør have denne status.

Oversigt over fredede og bevaringsværdige bygninger i Hirtshals:

Havnegade 2. **Hirtshals Kro. Hirtshals.** Den gamle længe med facade mod havnepladsen (ca. 1850 og senere). F. 1982.

I databasen er ikke indeholdt bygningerne fra Hirtshalsbanen.

#### Hirtshalsbanen

Den geografiske afgrænsning af Hirtshalsbanens kulturmiljø omfatter:

- stationerne med pakhuse og deres næromgivelser, afgrænset af pladser, veje og naturlige skel langs banelegemet,
- trinbrætter og deres naturlige næromgivelser afgrænset af veje, pladser og udvendig grænse for skærmende bevoksninger,
- selve banetracéen med de tilhørende arealer langs denne.

Alle de oprindelige stationer er nedlagt; og alle standsningssteder undervejs har status som trinbræt. Imidlertid er bygningerne fortsat eksisterende; og det er værd at værne om dem og deres karakter. Derfor foreslås det, at der i en kommende arkitekturpolitik for Hjørring Kommune indarbejdes et særligt afsnit om de bygninger, der er tegnet af arkitekt Sylvius Knutzen for Hjørring Privatbaner.

Kulturmiljøets afgrænsning er valgt ud fra ønsket om at fastholde de fysiske rammer for det samlede baneanlæg. Herved er det muligt i fremtiden – selv efter en eventuel nedlæggelse af banedriften – at fastholde strukturen af et vigtigt element i den nordjyske infrastruktur og samtidig muliggøre en formidling af dette.

#### Kulturmiljø – Hirtshals by

Som eksempel er der peget på et kulturmiljø i Hirtshals, der mod vest og nord er afgrænset af kystvejen og det

ældste havneanlæg med moler. Mod øst af jernbanen og mod syd af Hans Jensens Alle, Grønnevej og Lillehedenvej.

Denne afgrænsning følger de vurderinger, Vendsyssel Historiske Museum har medtaget i sit notat med beskrivelse af kulturmiljøet i Hirtshals. Ved at lægge den oprindelige byplan fra 1922 ned over et nutidigt kort kan der genfindes yderligere træk/spor, som kunne overvejes inddraget.

Hirtshals by. Nutidens veje er markeret med grønt. Den grå tone er byplanen fra 1922.



Hirtshals Fyr



### Hirtshals Fyr

Fyret er placeret på kystskrænten vest for Hirtshals. Det er 35 meter højt. Fyrets placering mere end 20 meter over stranden og synligt fra såvel syd som fra øst har gjort det til vartegn for byen og egnen.

Fyret er taget i brug i 1863. I 1877 oprettes en tågesignalstation i en selvstændig fremskudt bygning. Fyret fremstår stadig som et helstøbt kompleks. Tågesignalstationen er nu erstattet af en nyere bygning. Tågesignalet anvendes ikke mere.

Bygningskomplekset fremstår i en meget velholdt stand. Fyret er i drift. Det ejes og vedligeholdes af Farvandsdirektoratet. Fyret er sårbart for yderligere skæmmende bebyggelse. Udsigten til fyret fra byen – set på langs ad Hjørringgade, byens gamle hovedgade, hvor fyret ligger for enden som et vartegn – desværre skæmmet af en enkelt rødstensvilla opført i 1980'erne. Hotel Fyrklit (betonbyggeri fra 1970'erne), som er beliggende lige syd for fyret, har kun en skæmmende virkning, hvis man kommer op mod fyret langs kystskrænten.

Fyret fremstår som et smukt og helstøbt anlæg. Det anvendes som brand, varemærke, for produkter fra Hirtshals Mejeri.

### Hirtshals station

Hirtshals første station er tegnet af Sylvius Knutzen. Den er omfattet af en bevarende lokalplan, hvoraf det fremgår, at den bl.a. har til formål "at bevare stationsbygningen som et smukt og tidstypisk stykke arkitektur" og "at bevare bygningens ydre, så den til enhver tid fremtræder i sin oprindelige form og udførelse".

I 1928 anlægges havnebanen, hvorfor stationens ekspedition flyttes til en træbarak ved havnen. Her er der spormæssigt trange forhold. Først i 1938 opnås der enighed om banegårdsforholdene i Hirtshals. Det betyder, at havnens administrationsbygning ombygges til kombineret station og posthus, og sporarealet



Byens første station. På dette billede fra 20'erne er der stadig togtrafik ved stationen

udvides væsentligt. Den nye station ligger øst for den midlertidige og meget tættere ved havnen end den oprindelige station fra 1925.

Stationsbygningen er delvis i to etager. Ved åbningen er der to perronspor, to opstillingsspor, remisespor med remise og endelig det obligatoriske sidespor.

Den nye station blev taget i brug 1. december 1939







Stationen i 2004



Sylvius Knutzen's karakteristiske varehus her i en forstørret udgave ved Hirtshals - nu flyttet.

Her ender havnebanen i 1928. Perronen benyttes, når toget kører til og fra færgen.





### 11.4 Udvalgte kulturmiljøer i Løkken

Der henvises til beskrivelsen i Lokalplan 4.2.0.0. Bevarende lokalplan for del af Løkken by for beskrivelse af de enkelte bygninger. Der er i 1998-99 gennemført en registrering af alle bygninger opført før 1940 efter de retningslinier, der følger af SAVE-registreringsmetoden. Oversigt over fredede og bevaringsværdige bygninger i Løkken:

Nørregade 12. Løkken. Stuehuset (ca. 1850). F. 1979.\*

Pakhusortvet 1-3. Løkken. Pakhuset (1909). F. 1987.\*

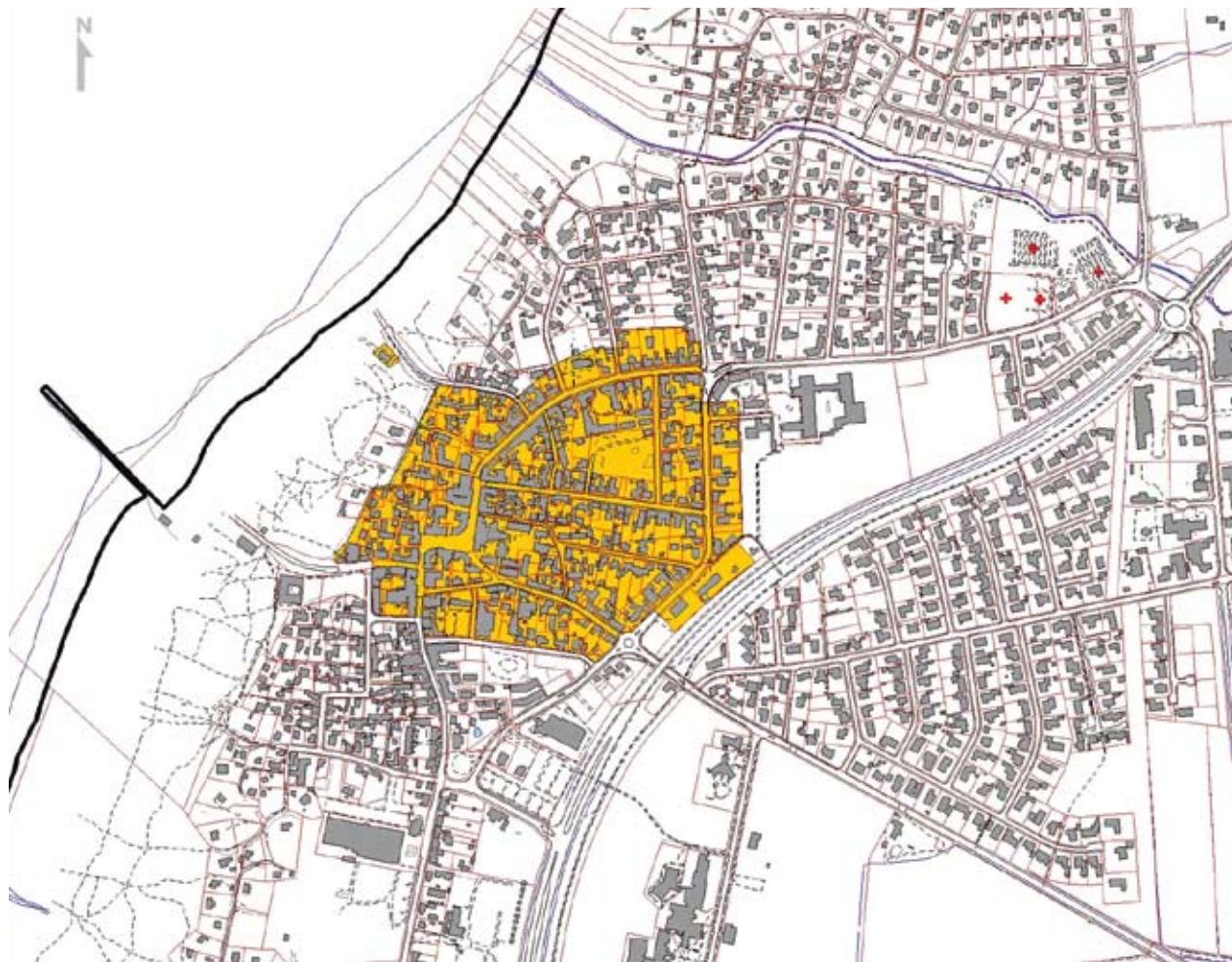
Sømærkevej 6. Løkken Båke. Sømærket (1884). F. 1997.

#### Løkken by

Som samlet kulturmiljø fremtræder huse i flere gader med gulkalkede mure og røde tegltage. Det er et absolut bevaringsværdigt karaktertræk.

Dette kulturmiljø kan opdeles ud fra nogle karakteristiske træk i følgende hovedgrupper:

- Skudehandelstiden
- Den tidlige fiskerbebyggelse fra slutningen af 1800-årene
- Den senere fiskerbebyggelse fra perioden 1900-1940
- Stations- og håndværkerbyen
- Turistbyen
- Skudehandlertidens bygninger i Løkken kan opdeles i to kategorier nemlig: 1. Købmandsgårdene med pakhus og 2. Arbejderboligerne.



Udvalgte kulturmiljøer - Løkken



Udsigt over Løkken



### 11.5 Udvalgte kulturmiljøer i Vrå

Der er enkeltstående bygninger og gadestrøg som rummer en fortællerværdi i forhold til Vrå stationsbys udvikling. Det gælder f.eks. det gamle vandtårn og foderstofforretningen.

#### Det stationsnære

Som det første kulturmiljø i Vrå foreslås udpeget området ved Jernbanegade med for- og baghuse. Bygningerne kan fortælle om stationsbyen – og de kan løftes ind i en fremtid, hvor der tages hensyn til deres arkitektoniske kvaliteter.

#### Missionshus

Som et minde om den indflydelse, de religiøse strømninger har haft på dagliglivet i Vrå, medtages missionshuset, der er opført i 1918.

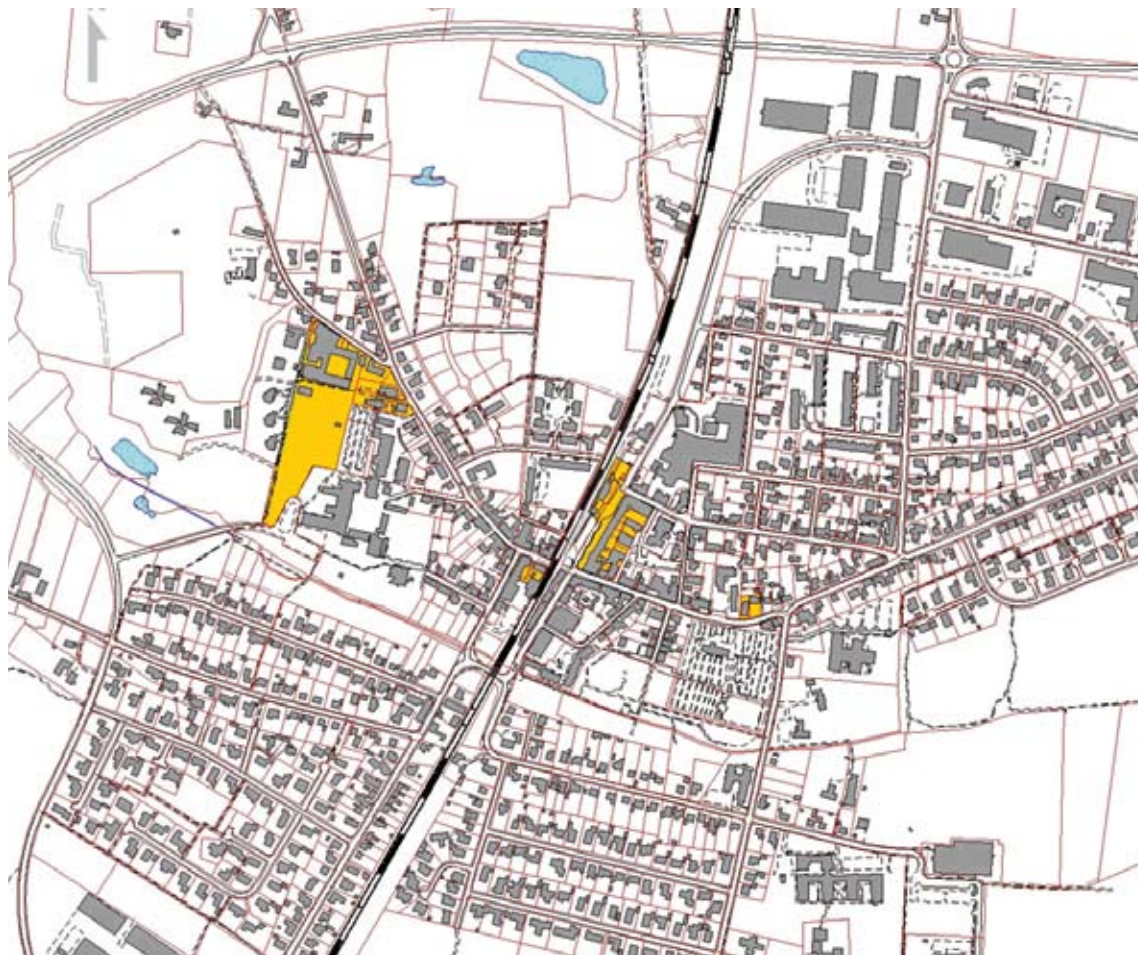
#### Vrå Højskole og Valgmenighedskirke

Området omkring Vrå Højskole udgør et selvstændigt kulturmiljø som et minde om grundtvigianismen.

Vrå Højskole oprettes i 1890 ved overflytningen (bogstaveligt talt) af Stenum Højskole. Vrå Højskole har haft stor betydning for åndslivet i Vendsyssel.

I tilknytningen til Vrå Højskole er i 1900 bygget Vrå Valgmenighedskirke. Den bliver udvidet i 1918.

Siden hen er Kunstbygningen i Vrå opført i 1992. Bygningen er efterfølgende udvidet 4 gange. Den er baseret på Vrå-udstillingen, som har en mere end 50-årig historie. Kunstbygningen rummer også en Engeldsamling med værker af Svend Engelund, født i Vrå i 1908.



Udvalgte kulturmiljøer - Vrå

Den renoverede stationsplads i Vrå



Missionshuset Bethania



Kunstbygningen ved Vrå Højskole





## 11.6 Udvalgte kulturmiljøer i Sindal

I 1991 er der udarbejdet et kulturmiljøatlas for Sindal Kommune. I kulturmiljøatlasset er mere indgående beskrevet de enkelte bygninger.

Oversigt over fredede og bevaringsværdige bygninger i Sindal:

Jernbanegade 6. Sindal gamle Postkontor. Postkontoret (tidl.) (1911 af Hack Kampmann). F. 1997.

### Stationsområdet

Stationsområdet omfatter Jernbanegade og stationspladsen samt det tidligere godsbanearreal. Fra nord falder Jernbanegade forbi hotellet ned over pladsen foran stationen, før den svinger øst om stationsbygningen og over jernbaneoverskæringen.

Det tidligere posthus er opført i 1911. Det er tegnet af arkitekt Hack Kampmann. Det er fortsat en af byens mest markante bygninger og et typisk eksempel på de større bygninger, forskellige statsinstitutioner opfører i stationsbyerne i begyndelsen af 1900-tallet.

Stationsbygningen, posthuset og hotellet er anseelige og velproportionerede bygninger, som former pladsen.

### Teglværket og Amager

Amager omfatter bebyggelsen på næsset syd for jernbanen. Her ligger en husrække på vestsiden af vejen, som udgør et præcist bebyggelsesmønster; og over for er teglværket med dets bygninger og lergrave. Samlet udgør dette område sin egen lille bydel.

### Sindal Mølle

Møllen stod først i Fjelsted, indtil købmand Munch i 1872 flyttede den til Møllebakken, hvor den siden har stået som byens vartegn. Bygget som kornmølle og i drift indtil 1946. Sindal Mølle ligger midt i byen, og er den ældste erhvervsbygning i Sindal.

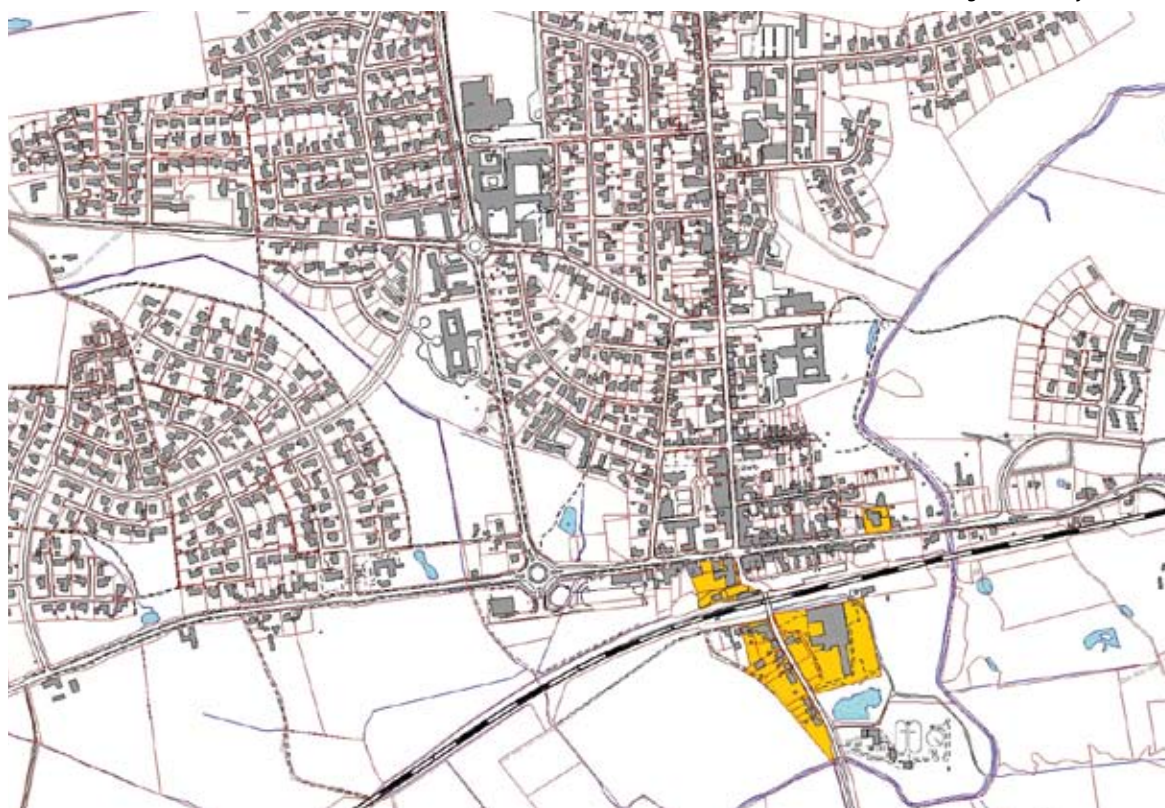
Møllen blev i 1945 købt af Aksel Sørensen, der prøvede at drive lidt mølleri. Senere blev den brugt som lager, vaskehal og Falckstation.

I folderen fra Sindal Mølle står: "Målsætningen er at bevare Sindal Mølle som kulturhistorisk bygning og derved bidrage til skabelse af et attraktivt område, hvori møllen kan indgå som ramme om aktiviteter af kulturel/kunstnerisk art." Udefra fremstår møllen flot og velholdt, men indenfor er der ikke meget mølle tilbage. Alt inventaret er fjernet, og man er ved at ombygge møllen til et flot medborgerhus. I hatten har man monteret en motor, der på festdage kan drive møllevingerne rundt.



Sindal Mølle

Udvalgte kulturmiljøer - Sindal





### 11.7 Udvalgte kulturmiljøer i Bindslev

I Bindslev er der i bebyggelsen mange minder om, at byen relativt tidligt overgår fra landsby til handelsby. Et nærmere arbejde med en bygningsregistrant vil kunne underbygge dette.

Her medtages alene tre forslag, som er eksempler på forskellige typer af kulturmiljøer.

#### Bindslev gl. Elværk

Kulturmiljøet strækker sig mod øst langs Uggerby Å indtil byens randbebyggelse. Mod syd, vest og nord er valgt en grænse løbende ca. 100-200 m fra åen og elværket. Afgrænsningen er holdt inden for den aktuelle åbeskyttelsezone.

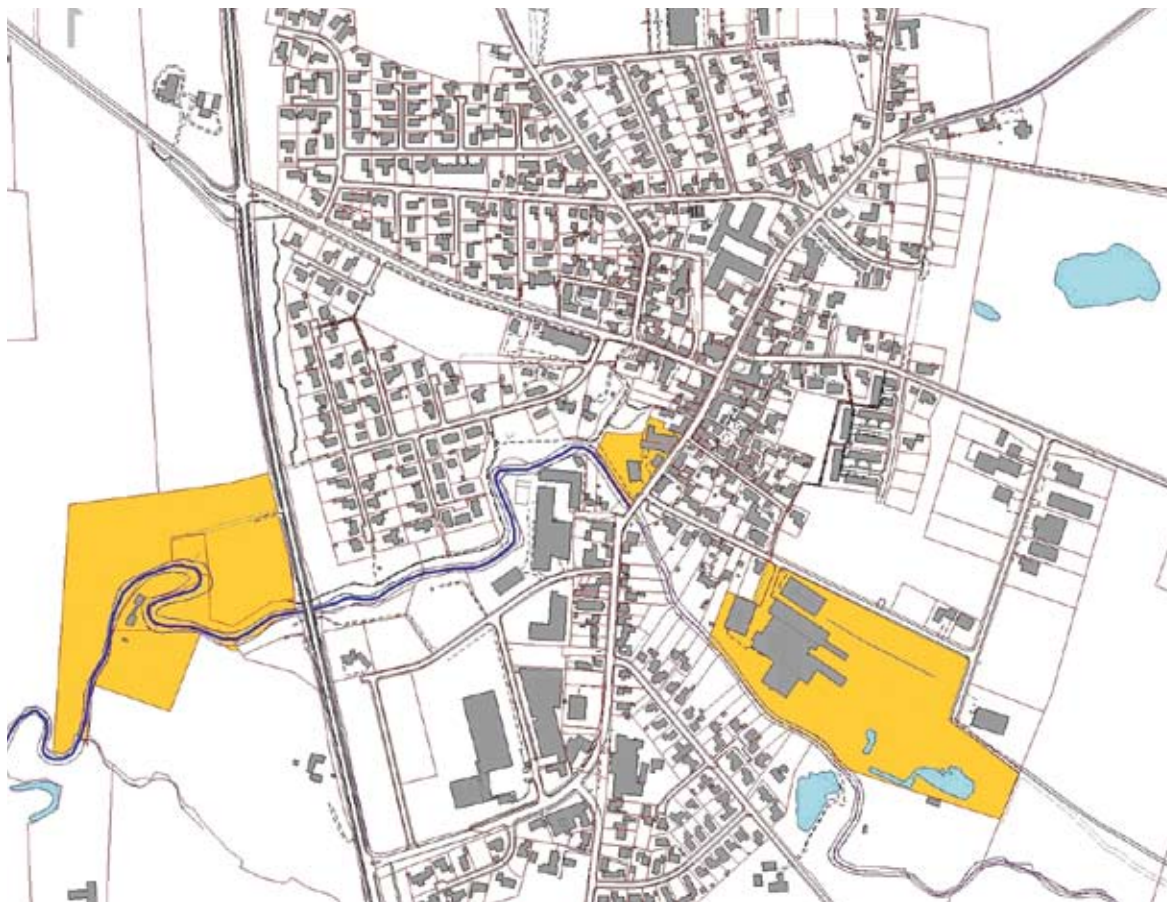
Bindslev gamle elværk er Danmarks sidste vanddrevne jævnstrøms elektricitetsværk. Det er en fin repræsentant for den udvikling på elektrificeringsområdet, som sker omkring 1. verdenskrig, hvor manglen på brændselolie retter interessen mod de indenlandske kraftkilder – en situation meget lig situationen under energikrisen i 1973.

#### Bindslev Teglværk

Det andet kulturmiljø, der peges på i denne forbindelse, er Bindslev Teglværk. Dette er et af de få tilbageværende teglværker i Vendsyssel – og samtidig et nutidigt kulturminde om de sidste næsten 900 års industri.

#### Købmandsgården

Lige øst for Uggerby Å, hvor gaden Nørrebro starter, ligger en tidligere købmandsgård, som fortæller om Bindslevs betydning i forhold til oplandet i tidligere tid. Der er flere bygninger i området Sønderbro/Nørrebro, som kunne være en overvejelse værd. Deres vedligeholdelsestilstand spænder fra meget fornem og autentisk vedligeholdelse til nærmest ingen vedligeholdelse.



Udvalgte kulturmiljøer - Bindslev

Gangbroen over stemmевærket -  
Bindslev gamle elværk



Bindslev hovedgade





### 11.8 Udvalgte kulturmiljøer i Tårs

I den ældste del af Tårs by ses mange huse fra perioden efter 1870 med et bevaret arkitektonisk udtryk og tilpasset den oprindelige funktionalitet. Her er foretaget et valg blandt de mest fremtrædende.

#### Tårs Station

Bygningen er opført i forbindelse med åbningen af jernbanestrækningen Hjørring-Hørby i 1913. Den har nogenlunde det samme udtryk som dengang. Der er kun foretaget mindre ombygninger bl.a. i forbindelse med renovering af tag.

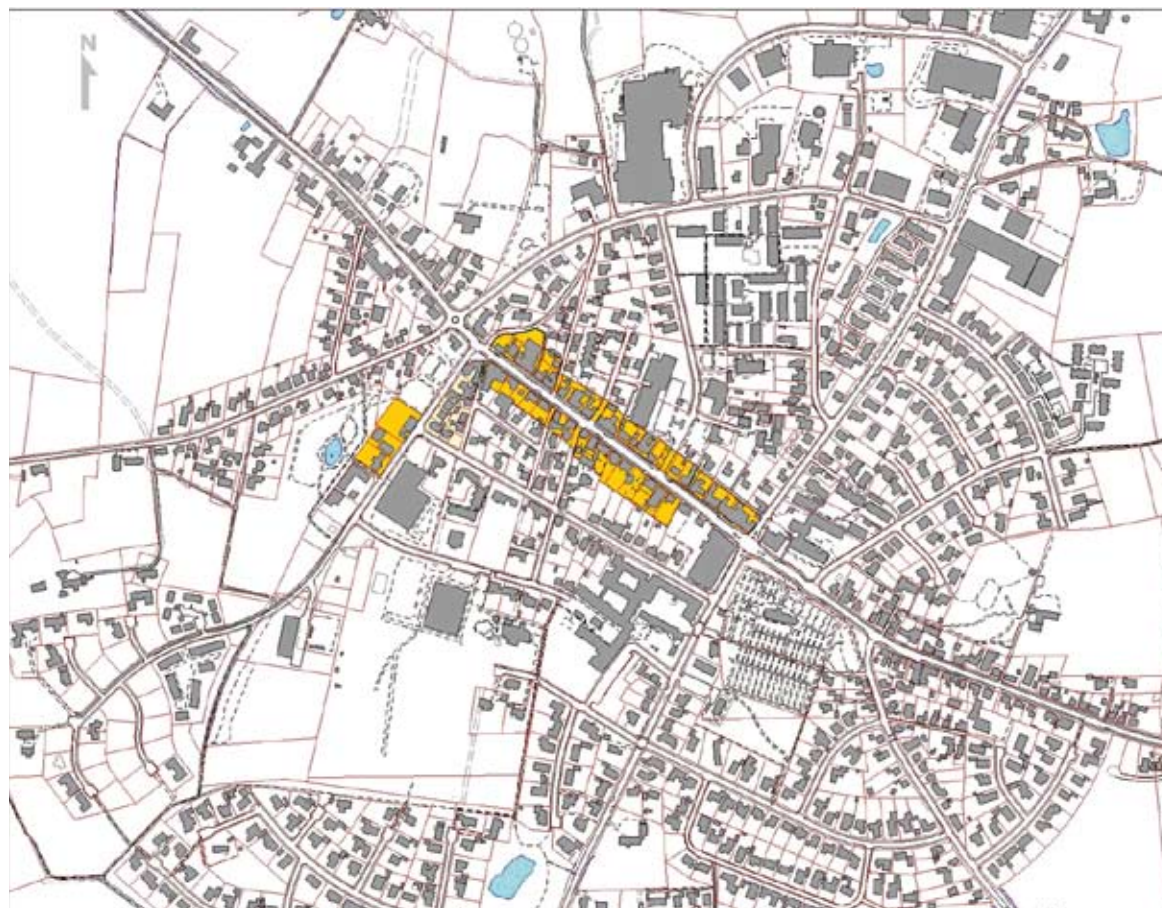
Bygningen er relativt større end flere andre stationer på denne strækning, fordi den også ud over at være station har været anvendt af postvæsenet som posthus.

#### Tårs Mejeri

I 1902 opføres et andelsmejeri i Tårs. Mejeriet fungerer frem til 1972, hvor det bliver nedlagt. Fra 1975 bliver bygningen anvendt til en marmeladefabrik, der får navnet Vendelbo Konserver. I dag hedder denne fabrik Scandic Food A/S, er Skandinaviens største producent af marmelade og frugtgrød og markedsfører under varemærkerne Skælskør Frugtplantage og Svansø på det danske marked. Ud over marmelade omfatter sortimentet også honning, desserter, juice, dressings, specialiteter, vegetabilsk fløde, survarer, frostvarer og condiments. Den er for længst flyttet til nye bygninger.

Det gamle mejeri er pietetsfuldt indrettet som erhvervsjendom med 2 erhvervslejemål og 7 boliglejemål. Bygningen minder i dag fortsat om den tidlige industri i Tårs.

Som kulturmiljø indgår husrækken langs nordsiden af Bredgade, hvor flere af husene fortsat har bevaret væsentlige træk af den oprindelige arkitektur.



Udvalgte kulturmiljøer - Tårs

Den gamle stationsbygning i Tårs - den nyanlagte byplads til højre i billedet



Bredgade, Tårs, med Benthe Norheims skulptur i forgrunden





Stationsforplads i Sindal med det gamle posthus



## BILAG 1: SAVE-METODEN

Registrering af bevaringsværdier i byer og bygninger foregår ved hjælp af den såkaldte SAVE-metode, som er grundlaget for FBB, Kulturarvsstyrelsen database over Fredede og Bevaringsværdige Bygninger.

SAVE er en sammenskrivning af "Survey of Architectural Values in the Environment" (= Kortlægning af arkitektoniske værdier i miljøet). Metoden bygger på en vurdering af fem forskellige forhold ved en bygning:

- Arkitektonisk værdi
- Kulturhistorisk værdi
- Miljømæssig værdi
- Originalitet
- Tilstand

Hvert af disse forhold vurderes på en skala fra 1-9 og sammenfattes til en samlet bevaringsværdi for bygningen. Vurderingen af bevaringsværdien bygger på et helhedsindtryk af bygningens kvalitet og tilstand. Almindeligvis vil den arkitektoniske og den kulturhistoriske værdi dog veje tungest. Karaktererne 1-3 regnes for en høj værdi, 4-6 for middel værdi og 7-9 for lav værdi. Bevaringsværdien hænger sammen med bygningens arkitektur og historie. Den hænger sammen med, om bygningen er et godt eksempel på periodens arkitektur eller på en særlig byggeskik, om bygningstypen eller bygningsformen er sjælden, om bygningen har dannet forbillede for andre bygninger, om den er intakt, eller om udskiftninger og ombygninger er tilpasset bygningens udtryk, og endelig om bygningen er uundværlig i gadebilledet, i landskabet eller for helheden.

Bygninger med den højeste værdi 1 vil som oftest være fredede bygninger eller folkekirker.

Bygningerne med værdierne 2-4 er de bygninger, som i kraft af deres arkitektur, kulturhistorie og håndværksmæssige udførelse er fremtrædende eksempler inden for deres slags.

Bygninger med bevaringsværdierne 5-6 er jævne, pæne bygninger, hvor utilpassede udskiftninger og ombygninger trækker ned i karakteren.

Bygninger med bevaringsværdierne 7-9 er ofte bygninger uden arkitektonisk udtryk eller uden historisk betydning. Det kan også være bygninger, som er så ombyggede, eller som har så mange udskiftninger, at de har mistet deres oprindelighed.

Når der senere sker ændringer med bygningen, vil karaktererne ændre sig, og der bliver muligvis behov for at korrigere bevaringsværdien. En bygning kan ved en god tilbageføring eller renovering opnå en højere karakter end ved den oprindelige vurdering.

Bevaringsværdien har naturligvis ikke noget med bygningens brugsværdi at gøre.

## LITTERATURLISTE

Nedenstående kilder er anvendt summarisk. Det kan anbefales at anvende publikationerne for nærmere gennemgang af de emner, det har været muligt at tage op i rapporten.

**Palle Friis, Kjeld Bjerg og Svend Jakobsen:** *Huse i Hjørring*, Hjørringbogen 2003

**P. Horn:** *Hjørring – 1243 -31. marts - 1943* (festskrift udgivet af Hjørring Byraad i anledning af 700 års jubilæum som købstad), Hjørring 1943

**Jørgen Jakobsen:** *Bindeslev Sogn 1660-1805, Fra fæstegård til selveje*, Viborg 2006

**Jørgen Jakobsen:** *Bindeslev Sogn 1805-1925, Lokalpolitik og Samfundsudvikling*, Viborg 2002

*Kulturmiljøatlas Sindal Kommune*, København 1991.

**Løkken Museumsforening:** *Ladepladsen*, nr. 3, 19 og 21.

**Løkken-Vrå Kommune:** *Lokalplan 4.2.0.0. Bevaringsplanen for del af Løkken by*, Vrå 2001

**Jørgen Møller:** *2000 år med regulering og planlægning af byggeri og byudvikling i Danmark*. Aalborg 2002

**Nationalmuseet:** *Gammel Hjørring 1975, registrant og bevaringsplan*, København 1975

**Nordjyllands Amt:** *"Arkæologiens Nordjylland", "Folkets*

*Nordjylland", "Havets Nordjylland" og "Kunsthistoriens Nordjylland"*, 4 rejsehåndbøger (museernes rejser gennem Nordjyllands kultur og historie) 2002-03

**Nordjyllands Amt:** *Nordjyske byers oprindelse og historie*, 2003 (Publikation, der udgør del af baggrunden for regionplan 2005).

**Nordjyllands Amt:** *Regionplan 2005 og udkast til Kulturmiljøbeskrivelser*, 2006-07

**Bent Rying** (red.): *Nordjyllands med Læsø og Hirsholmene*, Gyldendals Egnsbeskrivelser, København 1979

**Niels Bendsen:** *Hirtshals, kulturmiljø nr. 4 – beskrivelse udarbejdet til Nordjyllands Amts publikation om kulturmiljøer*, 2007

**J.P. Trap:** *Danmark*. Femte udgave. Hjørring Amt VI, 1. 1960

*Tårs – et sogn i Vendsyssel. Glimt af udviklingen 1900-1980*, Hjørring 1980

*Tårs – et sogn i Vendsyssel II*, Hjørring 1993

Hertil kommer et bredt udvalg af brochurer og foldere, som henvender sig til lokalbefolkningen og ikke mindst turisterne.

## FOTOS

Hjørring Kommune:  
Carl-Hermann Hansen: forside midt,  
Susanne Smed: side 25, 29, 36, 37, 39, 40

NIRAS as:  
Anders Jørgensen: side 12, 13, 33, 34,  
Kirsten Monrad Hansen: side 27, 28, 38

Nordjyllands amt - billeddatabase:  
forside øverst og nederst, side 4, 11 øverst tv og øverst th, 20, 22, 24, 35

Per Lysdahl: side 5, 11 nederst





Hjørring Kommune 2008

Oplag: 1000 - 1. udgave  
Tryk: [www.vendia.dk](http://www.vendia.dk)

***Hjørring Kommune:***

Knud Rødbro  
Rune Larsson  
Helle Lassen  
Susanne Smed  
Malene Kjær Jeppesen  
Bente Mouritzen  
Svend Jakobsen  
Staffan Kull  
Else Soelberg  
Bettina Hedeby Madsen  
Niels-Kristian Balle  
Kirsten Munk  
Esther Mortensen  
Lars Vandkjær  
Line Hesselholt  
Line Mortensen

Tonni Hansen  
Vicki Gregersen  
Grethe Thorup  
Anne-Marie Johansen

***Niras a-s:***

Mette G. Bahrenscheer  
Anders Jørgensen  
Kirsten Monrad Hansen

***Sparringsgruppe:***

Torben Stæhr (Nordjyllands Statsskovsdistrikt)  
Anna Studsholt (Nordjyllands Amt)  
Per Toppenberg (Nordjyllands Amt)  
Annemarie Christensen (Nordjyllands amt - fredningsnævnet)  
Jørgen Jørgensen (Danmarks Naturfredningsforening)  
Flemming Trinskjær (Leader +)  
Jørgen Stubgaard (naturvejleder - Hjørring Kommune)  
Laus Gro-Nielsen (naturvejleder - Vendsyssel Historiske Museum)  
Tove Marquardsen (Lokalhistorisk Forening Lønstrup)  
Per Lysdahl (Vendsyssel Historiske Museum)  
Mogens Thøgersen (Vendsyssel Historiske Museum)  
Thomas Østergård (Nordjyllands Amt)

***Lokalområde repræsentanter:***

Jørgen Ussing (Løkken)  
Claus Brøndum (Lønstrup)  
Ib Larsen (Hjørring )  
Gert Jensen (Vrå)  
Anne- Marie Høholt (Tversted-Bindslev)  
Kurt Jensen (Hirtshals)  
Knud Søndergård (Tårs)  
Henning Christensen (Sindal)

