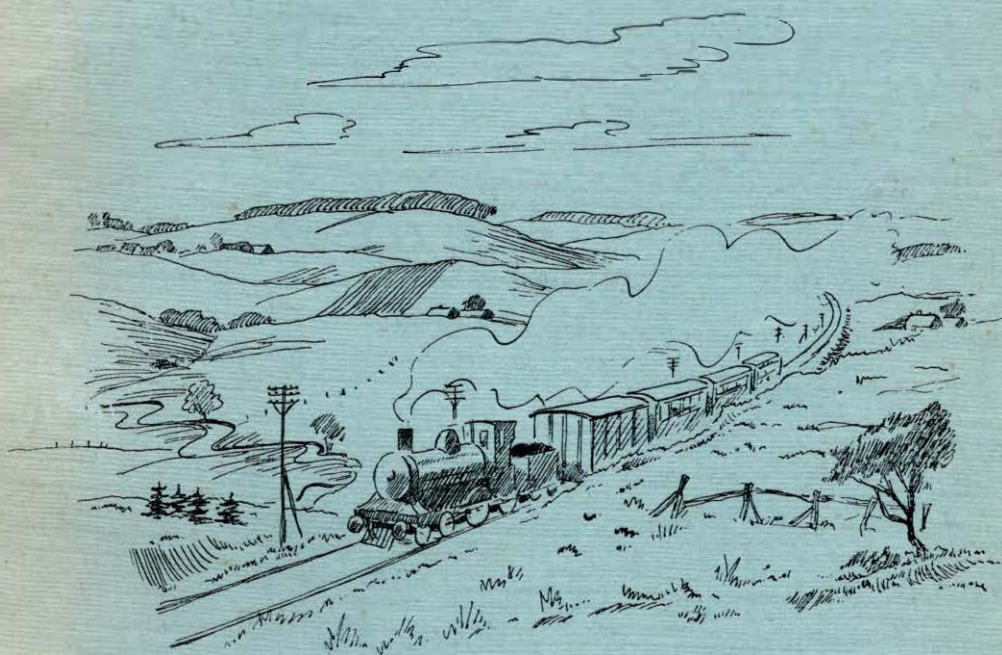


EN BANE OG EN EGN



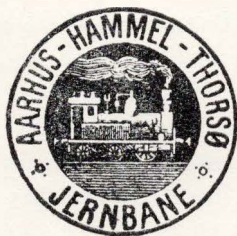
1902 - 1942

AARHUS-HAMMEL- THORSØ JERNBANE

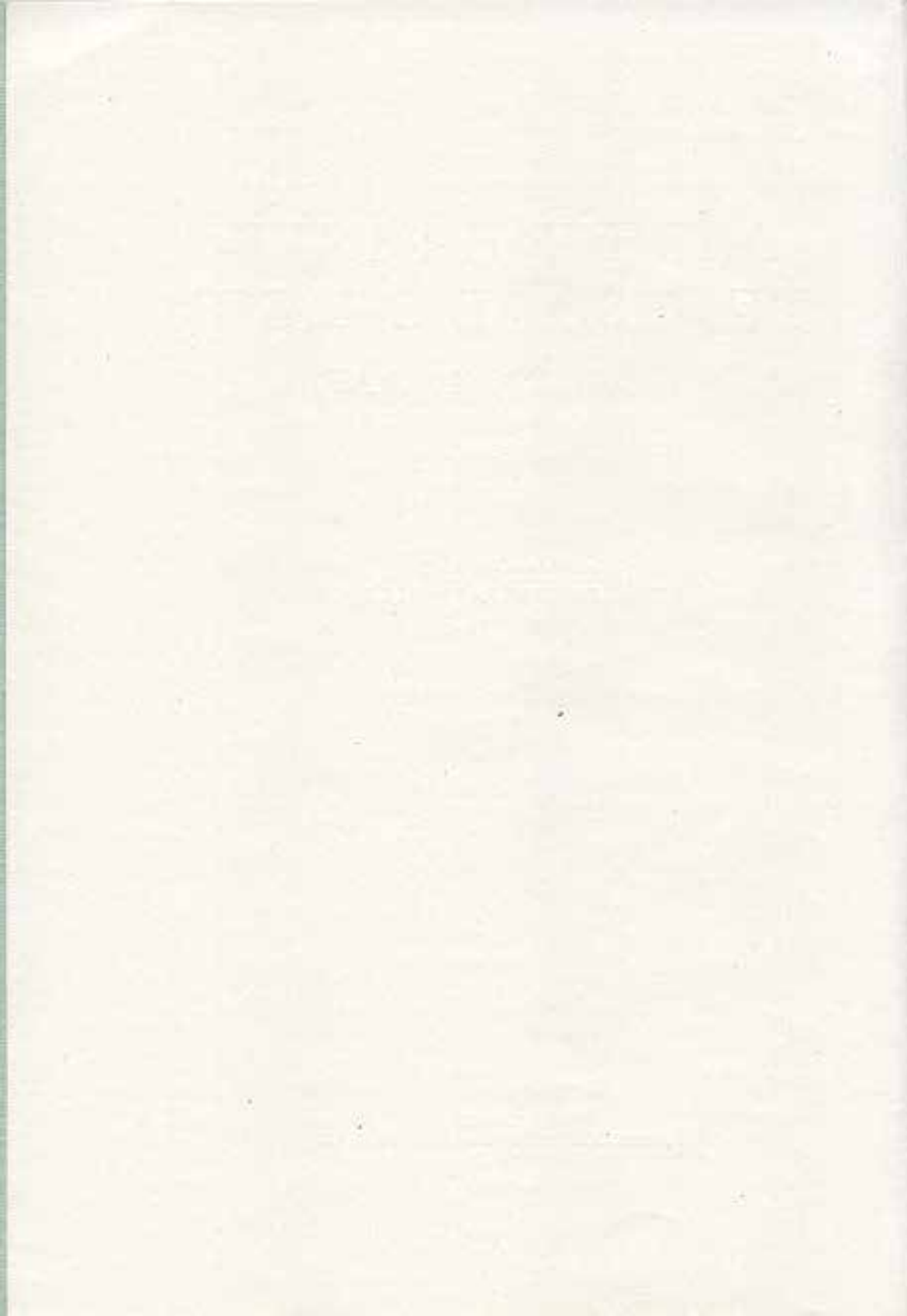
GENNEM 40 AAR

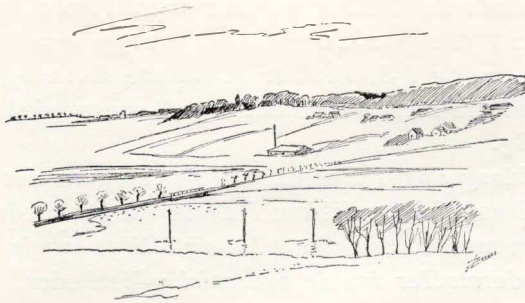
1902 - 25. APRIL - 1942

UDARBEJDET AF
REDAKTØR INGVART ULLERUP
HAMMEL



AARHUS
AARHUS AMTSTIDENDES BOGTRYKKERI
1942





INDLEDNING

Medens Transporten af Varer over Havene til fremmede Lande var af meget gammel Oprindelse, saa var Transporten af Varer paa Fastlandet, før Jernbanernes Tid, forbundet med meget Besvær og store Omkostninger.

Det var saaledes kun meget sjældne og kostbare Varer, som det kunde betale sig at føre fra det ene Land til det andet.

Afsætningen af tunge og grove Varer og Raastoffer var den Gang bundet til Frembringelsesstedet.

Laa dette ikke i Nærheden af en Havn, var der kun sjælden Tale om, at en saadan Vare kunde udføres.

Deraf fulgte igen, at Priserne paa den samme Vare kunde være yderst forskellig paa de forskellige Afsætningssteder, at der et Sted i Verden kunde være Hungersnød og Elendighed, et andet Sted Overflødighed af Levnedsmidler.

Disse Forhold har Jernbanerne i høj Grad modvirket. Tunge Varer og Raastoffer kan paa Banerne føres over lange Strækninger for en forholdsvis billig Pris.

Ved Transport med Banerne kan man til enhver Tid udligne Beholdningen af Varer i de forskellige Egne af et Land, ja selv en Verdensdel. Derved er Priserne blevet mere ensartede og Afsætningsomraaderne betydeligt forøgede.

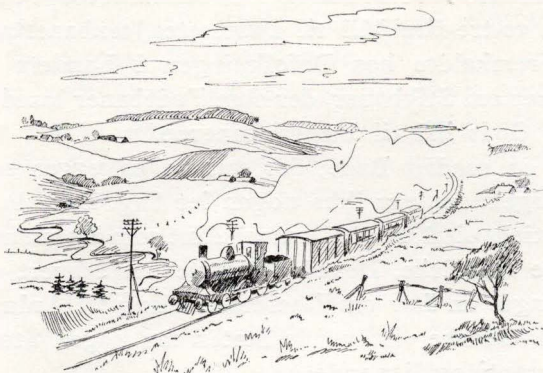
Letfordærlige Varer som Kød og andre Levnedsmidler fik større Afsætningsmuligheder og kunde uden Vanskelighed forsendes over store Afstande.

Med andre Ord: Vejen fra Producent til Forbruger var blevet kortere. De større Byer kunde uden Vanskelighed faa Mælk

og Smør samt alle andre Levnedsmidler fra et langt større Omraade end tidligere, uden at Priserne blev nævneværdigt højere.

Samtidig hermed blev Landbrugets Afsætningsforhold betydeligt forbedrede, hvilket var saa meget mere heldigt, som Landbruget i 1880erne af forskellige Aarsager maatte lægge sin Produktion om, og i Stedet for at udføre Korn og Stude gik over til at udføre mere forædlede Landbrugsprodukter - Smør, Flæsk og Æg.

Hertil bidrog dog i ligesaa høj Grad ogsaa det store Opsving, som Dampskibstrafikken i dette Aarhundrede havde taget, idet man med Dampskibene let og billigt kunde fremskaffe Korn og Foderstoffer fra de oversøiske Markeder.



Jernbanernes Betydning.

Det er endnu ikke 100 Aar siden den første Jernbane her i Landet blev aabnet.

Det var Banen fra København til Roskilde, der begyndte Driften 1847.

Men i den sidste Halvdel af forrige Aarhundrede blev der af Staten bygget en lang Række af Baner, som til sidst formede sig som et Net af Trafikaarer, der spændte over hele Landet, og førte Landets Frembringelser af Varer til de forskellige Udførselshavne samt direkte ud til det europæiske Fastland.

Disse Statens Hovedfærdselsaarer var i det store og hele anlagt, dels med Forbindelse mellem de forskellige Landsdele og dels med Forbindelse med Udlandet for Øje, og maaske ogsaa i nogen Grad af militære Hensyn.

Dog skal det siges til de danske Statsbaners Ros, at de i overvejende Grad har været af kulturel Betydning. Derom vidner de Baner, som blev anlagte gennem fattige og tyndt befolkede Egne af Landet. Baner, som absolut havde ringe Ud-sigt til at kunne forrente sig, og derom vidner ogsaa de forholdsviis lave Takster og Billetpriser, som Statsbanerne har, og som desaaarsag foranlediger, at Banerne giver et stort Under-skud paa Driften.

Om dette Underskud er for stort, skal ikke diskuteres i dette Skrift, men ingen vil kunde bestride, at Statens Baner har været af uvurderlig Betydning for Landets Befolkning som Helhed.

De store Længde- og Tværbaner var dog ikke i Stand til at dække hele Befolkningens Banehunger. Store, afsides belig-

gende Landsdele laa i Slutningen af Aarhundredet hen med Afstande paa to-tre-fire Mil til nærmeste Jernbanestation.

Dette fremkaldte hos Befolkningen i Landets forskellige Egne Ønsker om Stikbaner, der som Fødebaner kunde føre Passagerer og Gods ind til Længdebanerne.

At faa en saadan Bane, der maatte anlægges som Privatbane, ført igennem, var ikke nogen let Sag. Der skulde tegnes en stor Aktiekapital, hvortil saavel Amt som Kommuner og Private maatte medvirke. Desuden maatte der i hvert enkelt Tilfælde vedtages en Lov om Eneretsbevilling til Anlæg og Drift af en Bane. Ganske vist ydede Staten saa nogen Støtte i Form af Rentegaranti og lignende.

Først ved Loven af 8. Maj 1884, efter hvilken Staten ydede Halvdelen af Anlægssummen, kom der Fart i Anlægget af Privatbaner.

Aktiekapital og Garantitegning kunde, som Regel uden Vanskelighed, fremskaffes paa de Egne, hvor der var Trang til Anlæg af en Bane.

Vanskelighederne begyndte først, naar der blev Tale om Bannens Retning. — Sogneraadene krævede i saa Tilfælde altid mindst een Station i hver Kommune, og indenfor Kommunen nærde næsten hver Mand mere eller mindre aabenlyst Ønske om, at faa Stationen udenfor sin egen Dør.

Folk var nemlig blevet klar over, at hvor der kom til at ligge en Jernbanestation, var der Mulighed for Bebyggelse og dermed en Chance for Salg af Byggegrunde. Dertil kom naturligvis tillige Behagelighederne af at have saa kort Vej til Stationen som muligt.

Heftige og forbitrede Kampe Sogneraadene imellem, der strakte sig over baade 10 og 20 Aar, er udkæmpede i de forskellige Egne af Landet, hvor der var Tale om at faa anlagt en Privatbane, og i flere Tilfælde fik man kun Kampens Charme.

Et banetomt Rum mellem Hammel og Aarhus.

Heller ikke Hammelbanen kom til Verden uden stærke Fødselsveer.

Allerede i Halvfjerdserne blev Tanken om en Bane mellem Hammel og Aarhus fremsat. Mand og Mand imellem drøftedes Planen om at faa det banetomme Rum mellem de to Byer ud-

fyldt, og Resultatet af disse Drøftelser blev, at der nedsattes et Udvalg med Forpagter *Bache*, Sobygaard, som Formand til at arbejde for Sagens Gennemførelse.

Den, som første Gang ved et offentligt Møde fremsatte Tanken om en saadan Bane, menes at have været afdøde Landstingsmand *Niels Jensen*, Toustrup, som ved en politisk Sammenkomst i Sobyvad Skov i Sommeren 1883 slog kraftigt til Lyd for, at Egnens Beboere satte sig i Bevægelse for at faa en Bane til Aarhus gennemført.

Tanken fandt Genklang rundt om i Kommunerne, og Sogneraadene drøftede Planen, men Tanken havde ikke saa faa



Købmand Hans Broge, Aarhus, som tog Initiativet til at faa udsendt Indbydelse til en Aktietegning til en Bane mellem Hamme og Aarhus.



Etatsraad C. Jensen, Aarhus, Medlem af Best. 1903-22. Valgt af de priv. Aktionærer. - Formand i samme Tidsrum.

Modstandere, særlig blandt de Handlende, der aabenlyst udtalte deres Frygt for, at den lettere Adgang til at komme til Storbyen Aarhus skulde medføre, at Folk købte deres Varer der, i Stedet for hjemme i deres eget Sogn.

Fra Landboernes Side gik Mænd som Landboforeningens daværende Formand, Gaardejer *A. Byriel Jensen* og hans Nabo, Proprietær *Langvad*, Lyngbygaard, kraftigt ind for at faa Banen gennemført, men et stort Antal af Befolkningen var til at begynde med ligeglade og udtalte ingen Ønsker om en Forandring i de daværende Trafikforhold.

Saaledes stod Sagen indtil Storkøbmanden *Hans Broge* — Kong Hans — i Aarhus, der den Gang allerede havde taget

Initiativet til Oprettelsen af baade Østbanen til Ryomgaard og Hads Ning Herreders Jernbane, tog Sagen i sin Haand og ud-fra den Betragtning, der kom til Orde i Aarhuskredsens Fol-кетинgsmand Dr. *Pingels* kendte Ord: „Alle Baner bør føre til Aarhus“, udsendte en Indbydelse til Sogneraadene i de inter-esserede Kommuner om, at lade sig repræsentere ved et Møde i Aarhus 10. Maj 1890.

Forud for Mødet havde *Hans Broge* ladet Ingeniør ved Statsbanerne, den senere Generaldirektør *Tegner*, udarbejde et Over-slag over Udgifterne ved Anlæg af en Bane fra Hammel til Statsbanen med Endestation i Brabrand.

Mødet fik en vældig Tilslutning og efter at *Hans Broge* i en Tale havde gjort Rede for Sagens Forhistorie, fremlagde han Planen og et over denne udarbejdet Situationskort.

Efter denne Plan skulde Banen udgaa fra Hammel, pas-sere vest om Anbæk, lige igennem Sporup, lidt østlig forbi Regen, lidt mere østlig forbi Toustrup og endnu mere østlig, men tillige en lille Kende nordlig forbi Laasby. Derefter lige ost paa forbi Galten, nord om Skovby, Lilering, Framlev og saa et godt Stykke parallelt med Statsbanen til Aarslevs Side-spor lidt Nord for Brabrand.

Ved dette Møde kom der ogsaa Røster frem om, at Banen, naar den havde passeret Toustrup, skulde gaa syd om Galten forbi Hover Kro, syd forbi Skovby og Lillering, efter Taastrup og derefter stik i nordlig Retning efter Brabrand.

Det blev dog ikke det ved dette Møde fremkomne Forslag om en anden Retning, som satte Lidenskaberne i Brand og som fremkaldte den Kamp om Interesser, i hvis Larm og Bul-der, det gennem de 6—7 Aar, den varede, tit og ofte saa ud til, at hele Baneprojektet vilde lide Skibbrud.

Det kom først et Par Maaneder senere.

Den af *Hans Broge* fremsatte Plan gik i store Træk ud paa, at Banen skulde have en Længde af 3,55 Mil og det af Ingeniør *Tegner* udarbejdede Overslag lød paa en Anlægssum paa 1,040,000 Kr.

Dette Beløb tænkte man fremskaffet ved, at Aarhus og Skan-derborg Amter tegnede sig for en samlet Garanti paa 300,000 Kr. Staten for 100,000 Kr., alle de interesserede Kommuner for 500,000 Kr. og Resten ved privat Tegning.

Paa Mødet var der stærk Stemning for Planen og det ved-

toges at udsende Indbydelse til Tegning af Aktier i en Jernbane fra Hammel til Aarhus efter den her skitserede Plan.

Indbydelsen fik følgende Ordlyd:

INDBYDELSE

til

Aktietegning i en Jernbane fra Hammel til Aarhus med Tilslutning til Statsbanen ved Aarslev Sidespor i Nærheden af Lyngby.

Herved tillader vi os at indbyde til Aktietegning i en Jernbane fra Hammel til Aarhus med Tilslutning til Statsbanen ved Aarslev Sidespor i Nærheden af Lyngby.

Tegningen sker under Forudsætning af, at der i Følge Lov erholdes allerhøjstes Koncession paa Anlæg af en saadan Jernbane, og i Henhold til de Betingelser, som nævnte Koncession vil indeholde.

Banen tænkes anlagt efter det lettere System, som er anvendt ved Hads-Ning Herreders Jernbane og vil efter et foreliggende Overslag koste 1,040,000 Kr.

Aktietegningen sker i Beløb paa 100 Kr. pr. Aktie, der indbetales i 4 Rater. Første Fjerdedel indbetales et halvt Aar efter, at Koncessionen paa Baneanlægget er givet, de øvrige 3 Rater kunne indvarsles til Betaling med et halvt Aars Mellemrum derefter. Raternes Indbetaling indkaldes med 14 Dages Varsel ved Bekendtgørelse i „Jyllandsposten“, Aarhus Stiftstidende“, „Aarhus Folkeblad“, „Aarhus Amtstidende“, „Hammel Avis“ og „Skanderborg Amtsavis“.

Udebliver nogensinde en Aktionær med Indbetaling af en Rate udover 14 Dage efter, at den skulde have været betalt, skal Bestyrelsen have Ret til at fordre skadesløs Indbetaling straks af det hele hos Vedkommende resterende Beløb, ligesom Vedkommende er underkastet den hurtige Retsforfølgning efter Forordningen af 25. Januar 1828, og pligtig fra første resterende Rates Forfaldsdag at svare 6 % p. A. i Rente af det hele hos Vedkommende endnu resterende Beløb.

Saalænge indtil Banen er anlagt og i Drift vedblive nedenanførte Mænd som foreløbig Bestyrelse, ved et Forretningsudvalg, under Banens Bygning i alle Punkter at repræsentere Aktionærerne og foretage de Skridt, som de til Sagens Fremme i enhver navnlig Henseende maatte anse fornøden.

Naar Banen er i Drift, vil en Generalforsamling blive indkaldt ved Bekendtgørelse i de forannævnte Tidender med 14 Dages Varsel, og Love for Selskabet vedtagne. Paa denne Generalforsamling skal hver Aktie paa 100 Kr. have én Stemme.

Bestyrelsen forbeholder sig Ret til, saafremt det fulde Beløb ikke skulde blive tegnet, at stifte et uopsigeligt Laan med fast bestemt Amortisation for det manglende med Prioritet i Banen forud for Aktionærerne.

Banen skal bygges mod kontant Betaling til Entreprenørerne og alle de deri tegnede Aktier skulde nyde ens Ret, enten de er tegnede af Kommuner eller Private.

Vi have ladet optage et Situationskort over den projekterede Banelinie, som vedlægges denne Indbydelse.

Vi haaber, at Sagen kan fremmes saa hurtig, at en Lov om Koncession vil kunne gennemføres i første Rigsdagssamling og opfordre indtrængende Enhver, der paa nogen Maade har Interesse i denne vigtige Sags Gennemførelse, til efter bedste Evne at støtte denne Aktietegning.

Den 10. Maj 1890.

Indbydelsen var underskrevet af følgende kendte Mænd:

Sogneraadsformand *Jens Nielsen*, Farre, *P. Hovgaard*, Klintrup, *Niels Christensen*, Farre, Sogneraadsformand *Langballe*, Hammel, *Jeppe Nielsen*, Voldby, Sogneraadsformand *L. A. Højriis*, Rohde, *Laurits Hansen*, Sjelle, Sogneraadsformand *H. Winther*, Skivholme, *Laurs Møller*, Skovby, *Anton Jacobsen*, Herskind, Sogneraadsformand *J. C. Ejstrup*, Borum, *M. Sørensen*, Lyngby v. Aarhus, *H. P. Mortensen*, Snaastrup, *P. Christensen*, Taastrup v. Harlev, *Mads Jensen*, Storrिंग, *J. L. Jensen*, Galten, Sogneraadsformand *P. Lundgaard*, Laasby, *Mads Jacobsen*, Laasby, Sogneraadsformand *N. Kastrup*, Dallerup, *Anders Petersen*, Toustrup, Sogneraadsformand *Juul*, Gjern, *J. C. Koudahl*, Gjern, *Knud Jensen*, Sall, *Niels Sørensen*, Haarum, *Otto Mønsted*, Aarhus, *N. Hald*, Aarhus, *Hans Broge & Co.*, Aarhus, *S. M. Holst*, Aarhus, *Fr. Bayer*, Aarhus, *Hans Broch Broge*, Gammelgaard, *L. Langvad*, Lyngbygaard, *T. Højzacho*, Farre, *Kampmann, Møller & Herskind*, Aarhus, *Bager V. Holst*, Aarhus, *Sophus Nielsen*, Aarhus, *Joh. Baune & Co.*, Aarhus, *Ole Jensen*, Toustrup, *Ole Flensborg*, Toustrup Mølle, *Enevold Nielsen*, Rogen, *Jens Kammer*, Rogen, *Jens Faarup*, Rogen, *Jens Bak*, Rogen, *Søren N. Bak*, Rogen, *R. Mathiasen*,

Rogen, *Niels Pind*, Oustrup, *J. P. Petersen*, Røgen, *Rasmus Jensen*, Ellerup, *Søren Pedersen*, Gjern, *Jens Jensen*, Gjern, *Søren Laursen*, Dalbygaard, *Birkedommer Olrik*, Hammel, *Dyrlæge Andersen*, Hammel, *Carl J. Christensen*, Hammel, *A. Andersen*, Hammel, *Ortved*, Hammel, *J. Borring*, Hammel, *Anders J. Borring*, Hammel, *E. Petersen*, Hammel, *P. Nielsen*, Hammel, *C. Madsen*, Hammel, *C. Nielsen*, Hammel, *H. Friis Petersen*, Hammel, *A. P. Sørensen*, Hammel, *Jens Andersen*, Sall, *Jens Kr. Kristensen*, Vadsted, *Hans Nielsen*, Vadsted, *H. Jørgensen*, Stilling v. Aarhus, *Otto Langballe*, Aarhus, *Hans Schourup*, Aarhus, *Chr. Th. Rosenstand*, Aarhus, *Petersen & Matzen*, Aarhus, *Carl Larsen*, Aarhus, *L. Chr. Meulengracht*, Aarhus, *E. Salling*, Aarhus, *L. Kruse*, Aarhus, *L. V. Svendsen*, Aarhus, *Chr. Bang & Søn*, Aarhus, *Jens Ormslev*, Aarhus, *I. S. Lottrup & Søn*, Aarhus, *H. P. Jensen & Co.*, Aarhus, *Otto Lassen*, Aarhus, *M. Meden*, Aarhus, *A. P. Andersen*, Aarhus, *H. Jusjong*, Aarhus, *Hans Larsen*, Aarhus, *Th. Rasmussen*, Aarhus, Sogneraadformand *Peder Aagaard*, Sall, *A. la Cour Brandt*, Vedelslund, *H. P. Rasmussen*, Herskind, *Michael Schjødt*, Skovby, *Laurs Rasmussen*, Skovby, *Erik Jensen*, Sjelle, *Th. C. Petersen*, Labing, *N. Jensen*, Hørslev, *Anton Poulsen*, Herskind, *Peter Hansen*, Herskind, *Lyngfeldt*, Hover, *Knud Nielsen*, Galten, *Søren Jensen*, Hover, *Peter Christensen*, Søhalle, *E. Eriksen*, Stjær, *Niels Thomsen*, Ajstrup, *Johannes Jensen*, Sall, *Rasmussen Kammer*, Sall, *N. Jensen*, Toustrup, *Rasmus Strunge*, Toustrup, *Anton Poulsen*, Herskind, *Kristen Kristensen Røddik*, Farre, *A. Nielsen*, Farre, *S. Poulsen*, Farre, *S. K. Rasmussen*, Hørslevbole, *Chr. Nielsen*, Skovby, *Kristoffer Rasmussen*, Farre, *M. Simesen*, Ludvigsholm, *J. K. Jørgensen*, Farre.

Efter dette Møde var der blevet Røre om Banen ude i de Kommuner, der havde Interesse i Anlægget.

Sogneraadene drøftede Tegningen af Garantikapitalen og Beboerne langs den projekterede Linie støttede paa alle Maader Tanken.

Der holdtes ligeledes flere offentlige Møder om Sagen, saaledes blev der 30. Maj s. A. afholdt et Møde i Hammel, hvis Forretningsfolk nærrede nogen Frygt for Konkurrencen med Aarhus.

Hans Broge var Hovedtaleren og det lykkedes denne vidtskuende og kloge Forretningsmand at overbevise Flertallet af

de Handlende om, at Banen saa langt fra at volde dem Fortræd, vilde være dem til den største Nytte og Fordel.

Sogneraadsformand, Landinspektør *Langballe*, paa hvis Foranledning Modet var blevet afholdt, kunde da ogsaa ved dets Slutning give *Hans Broge* Tilsagn om al mulig Stotte til Sagens Fremme, baade fra Hammel By's og Kommunens Side.

Aarelange Kampe sinkede Banens Anlæg.

Der skulde imidlertid gaa baade Aar og Dag forinden den Sag, der nu for Alvor var rejst, og som tilsyneladende havde god Vind i Sejlene, skulde naa at blive gennemført.



Folketingsmand, Lærer Kr. Højmark, Stautrup.



Amtsraadsmedlem, Kaptajn Simesen, Ludvigsholm, Medl. af Best. 1903-05. Valgt af Aarhus Amtsråd.

Medens *Hans Broge* med sit Vidsyn som Storkøbmand og Aarhusborger saa Fordelen for sin By ved, at saa store Dele af Oplandet som muligt med Banen blev knyttet til Aarhus, og tillige saa de Goder, som Oplandet kunde opnaa ved at faa Tilknytning til Havnen og Hovedbanegaarden, og dermed komme i den nøjeste Forbindelse med Omverdenen, saa var der en Bydel i Aarhus, hvis Forretningsfolk saa deres Interesser truede ved en saadan Ordning. Det var — Vestergade.

Vestergade var paa den Tid sammen med Torvene det, man med et gammelt Ord kalder „Strøget“. Saa godt som hver Ejendom i denne Gade husede en Forretning.

Aarhundreder igennem havde Befolkningen fra den Egn, gennem hvilken Banen var projekteret, Lørdag efter Lørdag,

Torve- og Markedsdage, draget ind til Aarhus gennem „Vestport“.

I Købmændenes og Gæstgivergaardenes Stalde stod Hestene pakkede som Sild i en Tønde, og i Gaardene stode Vognene Side om Side, ja tit maatte de sidst ankomnes Vogne blive staaende ude paa Gaden, for at der kunde blive saa megen Plads i Gaarden, at man kunde trække Hestene ud, naar hen paa Eftermiddagen Folk begyndte at tage hjem.

I Købmændenes Butiker og i Gæstgivergaardenes Stuer rørte der sig saadanne Dage et muntert og broget Folkeliv. For Købmændene var Bønderne ikke blot gode Kunder, der kom med deres Korn og Smør, og som købte Varer i Butiken for en Del af Pengene — det var Venner af Huset, og det var velkomne Gæster, der skulde gøres Ære af og vises al mulig Gæstfrihed. Derfor var der ogsaa bagved Købmandens Butik en Stue, hvor Bønderne kunde spise deres medbragte Mad, og hvor Købmandens Hustru var en venlig og smilende Værtinde, der gav Kaffe og Kager til sine Gæster.

Det var derfor intet Under, at Beboerne i Vestergade følte deres Interesser truede, dersom denne Befolkning nu i Fremtiden skulde komme ind til Aarhus gennem Ryesgade.

Ogsaa i Egnen syd for den projekterede Linie, nemlig Harlev-Framlev, Ormslev-Kolt og Viby Kommune, begyndte man at vise Interesse for en Banelinie.

Det var daværende Folketingsmand, Lærer *Højmark*, Stjær, og Amdtsraadsmedlem, Kaptajn *Simesen*, Ludvigsholm, som herfra fremkom med Forslag om en sydligere Linie. En Linie, der gik syd om Brabrand Sø.

Den 30. Juli s. A. holdtes der et Møde i Høver Kro, hvor ca. 130 af denne Egns Beboere var kommet til Stede.

Paa dette Møde fremsatte *Højmark* et Forslag om, at Banen førtes over Høver Kro, mellem Storning og Stjær efter Harlev, syd om Brabrand Sø over Ormslev og Viby til Fiskerhuset og derfra ind paa Statsbanen. Derved vilde 12—13 Byer flere kunde faa Nytte af denne Bane.

Banen vilde efter dette Forslag ganske vist komme til at koste 450,000 Kr. mere at bygge, men til Gengæld vilde saa ogsaa et langt større Opland faa Nytte af den.

Forslaget faldt i god Jord hos Forsamlingen, og det vedtoges at søge Samarbejde med de utilfredse Beboere i Vestergade,

der paa dette Tidspunkt allerede havde holdt flere Protestmøder.

Den 18. August s. A. holdtes derefter et nyt Møde i Aarhus. Hertil var indbudt Repræsentanter baade for den nordlige og den sydlige Linie.

Paa dette Møde, hvor der overvejende var Stemning for den sydlige Linie, gik *Langballe*, Hammel, stærkt imod denne og hævdede bl. a., at Hammel-Voldby-Søby Kommune kun var interesseret i den korteste Banelinie og aldrig vilde tegne Aktier i en Bane syd om Brabrand Sø.

Ogsaa *Hans Broge* talte for den nordlige Linies Gennemførelse og betonede herunder Betydningen af den langt billigere Anlægssum og den direkte Forbindelse med Hovedbanen.

Det var Fabrikant *C. Jensen*, den senere Etatsraad, som paa den vestlige Bydels Vegne kæmpede for den sydlige Linie med Endestation i Mølleengen ved Mølleport.

Denne Plan fik ved Mødet stort Flertal, og der nedsattes et Udvalg til at arbejde for dette Formaal.

Som Medlemmer af Udvalget valgtes Fabrikant *C. Jensen*, Sagfører *Knudsen* og Købmand *Aarby* med førstnævnte som Formand.

Dette Udvalg søgte derefter Støtte i de Kommuner, som ved Mødet i Høver Kro havde givet Tilslutning til den sydlige Linie, og disse Kommuner blev repræsenteret i Udvalget ved Kaptajn *Simesen*, Ludvigsholm, og Gaardejer *Jens Rasmussen*, Skibby m. fl.

Efter Indbydelsen til Aktietegning i en Jernbane fra Hammel til Aarhus, der var udsendt fra Mødet i Aarhus den 10. Maj, var der af Indbyderne nedsat et Udvalg, bestaaende af Proprietær *Hans Broch Broge*, Gammelgaard, Formand, Landinspektør *Langballe*, Hammel, og Overretssagfører *Bayer*, Aarhus, m. fl., og dette Udvalg maatte betragtes som repræsenterende den nordlige Linie.

De to Udvalg stod skarpt imod hinanden og agiterede for hver sin Linie, og der førtes paa Møder og i Dagbladene heftige Kampe, hvor Bølgerne gik højt.

Forskellige Kommuner gjorde deres Aktietegning betinget af enten den nordlige eller den sydlige Linie, og det saa en lang Tid ud til, at Sagen maatte opgives.

Saa kom Loven af 8. Maj 1894, der hjemlede Ministeriet Ret

til at give Eneretsbevilling til Anlæg og Drift af en lang Række Privatbaner, deriblandt en Jernbane fra Hammel til Aarhus, enten med Tilslutning til Statsbanerne ved Brabrand eller syd om Brabrand Sø ind til Mølleengen i Aarhus.

Efter denne Lov gav Staten et Tilskud til hver Privatbane paa Halvdelen af Anlægskapitalen, ganske vist mod at faa Halvdelen af Indflydelsen paa Banens Ledelse.

Der maatte et Kompromis til for at faa Banen gennemført.

Efter denne Lovs Ikrafttræden blussede Kampen om hvilken Linie, der skulde gennemføres, atter op.



Folketingsmand, Gaardejer
A. Byriel Jensen, Lyngby.



Landstingsmand Niels Jensen, R. D. p. p., Toustrup, Medlem af Best. 1903-17. Valgt af de priv. Aktionærer. Næstfmd. 1903-05 og 1916-17.

Begge Udvalg udsendte en Opfordring til Kommunerne og Private om fornyet Aktietegning, for gennem denne at opnaa den økonomiske Overvægt i Spørgsmaalet, men alt strandede paa den manglende Enighed om Retningslinien.

Endelig, da der var gaaet nogen Tid og Sagen var lige ved at dø hen, rettede behjertede Mænd i Hammel-Voldby-Søby Kommune, Røgen-Sporup, Dallerup og Laasby Kommuner en Henvendelse til disse Kommuners Sogneraad om ved et Møde, der afholdtes i Røgen, at vælge en Repræsentant for hver af de 3 Kommuner og to Repræsentanter for Hammel-Voldby-Søby Kommune til at genoptage Sagen og søge at bringe de to kæmpende Udvalg i en saglig Forhandling med hinanden.

Til dette, det tredje Udvalg i Banesagen, valgtes for Hamme-Voldby-Søby Blikkenslagermester *P. Nielsen* og Gaardejer *Chr. Christensen*, for Røgen-Sporup Folketingsmand *Byriel Jensen*, Lyngby, for Dallerup Folketingsmand *Niels Jensen*, Toustrup, og for Laasby Gaardejer *Kr. Sørensen*, Ersholt.

Man kan vist uden Overdrivelse sige, at det var dette Udvalg, der gennem Forhandlingens Kunst omsider fik Banen gennemført.

Udvalget begyndte først med at forhandle med de to bestaaende Udvalg og fik afholdt et Fællesmøde i Aarhus den 6. September 1897, men til Trods for mangan god Vilje forblev Mødet resultatløs.

Saa gik Udvalget til de enkelte Kommuner, med hvilke de optog en Forhandling om at give Banen fra Laasby — det var jo paa denne Egn, at Tampen brændte — til Aarhus en anden Retning, der kunde tilfredsstille begge de stridende Parter.

Efter en Del Forhandlinger mødtes Kommunens Repræsentanter og Udvalgene i Enighed om en Linie, der fra Laasby skulde føre Banen syd om Galten, nord om Skødtsminde ved Skovby, syd om Lillering, Framlev, Skibby og Brabrand Sø til Ormslev over Constantinsborg, Stautrup og Viby til Mølleengen i Aarhus.

Alle de interesserede Kommuner paa nær Borum-Lyngby, der efter den nye Linies Vedtagelse ikke længere var interesseret, overførte derefter deres Aktietegning til denne Linie, og der nedsattes et nyt Udvalg til at ansøge om den til Formaalet nødvendige Eneretsbevilling. Det nye Udvalg bestod af en Repræsentant for hver Kommune samt nogle Private.

Det nye Udvalg henvendte sig til *Hans Broge* for at formaa ham til at være Formand, men dette undslog han sig for. Hans Maal, at skaffe Egnen en Bane, var naaet, og han nærede intet Ønske om, som Formand for de eventuelle Bevillingshavere, at lede Arbejdet med selve Banen.

Fabrikant *Jensen* blev derefter enstemmigt valgt som Formand for Udvalget og han har Æren for, at den private Aktietegning blev saa stor, at den kunde dække det til Anlægget nødvendige Beløb, odover de af Stat, Amter og Kommuner tegnede Garantibeløb.

De fleste Aktier blev tegnet hos de Lodsejere, hvis Ejendomme Banen kom til at gaa over, idet Lodsejerne for en stor

Del af de Penge, de fik i Erstatning for Jord og Ulemper, købte Aktier i Banen.

Da Udvalget havde tilvejebragt den nødvendige Aktietegning, og alle Sogneraadene var gaaet ind paa at garantere for de privat tegnede Aktier, kunde Udvalget indsende Ansøgning om Eneretsbevilling, og den 30. Juni 1898 meddeltes der i Henhold til Jernbaneloven af 8. Maj 1894 Udvalgets nedennævnte Mænd Eneretsbevilling til Anlæg og Drift af en Jernbane fra Hammel over de forhennævnte Kommuner til Mølleengen i Aarhus.

Anlægsudgifterne for denne Linie var af Ingeniør Ernst beregnet til 1,731,000 Kr.

Bevillingshaverne.

Fabrikant, Justitsraad *C. Jensen*, Aarhus, Købmand *Otto Langballe*, R. D., Aarhus, Sagfører *N. Knudsen*, Aarhus, Købmand *F. D. Matzen*, Aarhus, Apoteker, Justitsraad *A. Meyer*, R. D., Aarhus, Læderhandler *M. G. Meyer*, Aarhus, Købmand *Jens Jørgensen*, Aarhus, Købmand *M. Nielsen*, Aarhus, Gaardejer *Niels Laursen Møller*, Viby, Gaardejer *Laurs Frandsen Leth*, Aabo, Husmand *Peter Laursen Juul*, Kattrup, Gaardejer *Anders Christensen*, Højbygaard, Gaardejer *Jens Rasmussen*, Skibby, Gaardejer *Mads Jensen Johnsen*, Storning, Gaardejer *Christoffer Jensen*, Skjørring, Købmand *Anton Jacobsen*, Heriskind, Gaardejer *Kristen Sørensen*, Ersholt, Gaardejer *Niels Kanstrup*, Dallerup, Gaardejer *Laurs Pedersen Kjeldsen*, Farre, Købmand *Chr. Nielsen*, Hammel, Proprietær, Amtsraadsmedlem, Kaptajn *Simesen*, Ludvigsholm, Gaardejer, Amtsraadsmedlem *Ole Jensen*, Nygaarde.

Anlægsbestyrelsen.

Den 24. August 1898 holdt Bevillingshaverne Møde i Aarhus, paa hvilket der valgtes en Bestyrelse til at forestaa Anlægget af Banen med de forud for Anlægget gaaende Besigtigelses- og Ekspropriationsforretninger. Bestyrelsen kom til at bestaa af følgende:

Fabrikant *C. Jensen*, Aarhus, Købmand *Otto Langballe*, Aarhus, Sagfører *N. Knudsen*, Aarhus, Købmand *Chr. Nielsen*, Hammel, Gaardejer *Laurs P. Kjeldsen*, Farre, Gaardejer *Jens Rasmussen*, Skibby, Kaptajn *Simesen*, Ludvigsholm, Amtsraadsmed-

lem *Ole Jensen*, Nygaarde, med Købmand *F. D. Matzen*, Aarhus, som Suppleant.

Udvalget konstituerede sig med Fabrikant *C. Jensen* som Formand.

Bestyrelsen nedsatte endelig et Forretningsudvalg paa 3 Medlemmer til at lede de daglige Forretninger. Dette Udvalg kom til at bestaa af Fabrikant *Jensen*, Købmand *Otto Langballe* og Sagfører *N. Knudsen*, alle af Aarhus.

Indenrigsministeriet havde overdraget Statsbaneanlægene Bemyndigelse til paa Regeringens Vegne at føre den tekniske Kontrol med Anlægget, og Udvalget havde antaget Ingeniør *E. S. Klestrup* som ledende Ingeniør for Arbejdet. Som Landinspektør ved Udstikningen af Banelinien og ved Ekspropriationsforretningerne antages Landinspektør *O. S. Sorensen*, Aarhus.

I Oktober 1898 paabegyndte Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen under Ledelse af Stiftamtmand, Kammerherre *Dreyer*, Skanderborg, som kgl. Kommissarius, Arbejdet med Udstikning af Linien og Fastsættelse af, hvor Stationerne skulde ligge.

Oprindeligt havde man ikke tænkt at lægge nogen Station ved Anbæk, men derimod to Stationer i Røgen-Sporup Kommune, ligesom det tidligere Projekt forudsatte en Station ved Skovby Mølle.

Besigtigelseskommissionen var imidlertid af en anden Mening og bestemte, at der skulde være en Station ved Anbæk og kun een Station i Røgen-Sporup Kommune med Beliggenhed i Sporup Sogn, omtrent midt i Kommunen. Endvidere bestemte Kommissionen, at de oprindeligt paatænkte Stationer ved Toustrup og Laasby skulde udgaa og erstattes af een Station ved Toustrup Mølle.

Denne sidste Bestemmelse maatte Kommissionen dog senere ændre, da Laasby Sogneraad havde gjort sin Aktietegning betinget af en Station paa Laasby Sogns Grund, paa det Sted, hvor Randers-Ry Landevejen og den projekterede Banelinie vilde skære hinanden.

Endelig foranledigede Kommissionen, at den paatænkte Station ved Skovby Mølle flyttedes til det Sted, hvor Stationen nu ligger, imod at Baneanlægget ydede et Tilskud til en ny Vej fra Sjelle mod Sydøst til Skovby-Herskindvejen.

De forberedende Kommissionsarbejder gik ret hurtigt, og al-

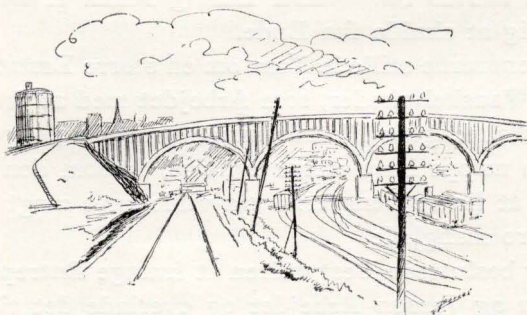
lerede i Begyndelsen af Aaret 1899 kunde Arbejdet med Underbygning og Anbringelsen af Overbygningen udbydes ved Licitation. Arbejdet var delt i to Afdelinger.

Entreprenørfirmaet *S. M. Sørensen og H. Jensen*, Aarhus, blev overdraget Strækningen fra et Punkt mellem Harlev og Lille-ring ind til Aarhus for en Sum af 333,000 Kr., hvorimod Strækningen fra det førnævnte Punkt til Hammel blev overdraget Entreprenør *F. V. Blom*, København, for 319,000 Kr.

Ved et Møde den 7. Oktober 1898 havde Repræsentanter for samtlige interesserede Kommuner, Amterne og Aarhus Byraad vedtaget, at forhøje deres Aktietegninger med $4\frac{3}{10}\%$ for derved at gøre det muligt, at Banen blev anlagt med sværere Skinner end Meningen fra først af havde været.

Der var til at begynde med tænkt kun at anvende Skinner af en Vægt af 35 Pund pr. Yard (engl. Maal), men da Skinner af den Vægt kun kunde bære en Vognlast paa 12,000 Pund, saa var det en betydelig Forbedring at anvende Skinner af Vægt 45 Pund pr. Yard, som kunde bære en Vognlast paa 20,000 Pund.

I Februar 1900 blev Arbejdet med Opførelsen af samtlige Stationsbygninger bortliciterede, saaledes at Tømrmester *A. P. Nielsen*, Stilling, fik Opførelsen af Stationsbygningerne i Harlev, Galten og Sporup for en samlet Sum af 41,339 Kr. De øvrige Stationsbygningers Opførelse overdroges til Tømrmester *Thomsen*, Levring, for en samlet Sum af 142,213 Kr.



*Molleengen var et bundløst Morads, som kostede Banen
mange Penge.*

Een Fejl havde Anlægsbestyrelsen begaaet, idet den havde forsømt at undersøge Grunden under Mølleengen, og det blev en Fejl, som ikke blot kostede mange Penge for Banen, men som tillige ruinerede de to Entreprenører, som havde paataget sig Arbejdet med Anlægget af den Del af Banelegemet, der skulde føres ind til Mølleporten ved Aarhus.

Mølleengens Grønsvær, paa hvilken Aarhusmøllerens Stude gennem Hundreder af Aar havde græsset og haft en herlig Tumleplads for løsslupne Kræfter, viste sig, da man paa Engen vilde opfylde en Banedæmning, at have været et skont Fata Morgana, et blomsterprydet Tæppe, hvor grønt Græs, Engblomber og Kabelejer skjulte lumske Vældgunger og bundløst Morads. Gang paa Gang forsvandt store Mængder af paafyldt Jord ned i Vældgungernes bundløse Dyb, undertiden medtagende Tipvogne og andet Materiel.

Samtidig hermed skød de saaledes nedsunkne Jordmasser smaa Bjerge af Moradset op paa andre Steder i Engen og i den gennem Engen løbende Aarhus Aa. Naar saadant Opskred skete i Aaen stemmedes Vandet op i Engene langt inde i Landet og forvoldte stor Skade paa de oversvømmede Arealer, Skader, som maatte erstattes af Baneanlægget.

Men hvad værre var, Arbejdet med Baneanlægget, der efter Kontrakten skulde have været færdig inden 1. Oktober 1900, syntes aldrig at skulde faa Ende.

Entreprenørerne stillede Krav om en større Erstatning for de uforudsete Vanskeligheder, som Arbejdet med at føre en Dæmning over Mølleengens Morads havde voldt dem, og dertil vilde Bestyrelsen næppe have været uvillige, dersom den havde haft Troen paa, at Entreprenørerne saa vilde have magtet Opgaven, men den Tro manglede.

Omsider besluttede Bestyrelsen at fratage Entreprenørfirmaet *Sørensen og Jensen* Arbejdet og overlade det til det andet Firma *F. V. Blom*, der uden synderlig Forsinkelse havde fuldført Arbejdet med den anden Del af Banelegemet.

Det lykkedes ogsaa Firmaet *F. V. Blom* at overvinde alle Vanskeligheder og hen paa Efteraaret 1901 var man saa vidt

fremme, at Anskaffelsen af det rullende Materiel kunde paabegyndes, ligesom man begyndte at antage Personale.

De forskellige Arbejders Udførelse i Forbindelse med Indkøbet af Maskiner og Materiel, havde betydeligt overskredet Overslaget.

Overskridelserne laa paa ca. 450,000 Kr., deraf Opførelsen af Stationsbygningerne med 70,000 Kr. Ialt beregnedes Overskridelserne til 22 $\frac{1}{10}$ af Anlæggets oprindelige Overslag.

De interesserede Parter forhøjede imidlertid deres Aktietegning med denne Procentdel saaledes, at der paa dette Tidspunkt forelaa en Aktietegning paa ialt 2,109,500 Kr.

Aktietegningen var fordelt saaledes:

Aarhus Kommune	119,400 Kr.
Aarhus Amt	75,800 -
Skanderborg Amt	82,100 -
Viby Kommune	12,700 -
Ormslev-Kolt Kommune	20,150 -
Harlev-Framlev Kommune	25,300 -
Skivholme-Skovby Kommune	50,500 -
Sjelle-Skjørring Kommune	41,650 -
Storring-Stjær-Galten Kommune ...	53,150 -
Laasby Kommune	26,000 -
Dallerup Kommune	38,200 -
Gjern Kommune	3,650 -
Røgen-Sporup Kommune	69,500 -
Hammel-Voldby-Søby Kommune ...	118,100 -
Sall-Haurum Kommune	5,000 -
Private Aktionærer	313,800 -

Til Bestridelse af Trafiken var anskaffet 3 Tenderlokomotiver, 4 Personvogne, 2 kombinerede Post- og Personvogne, 2 Kedelvogne samt 14 Godsvogne.

Til Betjening af Banen var antaget et Personale paa 40 Personer.

Som Driftsbestyrer antoges Ingeniør *Klestrup*.

Som Stationsforstander ved Stationen i Aarhus ansattes Løjtnant *Verner-Lassen*, Hillerød, og som Stationsforstander ved Stationen i Hammel *Georg Larsen*, Ulsted.

De øvrige Stationer besattes med Ægtepar, hvor Manden

beskæftigedes med Arbejde ved Banen, medens Hustruen fungerede som Ekspeditrice paa Kontoret.

Endnu en alvorlig Fejl havde Bestyrelsen begaaet, idet man i Eneretsbevillingen ikke havde faaet indført en Bestemmelse om, at Banen skulde have et Forbindelsesspor til Aarhus Hovedbanegaard.

Da man i Efteraaret 1901 forhandlede med Generaldirektoratets Kommitterede *Haarlev* om dette Forbindelsesspor, blev Anmodningen afslaaet med den Begrundelse, at Trafiken paa Aarhus Banegaard nu var saa stor, at Generaldirektoratet ikke turde paatage sig Ansvar for en Forøgelse af Arbejdet paa denne Station ved Indførelse af endnu en Privatbanes Trafik, før den paatænkte Udvidelse af Aarhus Hovedbanegaard var foretaget, men efter at Banen havde været i Drift i ca. 7 Uger, blev dette Forhold dog ændret for Godstrafikens Vedkommende, idet der den 12. Juli 1902 blev aabnet et Forbindelsesspor fra Hammelbanens Station i Aarhus til Statsbanernes nye Godsbanegaard.

Banen fik en Køreplan med 3 planmæssige Tog i hver Retning, og den 24. April 1902 indviedes Banen med, at et festlig smykket Tog med Koncessionshaverne og en Del indbudte Gæster samt øvrige Autoriteter kørte til Hammel, hvor de sammen med indbudte Gæster fra Hammel og Omegn indtog en splendid Frokost paa „Ortveds Hotel“.

Hen paa Eftermiddagen gik Turen tilbage til Aarhus, hvor Festligheden naaede sit Højdepunkt ved en Middag i „Polymylnia's“ Sal.

Ved denne Lejlighed blev der udtalt mange gode Ønsker om Trivsel og Held for den Bane, der trods megen Strid og mange Vanskeligheder omsider var bleven til Virkelighed.

Dagen efter, den 25. April, blev Banen aabnet for Driften.

Banen blev stærkt benyttet og der maatte indkøbes meget rullende Materiel.

At der havde været Trang til en Baneforbindelse i Egnen mellem Hammel og Aarhus, faar man et stærkt Indtryk af, ved at læse de gamle Forhandlingsprotokoller, der kort og uden Kommentarer fortæller, at Bestyrelsen allerede det første

Driftsaar yderligere maatte købe 18 nye Godsvogne, bestille 2 nye Personvogne og anskaffe større Lokomotiver.

Denne sidste Anskaffelse var budgetteret at ville koste 27,354 Kr. Allerede i det 3. og 4. Driftsaar maatte der igen ske en Udvidelse af det rullende Materiel, idet der blev indkøbt baade et Lokomotiv, en Person- og 9 Godsvogne.

Det var fornævnte Anlægsbestyrelse, der ogsaa efter, at Banen var kommet i Drift, ledede denne, men i Følge Baneselskabets Love skulde der, naar Banen var kommet i Gang, vælges en Bestyrelse til at lede Driften.

Efter at disse Valg var foretaget af de valgberettigede fra Stat, Amt, Kommuner og Private indkaldte Anlægsbestyrelsens Formand, Fabrikant C. Jensen, Bestyrelsens Medlemmer til et konstituerende Møde paa Raadhuset i Aarhus d. 10. Januar 1903.

Den første Bestyrelse.

Til Bestyrelsen var valgt følgende:

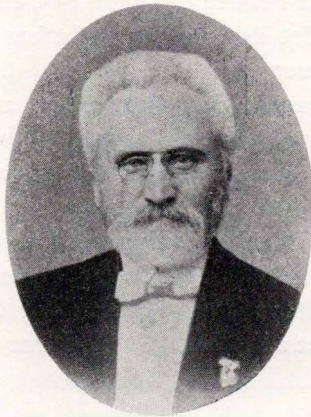
Som Repræsentanter for de private Aktionærer valgtes Fabrikant *C. Jensen*, Aarhus, og Folketingsmand *Niels Jensen*, R. D., Toustrup, Finansministeriet havde som sin Repræsentant valgt Toldkasserer *Grev Trampe*, R. D., Aarhus, og fra Trafikministeriet valgtes Birkedommer *Krarup*, R. D., Hammel. Aarhus Amdsraad og Skanderborg Amdsraad valgte henholdsvis Amdsraadsmedlemmerne, Kaptajn *Simesen*, Ludvigsholm, og *Ole Jensen*, Nygaarde. Fra Aarhus Kommune valgtes Grosserer *Hans Schourup* og fra Hammel-Voldby-Søby Kommune valgtes Landinspektør, Sogneraadsformand *Langballe*, Hammel. De øvrige andelshavende Sogneraad i Skanderborg Amt valgte Sogneraadsformand *Laurs P. Kjeldsen*, Farre. Endelig valgte de andelshavende Sogneraad i Aarhus Amt Gaardejerne *Jens Rasmussen*, Skibby, og *H. P. Rasmussen*, Herskind.

Bestyrelsen konstituerede sig med Fabrikant *Jensen* som Formand og Folketingsmand *Niels Jensen*, Toustrup, som Næstformand.

Aaret efter den 1. Februar 1904 skiftede Banen Driftsbestyrer, idet Ingeniør *Klestrup* paa Grund af en Gemytternes Uoverensstemmelse trak sig tilbage, og i hans Sted ansattes Ingeniør, cand. polyt. *Holger Winge*, som Driftsbestyrer.

I det første Driftsaar, der kun strakte sig over 341 Dage,

var der paa Banen befordret 136,156 Rejsende, 20 Mill. Tons Gods og 22,551 Frimærkepakker, og Aaret sluttede med et Driftsoverskud paa 76,667 Kr.



Birkedommer Krarup, R. D.,
Hammel, Medl. af Best. 1903-05.
Valgt af Min. for off. Arbejder.



Toldkasserer, Grev Trampe,
R. D., Aarhus. Medl. af Best.
1903-16. Valgt af Finansmin.
Næstformand 1905-16.

I de følgende 6—7 Aar steg Personbefordringen jævnt med en halv Snes Tusinde flere om Aaret, indtil den i Driftsaaret



Grosserer Hans Schourup,
Aarhus, Medl. af Best. 1903-08.
Valgt af Aarhus Byraad.



Sogneraadsformand, Gaardejer
Laurs P. Kjeldsen, Aarhus,
Medl. af Best. 1903-08. Valgt af
de andelsh. Sogneraad i Skan-
derb. Amt.

1909—10 naaede op til 201.651 Passagerer. Befordringen af Gods laa i det samme Tidsrum paa mellem 33 og 40 Mill. Tons, en

Stigning fra de 2 første Driftsaar paa ca. 10 Mill. Tons. Frimærkepakkerne's Antal kom i disse Aar op paa et Antal af mellem 25,000 og 32,000.



Sogneraadsformand, Gaardejer
Jens Rasmussen, Skibby,
Medl. af Best. 1903-08. Valgt af
de andelsh. Sogneraad i Aarhus
Amt.



Sogneraadsformand, Gaardejer
H. P. Rasmussen, Herskind,
Medl. af Best. 1903-08. Valgt af
de andelsh. Sogneraad i Aarhus
Amt.

I de følgende Aar, indtil Thorsøbanen i 1914 knyttedes til, holdt disse Tal sig omtrent uforandrede, særlig de Rejsendes Antal var ret konstant, hvorimod Godsbefordringen og Antallet af Frimærkepakker i Aaret før Verdenskrigens Udbrud steg med henholdsvis 11 Mill. Tons og 4000 Påkker.

Banen havde da ogsaa i dette Aar sit største Overskud for Thorsøbanen kom til, nemlig 113,426 Kr. og udbetalte 4 % til Aktionærerne.

Banen vor trods dens mange Sving anlagt gennem en frodig og frugtbar Egn, og Egnens Befolkning var glade for den nye Bane.

Den var ikke alene et Produkt af mange Aars forbitrede Kampe — en Sejrens Trofæ for de sejge, udholdne Jyder — den var tillige paa den Tid et Samfundsgode af uvurderlig Betydning for den Egn, gennem hvilken den bugtede sig.

Det var vel nok noget andet for den, som en kold Vinterdag skulde rejse til eller fra Aarhus, at tage Plads i en rummelig og opvarmet Jernbanekupe, end at blive stoppet ind i en overfyldt og langsomt kørende Dagvogn.

For Landbruget, der i Aarene fra lidt før Aarhundredskif-

tet og fremefter var kommet til at bruge store Mængder af oversøiske Varer: Korn, Oliekager og Kunstgødning, betød Transporten paa Bane fra Aarhus Havn til Oplandets Stationer en uhyre Fordel.

Egnens Købmænd kunde baade langt hurtigere og billigere end forhen faa deres Varer hjem fra deres Forbindelser, og ved flere af Stationerne blev der bygget en Del. Dette gælder særlig for Hammel og Galten, der i disse Aar fik Præget af at høre til Stationsbyernes Kategori.



Langaa-Silkeborgbanen gav Stødet til Anlægget af Hammel-Thorsøbanen.

I Begyndelsen af Aarhundredet realiserede Statsbanerne Tanken om en Tværbane, der skulde forbinde de jyske Længdebaner med en Trafikaare over Silkeborg.

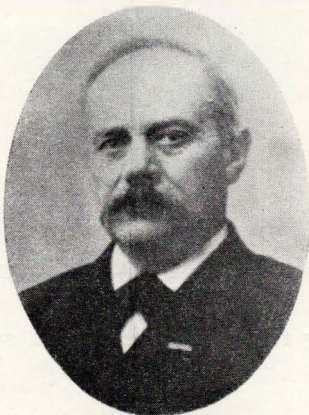
Tanken gik oprindeligt ud paa, at Banen skulde udgaa fra Hinnerup Station paa den østlige Længdebane over Hammel og Silkeborg til den vestlige Længdebane, men denne Plan mødte saa stærk Modstand, at den maatte opgives.

Den næste Plan gik ud paa, at Banen skulde føres fra Laurbjerg over Sall, Gjern og Faarvang til Silkeborg, men heroverfor reagerede Hammelbanens Bestyrelse voldsomt, idet en saadan Bane vilde berove den nyanlagte Hammelbane hele dens nordlige og en Del af dens vestlige Opland. Havde man for ønsket, at Hammel skulde have blevet et Knudepunkt for Tværbanen og Hammelbanen, saa ønskede man nu Tværbanen skubbet saa langt mod Nord som muligt. Det vestlige Opland vilde

jo gaa noget tabt, ihvor saa Banen kom til at gaa, naar den absolut skulde passere Silkeborg.

Anstrelgelserne gav ogsaa noget Resultat. De to Rigsdagsmænd *Byriel Jensen* og *Niels Jensen*, som havde været Hammelbanens gode Hjælpere, havde vel nok nogen Del af Æren for, at Tværbanen ikke kom Hammelbanen nærmere end til Thorsø.

Saa snart som Tværbanens Retningslinie var fastslaaet som Laurbjerg-Bostrup-Thorsø-Gjern-Faarvang og videre til Silkeborg, kom der i Hammel stærke Roster frem om det formaals-



Sogneraadformand, Landinspektør C. T. Langballe, R. D., Hammel, Medl. af Best. 1903-05. Valgt af Hammel-Voldby-Søby Sogneraad. Fra 1905-21 valgt af Min. for offentl. Arbejder. Næstformand 1917-19.



Købmand Chr. Nielsen, Hammel, Medl. af Best. 1908-21. Valgt af Min. for offentlige Arbejder.

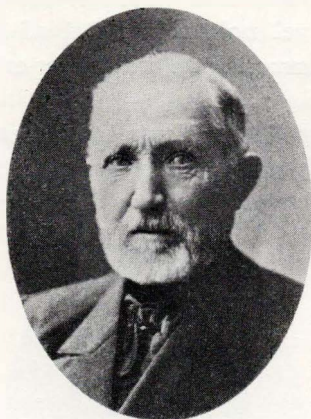
tjenlige i, at faa anlagt en Bane fra Hammel til Thorsø, for derved at opnaa de Fordele, der kunde flyde af ogsaa at have en Færdselsaare mod Nord og Vest.

Navnlig fra det nyoprettede Hammel og Omegns Andels-slagteris Side var man ivrig i Bestræbelserne for at faa Forbindelse med Statsbanerne mod Vest, hvilket vilde betyde en stor Besparelse i Fragten paa Flæsk fra Hammel til Esbjerg.

Endnu mens Slagteriet var under Opførelse, begyndte Formanden, Købmand *Chr. Nielsen*, en kraftig Agitation for en Bane til Thorsø.

Allerede den 27. Januar 1906 — Slagteriet begyndte først sin Virksomhed 1. September — fik *Chr. Nielsen* sammen med

flere af Egnens og Byens ledende Personligheder afholdt et Mode i Hammel, hvor det med stor Tilslutning vedtoges at søge gennemført et saadant Baneanlæg fra Hammel til Thorsø.



Amtsraadsmedlem, Gaardejer
Ole Jensen, Nygaarde. Medl.
af Best. 1903-08. Valgt af Skan-
derborg Amtsraad.



Amtsraadsmedlem, Gaardejer
Chr. Pedersen, R. D., Edslev,
Medl. af Best. 1905-33. Valgt af
Aarhus Amtsraad.

Paa Mødet nedsattes et Udvalgt til at arbejde for en saadan Banes Gennemførelse.



Gaardejer Givskov Madsen,
Hammel, Medl. af Best. 1905-09.
Valgt af Hammel-Voldby-Søby
Sogneraad.



Købmand Mikael Johansen,
R. D., Aarhus, Medl. af Best.
1908-22. Valgt af Aarhus Byraad.

Som Medlemmer af Udvalget valgtes: Godsforvalter *Tilemann*, Sogneraadsformand, Landinspektør *Langballe*, Hotelejer

Stöchelbach, Købmand Chr. Nielsen, Manufakturhandler Johan Andersen, Brygger Borring og Hammelbanens Formand, Etatsraad Jensen. Da Borring umiddelbart efter solgte Bryggeriet og



Amtsraadsmedlem, Gaardejer
Chr. Jørgensen, Grumstrup.
Medl. af Best. 1908-11. Valgt af
Skanderborg Amtsraad.



Amtsraadsmedlem, Gaardejer
K. r. Sørensen, R. D., Ersholt,
Medl. af Best. 1908-11. Valgt af
de andelshavende Sogneraad i
Skanderborg Amt. - Fra 1911-33
valgt af Skanderborg Amtsraad.

rejste fra Egnen, supplerede Bestyrelsen sig med Formanden for Haurum-Sall Sogneraad, Forpagter *V. Jespersen*, Frijsendal.

Etatsraad Jensen lod sig overtale til at modtage Valg som Udvalgets Formand. Naar der her skrives „overtale“, saa er det fordi, der foreligger en Beretning om, at han principielt havde været imod en saadan Forlængelse af Hammelbanen til Thorsø, dels for, at han skulde have befrygtet, at Banen dermed vilde overstige den Længde, der hensigtsmæssig lod sig befare af 3 Togpar daglig, og dels, og ikke mindst, fordi han ogsaa havde frygtet for, at Banen vilde miste de lange Transporter af Gods fra Hammel til Aarhus. Transporter, som muligvis billigere kunde føres til Hammel via Thorsø.

I Februar s. A. holdt Udvalget et nyt Møde og derefter udsendtes en Indbydelse til Aktietegning i den projekterede Bane fra Hammel til Thorsø.

Der havde denne Gang ikke været nogen større Meningsforskell om Banens Retning — og de Amter og Kommuner, der havde været interesseret i Hammelbanen, tegnede ogsaa Aktier i Banen til Thorsø.

Mærkeligt nok vilde Viborg Amt, skønt det ikke havde

manglet paa Opfordring dertil, ikke tegne nogen Garanti, til Trods for, at denne Bane i næsten hele sin Længde vilde komme til at løbe i dette Amt.

Aktierne i Hammel-Thorsø Jernbane var fordelt saaledes:

Aarhus Kommune	29,300 Kr.
Aarhus Amt	10,000 Kr.
Skanderborg Amt	20,000 Kr.
Ormslev-Kolt Kommune	4,000 Kr.
Harlev-Framlev Kommune	4,100 Kr.
Skivholme-Skovby Kommune	6,200 Kr.
Sjelle-Skjørring Kommune	3,700 Kr.
Storring-Stjær-Galten Kommune ...	6,200 Kr.
Laasby Kommune	7,400 Kr.
Dallerup Kommune	5,000 Kr.
Røgen-Sporup Kommune.....	10,000 Kr.
Hammel-Voldby-Søby Kommune ...	37,200 Kr.
Haurum-Sall Kommune	13,100 Kr.
Dertil kom Aktier tegnet af Private	42,700 Kr.
og Statens Tilskud med tre Femte-	
dele af Anlægssummen	298,375,43 Kr.
Tilsammen	497,275,43 Kr.

Banen var anslaaet at ville koste 417,500 Kr., saa der var ingen Hindring for Banens Gennemførelse.

Bevillingshaverne for Hammel-Thorsø Banen.

Den 21. Oktober 1908 indsendte Udvalget et Andragende til Ministeriet for offentlige Arbejder om Eneretsbevilling til Anlæg og Drift af en Jernbane fra Hammel til Thorsø og den 21. Juni 1912 meddelte Ministeriet følgende Mænd den ønskede Eneretsbevilling:

Etatsraad, Fabrikant *C. Jensen*, Aarhus, Købmand *F. D. Matzen*, Aarhus, Landinspektør *C. T. Langballe*, R. D., Hammel, Købmand *Chr. Nielsen*, Hammel, Købmand *Johan Andersen*, Hammel, Hotelejer *Stöchelbach*, Godsforvalter *Tilemann*, Frijsenborg, og Forpagter *V. Jespersen*, Frijsendal.

Som Forretningsudvalg til at forestaa Anlægget af den nye Bane havde Bevillingshaverne valgt Etatsraad *Jensen* og Købmand *Matzen*, Aarhus, samt Købmand *Chr. Nielsen*, Hammel, og til at forestaa den tekniske Del af Anlægget valgtes Hammelbanens Driftsbestyrer, Ingeniør *Winge*.

Den 20. September 1912 begyndte Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen sit Arbejde. Kommissionens Formand var i Begyndelsen konstitueret kongelig Kommissarius *C. Saxild* og senere kongelig Kommissarius, Kammerherre *Linnemann*.

Efter at Kommissionen havde fuldført sit Arbejde, kunde Udvalget i Slutningen af November udbyde Arbejdet i Entrepris og Arbejdet med Underbygningen og Anbringelse af Overbygningen overdroges til Entreprenørfirmaet *Brochner-Larsen* og *Agge*, Hjørring, for 136,800 Kr. Arbejdet skulde efter Kontrakten være færdig saaledes, at Banen kunde aabnes for Driften den 1. Juli 1914.

Opførelsen af Stationsbygningen i Sall overdroges til Murermester *Th. Møller* og Tømrermester *A. Nissen*, Thorsø, for 10,788 Kr. Opførelsen af et Ventehus ved Holdepladsen „Vintersminde“ overdroges til Murermester *Th. Møller* for 535 Kr. Ombygningen af Remissen paa Hammel Station og Opførelsen af Remissen paa Thorsø Station blev overdraget Tømrermester *Marius Nielsen*, Hammel, for en samlet Sum af 8,942 Kr.

Arbejderne blev rettidigt tilendebragt og den 12. Juli 1914 aabnedes Banen for Driften.



Ved Affattelsen af Lovene for den nye Bane var der nogen Meningsforskel om, hvorvidt den nye Bane skulde drives som selvstændig Bane eller om der skulde være et Fællesregnskab for begge Baner, men Spørgsmaalet herom var i Virkeligheden afgjort ved Udstedelsen af Eneretsbevillingen, hvori det bl. a. hedder: „Eneret til at anlægge en Jernbane fra Hammel til Thorsø Station paa Langaa-Silkeborg Banen samt til indtil 1. Januar 2008, at benytte denne i *Fællesdrift* med Hammel-Aarhus

Jernbane til Befordring af Personer og Gods ved Hjælp af Lokomotiver, idet Vi dog ville have Staten forbeholdt Eneret til Jernbanetransporten mellem de Punkter paa Statsbanerne, med hvilke førstnævnte Bane direkte eller ved Forbindelse med andre Jernbaner maatte komme i Berøring“.

Ministeriet krævede i Henhold hertil, hvis Lovene skulde godkendes, at den nye Bane til Thorsø optoges i Hammelbanens Selskab, men frafaldt saa til Gengæld den sidste Bestemmelse i Eneretsbevillingen om, at Staten skulde have Eneret paa Befordringen af Gods fra Aarhus og til alle Stationer paa Langaa-Silkeborg Banen og videre ud.

De to sammenknyttede Jernbaner fik Navnet „Aarhus-Hammel-Thorsø Jernbaneselskab“, og det bestemtes i Lovene, at Fortjenesten skulde fordeles mellem Aktionærerne i Hammelbanen og Aktionærerne i Thorsøbanen i Forholdet 5—1.

Af nyt Materiel blev der i Anledning af Banens Forlængelse til Thorsø indkøbt et Lokomotiv, to Personvogne, en Bagage- og Kedelvogn samt 14 Godsvogne.

I nogle Aar gik Banen godt.

Den af en Del af Hammelbanens Bestyrelse, som tidligere omtalt nærede Frygt for, at en Sammenlægning af Hammelbanen og Thorsøbanen skulde faa et for den første uheldigt økonomisk Forhold til Følge, synes efter de første Aars Fællesregnskaber at domme, at have været ubegrundet.

I det første Regnskabsaar, hvor Thorsøbanen kun var med i knap tre Fjerdingaar, steg de Rejsendes Antal fra Aaret forud med godt 17,000 Rejsende, Godsbefordringen steg med 3 Mill. Tons. Derimod faldt Antallet af Frimærkepakker med ca. 3000 Stk.

I de paafølgende 2 Aar steg Personbefordringen yderligere med henholdsvis 41,000 og 40,000 Passagerer aarlig. Skønt det var i Aarene under Verdenskrigen, hvor Knapheden paa Varer begyndte at gøre sig gældende, var der dog ogsaa for Godsets Vedkommende en Stigning paa nogle Millioner Tons.

At Tværbanen derimod maa have berøvet Hammelbanen en Del af Trafikken fra Anbæk og Sporup Stationer, fremgaar tydeligt ved at betragte Kortet over Egnen vest for disse Stationer, som i Egnen til Gjern og Faarvang maa have haft et

naturligt Opland. Nej, der var andre Aarsager, der fik det til at gaa tilbage for Hammel-Thorsø Banen.

Den Dyrtid, der kom i Aarene umiddelbart efter Verdens-



Amtsraadsmedlem, Gaardejer
P. Christensen, Taastrup. -
Medl. af Best. 1908-17. Valgt af
de andelsh. Sogneraad i Aarhus
Amt. Fra 1917-27. Valgt af de
private Aktionærer.



Amtsraadsmedlem, Kæmner
P. Fisker, Hammel. Medl. af
Best. 1909-12. Valgt af Hammel-
Voldby-Søby Sogneraad. Fra 1925
-32. Valgt af Min. for offentlige
Arbejder.



Sogneraadsformand, Gaardejer
S. Dam, Sjelle. Medl. af Best.
1910-16. Valgt af de andelsh.
Sogneraad i Aarhus Amt.

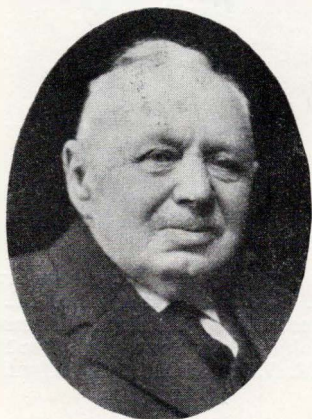


Sognefoged, Gaardejer
N. Kanstrup, Dbm., Dallerup.
Medl. af Best. 1911-25. Valgt af
de andelsh. Sogneraad i Skander-
borg Amt.

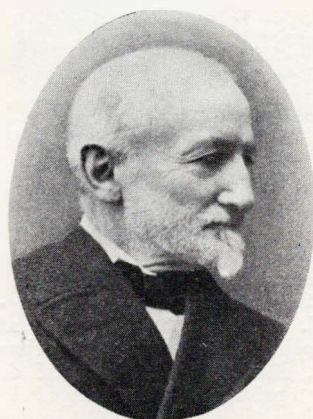
krigen, gjorde, at Lønningerne steg først i Form af Dyrtids-
tillæg og senere, da Dyrtiden holdt sig i Forhold til Førkrigs-
tiden, fik permanent Karakter. Dertil kom, at der i 1920 ind-

førtes nye Tjenesteregler med indskrænket Arbejdstid og deraf følgende Antagelse af flere Folk.

At Banen i dette Driftsaar havde den største Befordring af Passagerer i dens Historie, nemlig 293,989 Passagerer, viser maaske allerbedst, at den, hvis ikke andre Forhold var kommet til, nok skulde have klaret Skærene, trods baade de af Dyrtiden forvoldte Lønforhøjelser og de nye Tjenestetidsregler med indskrænket Arbejdstid.



Købmd. A. Christensen,
Hammel. Medl. af Best. 1912-15.
Valgt af Hammel-Voldby-Søby
Sogneraad.



Sagfører J. Borchersen,
Hammel. Medl. af Best. 1915-20.
Valgt af Hammel-Voldby-Søby
Sogneraad.

Een Ulempe havde Hammelbanen ved Tilslutning af Banen til Statsbanen ved Thorsø, nemlig at denne Station havde en for Toggangen paa denne Strækning af Statsbanerne saa uheldig Beliggenhed, at den ikke kunde bruges som Krydsningsstation for de Tog, som kørte mellem Langaa og Silkeborg, idet Togene saa ikke kunde naa at faa Forbindelse i Langaa og Silkeborg med Tog fra andre Egne af Landet.

Derved kunde Aarhus-Hammel-Thorsø Jernbane ikke tilfulde faa den Fordel udnyttet, som den som det Bindeled mellem Statsbanernes Længde- og Tværbane med Rette kunde have haft.

Ogsaa i Kommunerne mellem Aarhus og Hammel følte man sig skuffet over dette Forhold, idet Aktietegningen dér for manges Vedkommende var sket med den Bagtanke at faa en lettere Forbindelse med Turistbyen Silkeborg end som hidtil over Skanderborg.

En Følge af dette Forhold var, at Hammelbanen, for at til-

fredsstille Publikums Ønsker om en nogenlunde Udnyttelse af Forbindelsen med Statsbanerne i Nord og Vest, maatte sætte flere Tog i Gang paa Thorsøbanen end det vilde have været nødvendigt, hvis Statsbanernes Tog kunde have krydset i Thorsø. For at gøre den forøgede Toggang lettere og billigere, anskaffede Banen i disse Aar 4 mindre, benzindrevne Motorvogne til Persontrafikken, der stadig var Banens største Indtægtskilde. Forøvrigt kan i denne Forbindelse nævnes, at Hammelbanen var den første Privatbane her i Landet, som anvendte motor-drevne Tog.

Automobilerne blev Banens haarde Konkurrenter.

Under Verdenskrigen havde Fabrikationen af Automobiler taget et uhyre Opsving.

De krigsførende Magter havde i højeste Grad benyttet Bilerne i Befordringens Tjeneste, og ved Krigens Ophør blev de taget i det civile Arbejdes Tjeneste.

De udenlandske Automobilfabriker sendte et Utal af store og smaa Biler ind over Landet, og i Løbet af faa Aar spændte der sig et Net af Bilruter over det ganske Land.

Rutebilerne var i Sandhed Banen til hver Mands Dør. Hvor som helst paa en Landevej man strakte Armen ud som Tegn paa, at man vilde med en sig nærmende Rutebil, standsede den og tog Passagerne op, og hvor paa Strækningen Passagerne ønskede at blive sat af, kunde det ske. Dette var en Konkurrence, der var følelig for Banen, hvilket ogsaa fremgaar af Hammel-Thorsø Banens Regnskab fra disse Aar.

Trods den stadigt voksende Persontrafik, der fandt Sted i Aarene efter Krigen, faldt Antallet af Rejsende paa Banen fra 293,989 i 1920 til 194,033 i 1923. Disse 100,000 og flere til maa have rejst paa anden Maade.

Foruden Rutebilernes Konkurrence kom ogsaa Konkurrencen fra det Utal af Privatbiler og de mange 4—6 Personers Udlejningsbiler, som i disse Aar blev taget i Brug i meget stor Udstrækning. Det er vel i nogen Grad forstaaeligt, at Personbefordringen, efter at Rutebilernes store Udbredelse havde fundet Sted, var gaet over til disse over længere Strækninger mere hurtige og mere bevægelige Befordringsmidler, men det er mere uforstaaeligt, at Egnens Befolkning paa samme Tid svigtede

Banen ved at lade Gods og Pækker befordre med Bilerne. Dels havde Banen jo som tidligere omtalt kostet baade Kommuner og Private store Beløb, og dels maatte man jo regne med, at Banen, som var Egnens Befolknings egen Forretning, saavidt muligt skulde opretholdes som det almindelige Samfundsgode, en Bane nu en Gang er, selv i en Tidsalder, hvor Bilerne kører paa alle Veje. Vel kan det ikke nægtes, at Lastbilerne bød paa store Fordele paa mange Omraader.

Ved Transporten af tungt Gods fra og til Aarhus som Korn, Foderstoffer, Kunstgødning og lign., kunde Landmændene, Købmændene og Brugsforeningerne maaske nok spare deres egne Udgifter ved at hente og bringe Varerne ved Stationerne og saa kom dertil, at Lastbilvognmændene, i Reglen unge og driftige Mænd, der som Lastbilvognmænd øjnede en Chance for at skabe sig en Livsstilling, ikke var saa bange for at tage en Haand med eller lægge Skulder og Nakke til, naar tungt Gods skulde bringes op eller ned fra Lofter og Kornmagasiner.

I Aarene fra 1914 til 1925 har Banens aarlige Befordring af Gods ligget paa mellem 50 og 65 Mill. Tons, men efter den Tid er den faldet, først fra i 1926 til 1930 at ligge paa mellem 40 og 50 Mill. Tons, for saa i 1930erne stadig faldende at gaa ned til omkring ved 20 Mill. Tons.

At Bilerne ogsaa konkurrerede haardt med andre Befordringsmidler, ses bl. a. deraf, at Heste og Okser, Menneskets gennem Aartusinder saa højt lovsungne Ride- og Trækdyr, i de fleste Tilfælde nu, naar de skal føres til Markeder og Dyrskuer, bliver kørt dertil paa en Lastbil.

Dette sker ikke fordi de ikke selv kan gaa, men simpelthen fordi det har været billigere end at lade disse Dyr trække til Marked eller Dyrskue.

Men er Baner, Heste og Okser da nu i Oliemotorernes Tid blevet overflødige? Absolut Nej! Endnu er her i Landet Hesten og i mange andre Lande Oksen et aldeles uundværligt Trækdyr og endnu er Banerne lige saa paakrævede, som de har været siden de for et lille Hundredaar siden kom frem.

Det maa derfor snarere anses for at være den rette Fordeling af Arbejdet mellem de forskellige Trafikmidler, det hidtil har skortet paa. Et Forhold, som man sikkert i Tiden, der kommer, vil faa rettet.

En Bane som Hammelbanen vil altid under almindelige For-

hold have sin Berettigelse, dels som en Bane, med hvilken der aarlig befordres mellem 150,000 og 200,000 Passagerer fra de forskellige Stationers nærmeste Opland, og dels som det Befordringsmiddel, der sikrest og under alle Forhold billigst transporterer det tunge Gods.

Dampmaskiner er under alle Forhold mere sikker i Driften end Oliemotorer. For afskæres vort Land under krigeriske Forviklinger Stormagterne imellem for Tilførsler af udenlandsk Brændsel som Kul og Olie, saa kan Dampmaskinen fyres op med det indenlandske Brændsel: Tørv og Træ, hvilket de 2 sidste Aar har ført tilstrækkeligt Bevis for.

Ogsaa den tredie af Banens Indtægtsposter: Frimærkepakkerne gik stærkt ned, efter at Rutebilerne havde begyndt deres Virksomhed.

Aarsag og Virkning.

Naar Egnens Befolkning i saa høj Grad, som Tilfældet var, svigtede Banen med Befordring af Gods, saa kommer man saa vist heller ikke uden om, at Ledelsen af Banen havde nogen Skyld. I Banens første Aar var der her som paa de fleste offentlige Kontorer en vis Bureaukratisme, en vis Overholden af Regler og Reglementer, som i den almindelige Befolknings Øjne blev opfattet som utidssvarende og upaakrævede.

Et enkelt Eksempel skal anføres:

I Følge et af de øverste Baneautoriteter udstedt Cirkulære skulde al Færdsel paa Stier over og langs Banen forbydes og de nævnte Stier skulde afspærres.

Det gav Anledning til, at Hammelbanens Ledelse i 1910 lod saadanne Stier afspærre med Pigtraad. Hele Banens Plads i Hammel blev omgærdet med et forsvarligt Pigtraadshegn og Stien mellem Banens Grund og Kirkegaarden blev ligeledes spærret med Pigtraad.

Dette blev Befolkningen for meget.

Den 5. November 1910 afholdtes paa Foranledning af Formanden for Frijsenborg-Faurskov Birks Landboforening, Gaardejer *Jens Kammer*, Røgen, et stort Protestmøde paa Forsamlingsbygningen i Hammel.

Paa dette Møde kom der en stærk Modvilje til Orde mod Driftsbestyrer *Winge*, hvem man mente var Skyld i Pigtraads-

spærringen, og paa Mødet vedtoges det at sende en Klage over Driftsbestyreren til Banens Bestyrelse. Fra anden Side forelaa der 3 forskellige Klager.

Bestyrelsen var her kommet mellem dobbelt Ild.

Paa den ene Side Driftsbestyreren, som Bestyrelsen satte megen Pris paa for hans saglige og tekniske Dygtighed, og paa den anden Side Banens Kunder i Befolkningen under Forerskab af en saa kendt og anset Mand som Landboforeningens Formand. Sagen blev behandlet paa et Bestyrelsesmøde den 12. November s. A., og paa Mødet vedtoges det at lade Bladene tilflyde følgende Meddelelse:

„I Anledning af samtlige Klager Driftsbestyreren vedrørende, som forelaa og ere behandlede paa Bestyrelsesmødet D. D., udtaler Bestyrelsen, at disse Klager findes at være ubegrundede og kun bestyrke Bestyrelsen i, at Driftsbestyreren røgter sit Hverv forskriftsmæssig“.

Det vedtoges at svare **Herr Gdr. Jens Kammer** saaledes:

„I Anledning af den fra Dem modtagne Resolution fra et Protestmøde d. 5. ds. over Hammelbanens Ledelse, som D. D. er forelagt paa Banebestyrelsens Møde, udtales, at der ikke kan tages Hensyn til et saadant Mistillidsvotum, da man ikke kender, om det har været Aktionærer, der har vedtaget Resolutionen.

Er der nogen Aktionær, der har noget at fremdrage, maa der forlanges afholdt en Generalforsamling i Henhold til Lovens § 15“.

De tre andre Klager fik altsaa ikke andet Svar end den korte Meddelelse til Bladene.

Allerede i Svaret til *Jens Kammer* synes Bestyrelsen at have været noget paa Tilbagetog, og at Slaget i Virkeligheden var tabt for Bestyrelsen, fremgaar af endnu et Par Beslutninger, der fra dette Møde er nedfældet i Banen Forhandlingsprotokol. Den ene lyder kort saaledes:

Det vedtoges at lade Pigtraaden ombytte med glat Traad.

Den næste Vedtagelse, der i Virkeligheden dækker over det Nederlag, som det maatte være for Driftsbestyreren og Bestyrelsen, at Afspærringen i det væsentlige blev ophævet, har følgende Ordlyd:

Der nedsattes et Udvalg paa 3 Mand for sammen med Driftsbestyreren (Formanden Chr. Pedersen og Købmand Chr. Nielsen) at undersøge Banen, om der eventuelt kan foretages en

Lempelse af de af Ministeriet paabudte Foranstaltninger til Afspærringen.

En Maaned efter Nedsættelsen af dette Udvalg, blev de værste Følger af Pigtraadsspærringen afhjulpne, men denne og lignende Episoder havde medvirket til, at der i Befolkningen voksede frem en Uvilje og Mistillid mod Banens overste Ledelse, som man, med Rette eller Urette, mente at kunde tillægge alle, det blandt Bønder og Borgere saa forhadte Embedsmandsstyres, uheldige Egenskaber.

Der kom onde Tider for Banen.

I Aarene op til 1920 var der trods alt Tilfredshed med, at Egnen havde faaet en Bane og den blev som før nævnt stærkt benyttet.

Krigsaarene var gode Aar for Banen, skønt det en Overgang efter 1917, da den uindskrænkede Undervandsbaadskrig var indledet, knob med at skaffe Kul og man paa Lokomotiverne maatte fyre med Tørv.

De Dyrtidstillæg, man i disse Aar maatte udrede til Funktionærerne, fik man i det væsentligste Dækning for ved en Forhøjelse af Taksterne. Sidst i 1918 forhøjedes Persontaksterne med $33\frac{1}{3}$ % og en lignende Forhøjelse fandt Sted for Taksterne for Gods, og i 1919 maatte man atter gaa til en Takstforhøjelse paa henholdsvis 30 og 20 %. Endelig gik man i 1920 til en yderligere Forhøjelse af Taksterne for Gods med 25 %.

Det var i disse to Aar, at Udgifterne viste en Tendens til at opsluge Indtægterne, hvorfor der ikke udbetaltes Overskud til Aktionærerne, men dette henlagdes til Imødegaaelse af et eventuelt Underskud.

I 1920 er der ved flere af Stationerne blevet opstillet Brovægte, der nu staar som et haandgribeligt Minde om det store Kartoffeleventyr, som Datidens Landmænd oplevede i de første Aar efter Verdenskrigen.

Men de onde Tider for Banen havde holdt deres Indtog og Bestyrelsen havde begyndt at indstille sig paa at spare.

I en Protokoltilførsel af 14. December 1920, hedder det saaledes: Det vedtoges at paalægge Driftsbestyreren at udarbejde Forslag til Afskedigelse af alt unødvendigt Mandskab, som ikke er pensionsberettiget.

I 1922 forsøgte man ved en Nedsættelse af Taksterne for Kreaturer og Vognladningsgods at faa forøgede Fragter, men det synes ikke at have hjulpet.



Amtsraadsmedlem, Gaardejer
P. Porse, R. D., Galten. Medl.
af Best. siden 1916. Valgt af de
andelsh. Sogneraad i Aarhus
Amt. Næstformd. siden 1928.



Sogneraadsformd., Skomagern.
R. Rasmussen, Hammel. Medl.
af Best. 1920-38. Valgt af Ham-
mel-Voldby-Søby Sogneraad.

I 1925 indsendte Bestyrelsens Flertal en Forespørgsel til Mi-
nisteriet for offentlige Arbejder, om man kunde nedlægge Ba-



Sognefoged, Gaardejer Jens
Kammer, Røgen. Medl. af Best.
1921-25. Valgt af Min. for offent-
lige Arbejder.



Byraadsmedlem, Konsul
P. Petersen, R. D., Aarhus.
Medl. af Best. 1922-34. Valgt af
Aarhus Byraad.

nen fra Hammel til Thorsø, da den maatte anses for den mest
urentable Del af Banen.

Svaret fra Ministeriet gik ud paa, at Aarhus-Hammel-Thorso Jernbane var en Enhed, der ikke kunde deles.

Med Udgangen af Aaret 1924 er Banens Henlæggelser til



Sogneraadsformand Gaardejer
H. P. Haahr, Stjør. Medl af
Best. 1924-33 Valgt af de andelsh.
Sogneraad i Aarhus Amt.



Sogneraadsformand, Gaardejer
A. Jensen, Laasby. Medl af
Best. 1925-28. Valgt af de
andelsh. Sogneraad i Skanderborg
Amt

Imødegaaelse af Underskud imidlertid opbrugt, og i 1925, da
Banens Underskud var 14,344 Kr., maatte man henvende sig til



Folketingsmand, Lærer
Kammergaard, Hassel-
ager. Medl. af Best. 1925-41.
Valgt af Min. for off. Arb.



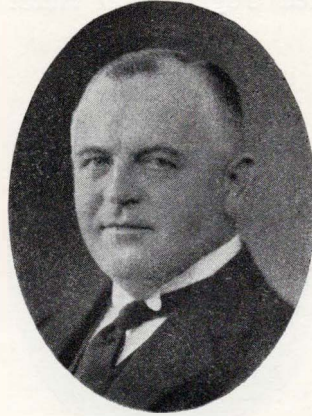
Amtsraadsmedlem, Gaardejer
J. S. Jensen, Toustrup.
Medl. af Best. siden 1928.

de interesserede Amter og Kommuner om at faa dette Under-
skud dækket ved Tilskud fra Kommunerne i Forhold til disses
Garantisummer.

De fleste af Kommunerne stillede sig velvilligt, men Laasby og Sjelle-Skjerring afslog at gaa med dertil og i Tilslutning til



Folketingsmand, Husmand
Jens Chr. Jensen, Lille-
ring. Medl. af Best. siden 1932.
Valgt af Min. for off. Arb.



Landsretssagfører
Holst Knudsen, Aarhus
Medl. af Best. siden 1932. Valgt
af de priv. Aktionærer.

en Henstilling fra Amterne om, at Forudsætningen for Tildeling af en Tantieme til Driftsbestyreren paa 5000 Kr. var, at



Amtsraadsmedlem, Førstelærer
A. Jensen, Hammel. Medl.
af Best. siden 1933. Valgt af
Skanderb. Amtsraad.



Amtsraadsmedlem, Sogneraads-
form. J. Juul, Viby. Medlm. af
Best. 1933-37. Valgt af Aarhus
Amtsraad.

Banen kunde betale sig, foresloges det at nægte at udbetale denne.

I et Møde, der afholdtes i Hammel den 4. Februar 1926, stil-

lede *Fisker, Byriel og Rasmussen* i Bestyrelsen Forslag om, hvis Driftsbestyreren ikke vil gaa ind herpaa, da at lade ham sagsøge Banen for ad retslig Vej at faa afgjort sin Berettigelse til en saadan Tantieme.

Forslaget faldt imidlertid med alle Stemmer mod Forslagsstillernes.

I 1926 nedsattes der et Spareudvalg, bestaaende af *Lundgaard, Fisker og Salling*.

Dette Udvalg fremsatte den 18. Oktober 1927 en Betænkning, der gik ud paa ved en yderligere Nedsættelse af Taksterne at yde Bilerne en haardere Konkurrence.

I Betænkningen foresloges det: At nedsætte Stykgodstaksterne med 20 $\%$, Vognladningstaksterne med 25—30 $\%$, samt at lade Vægtgrænsen for Vognladninger gaa noget ned under 5000 kg. Endelig foresloges det at udstede Rabatbilletter paa 10 Rejser for Personer og ved disse at nedsætte Billetpriisen med en Trediedel.

En Maaned senere stillede *Chr. Sørensen, Ersholt*, Forslag om at henstille til de to Stationsforstandere *Verner-Lassen, Aarhus, og Georg Larsen, Hammel*, om at tage deres Afsked og lade dem erstatte med yngre, ikke saa højt lønnede Folk. Endvidere henstillede *Chr. Sørensen* til Driftsbestyreren, at gaa ned med Lønnen under Hensyntagen til Banens daarlige økonomiske Stilling.

Her overfor tilbød Driftsbestyreren at tage sin Afsked med Pension imod at blive Banens tekniske Raadgiver eller ogsaa at blive og gaa ned i Løn med 2500 Kr., men disse Forslag kunde Bestyrelsen ikke modtage. Derimod rettede Bestyrelsen en Henvendelse til Driftsbestyreren om, ligeledes af Hensyn til Banens økonomiske Stilling, at tage sin Afsked fra 1. April 1928.

Som endnu et Led i Bestræbelserne for at bevare Banen, anmodede Bestyrelsen Banens Funktionærer om at tage Del i Dækning af Underskudet.

Banens Økonomi var daarlig og dens Stilling var kritisk, eftersom Ministeriet for offentlige Arbejder havde meddelt Bestyrelsen, at Banen vilde blive lukket, saafremt Underskudet ikke blev dækket.

Denne Meddelelse havde opskræmmet Sindene paa Egnen. Ved de fleste af Stationerne havde Haandværkere og Hand-

lende i Aarenes Løb opført Ejendomme og aabnet Forretning. Disse Mennesker saa nu deres Interesser i høj Grad truede, hvis Banen maatte standse.

Deres Tilførsels- og Afsætningsforhold vilde sandsynligvis blive langt dyrere, og hvem vidste i hvad Retning og til hvilken By deres mangeaarige Kunder vilde rejse, naar Rejsen skulde foregaa med andre Trafikmidler end den Bane, som de havde benyttet i godt 25 Aar.

For Egnens Mejerier og navnlig for Andelsslagteriet i Hammel vilde Banens Lukning betyde ganske overordentlig store forøgede Udgifter. Ogsaa Egnens Landmænd begyndte at faa Betæneligheder. Vel havde de baade Heste og Vogne, ligesom Rutebiler og Lastbiler kørte paa alle Veje og med al Slags Fragt, men for dem, der boede nærmere ved Banen end ved de Veje, ad hvilke Rutebilerne kørte og som i mange Tilfælde havde Børn, der skulde til Skoler i Aarhus eller Hammel, var Banen den daglige Sporvogn.

Skulde denne Forbindelse standse, da vilde det for store Dele af Egnens Befolkning blive et Savn af omfattende Betydning. Et Savn, som det vilde blive dyrt at faa afhjulpet og som for en Mængde Menneskers vedkommende slet ikke kunde afhjælpes.

Saadan omtrent laa Landet, da man gik ind i Aaret 1928, men snart efter begyndte Begivenhederne at udvikle sig.



Egnens Befolkning samles om at bevare Banen.

Hvor Folk kom sammen drøftede man Hammelbanen.

Folk, der saa det Tilbageskridt i Udviklingen, som en Standsning af Hammelbanen vilde være for den hele Egn, traadte sammen og dannede et Udvalg — det saakaldte Oplandsudvalg

— til at tage Affære. Det nedsatte Udvalg bestod af Gaardejer *M. Krag*, Galten, Proprietær *Baastrup*, Øster Skovgaard, Laasby, Pastor *Christensen*, Harlev, Direktør *Wilhelmsen* og Overretssagfører *Eriksen*, Hammel. Paa Opfordring af dette Udvalg besluttede Bestyrelsen at lade afholde Møder i Hammel, Galten og Harlev, hvor Formanden og Driftsbestyreren overfor Befolkningen vilde redegøre for Banens vanskelige økonomiske Stilling, og samtidig appellere til Befolkningen om at bruge Banen noget mere, navnlig til Befordring af tungt Gods.

Ledelsen faar Modvind.

Paa Mødet i Hammel, der holdtes den 13. April 1928 og var besøgt af 250 Mennesker, brød Stormen mod Ledelsen løs i fuldt Maal.

Efter at Formanden, Blikkenslagermester *Salling*, Aarhus, havde givet en Redegørelse for Banens Stilling og stærkt havde slaaet til Lyd for, at Egnens Befolkning i højere Grad benyttede Banen til Transport af alt det tunge Gods, sluttede han med at sige, at saa kunde Banen bære sig.

Paa Mødet var der mange, som havde Ordet, og fra alle Sider lod der Kritik af Banens Ledelse.

Overretssagfører *Eriksen*, Hammel, udtalte bl. a., at Banen, der blev stærkt konkurreret af Bilerne, under disse Forhold maatte arbejde som en privat Forretning. Man kunde for længst have realiseret Banens Grunde ved Vestergade og faaet Banen fort ind til Hovedbanen. Her havde Ledelsen en stor Skyld. Det man savnede var en forretningsmæssig Ledelse og ikke en Kontorledelse, der ikke var i Kontakt med Befolkningen.

Der maatte simplificeres paa alle Omraader. Hvad skulde den lille Hammelbane med en Driftsbestyrer, naar Statsbanerne kunde ledes af en enkelt Mand.

Taleren vilde ikke dermed underkende Driftsbestyrerens tekniske Dygtighed, men det, der her var Tale om, var, at Banen blev ledet saaledes, at den kunde fortsætte.

Amtsraadsmedlem *Marius Byriel*, Lyngby, gjorde ved Mødet opmærksom paa, at hvis Banen blev nødt til at standse, da vilde Forbindelsen med Omverdenen blive baade daarligere og dyrere, og selv om Kommunerne skulde bringe Ofre, saa vilde det i det lange Løb blive det billigste.

Til Slut henstillede *Byriel* til Landmændene og Egnens Købmænd at tage deres tunge Gods hjem med Banen. Gjorde man det, var det hans Overbevisning, at Banen kunde bære sig.

Efter at en Række Talere paa Mødet i varme Ord havde anbefalet at støtte Banen, stillede Overretssagfører Eriksen paa Oplandsudvalgets og fleres Vegne følgende Resolution:

Mødet tilsiger Bestyrelsen sin Støtte i sine Bestræbelser for at holde Hammel-Aarhus-Thorsø Jernbane i Drift, og opfordrer Bestyrelsen til at bruge alle til Raadighed staaende Midler for at bevare Banen i sin Helhed, idet Forsamlingen anser det for meget skadeligt for den Egn, som Banen gaar igennem, om det bliver nødvendigt at standse.

Resolutionen blev vedtaget med over Halvdelen af de tilstedeværende Stemmer og ingen stemte imod.

Paa Mødet i Galten, der holdtes 4 Dage senere, blev der rettet stærke og ubarmhjertige Angreb paa Banens Ledelse.

Stærkest faldt Kritiken, fordi Ledelsen havde forsømt, da Hovedbanegaarden i Aarhus blev ombygget, at faa Banen ledet ind til denne. Amdsraadsmedlem *Kr. Sørensen*, Ersholt, udtalte bl. a., at Banens økonomiske Vanskeligheder skyldes Lønningslovene, men tillige det, at Befolkningen ikke benytter Banen til Transport af deres tunge Gods. Der ligger langs Banen 4—5 Forretninger, som, hvis de vilde bruge Banen til Transport af deres Varer, alene kunde føre den over dens Vanskeligheder.

Snedkermester *Hans Rasmussen*, Galten, udtalte en Kritik af, at Stationerne var lukkede for Udlevering af Gods i Tiden fra Kl. 11 til Kl. 14. I den Tid kunde en Bil hente Varerne fra Aarhus til Galten. Sogneraadsformand *Johs. Jensen*, Toustrup, sammenfattede den fremsatte Kritik i at 3 Ting, Lønningsloven, de indsnævrede Kontortider og saa den Behagelighed, som Bilerne var, havde foranlediget Banens Misère, men han vilde anse det som en stor Skam, om Hammelbanen, der løb gennem et saa frodigt og godt Opland, som Tilfældet var, skulde være den første Privatbane, der maatte give op overfor de Vanskeligheder, som alle Baner var ude for.

Igen 3 Dage senere holdtes et Møde i Harlev, hvor ca. 100 Mennesker var kommet til Stede.

Her var Kritiken ligesom blevet mere afklaret og havde taget en fastere Form end ved de 2 foregaaende Møder.

Driftsbestyreren fik fra Forsamlingen en kraftig Henstilling om for Banens Skyld at tage sin Afsked, og en lignende Henstilling blev rettet til Bestyrelsen.



Amtsraadsmedlem, Gaardejer
M. B y r i e l, R. af D. p. p.,
Lyngby. Medl. af Best. siden 1927.
Valgt af de priv. Aktionærer.



Sogneraadsformand, Gaardejer
R. P o r s e, Harlevholm. Medl.
af Best. 1933-38. Valgt af de an-
delsh. Sogneraad i Aarhus Amt.

Til denne Henstilling svarede Driftsbestyreren, at han ikke var sig nogen Brøde bevidst over Banen og at han ikke, da han ved Kontrakt med Bestyrelsen var bundet til Banen, kunde



Stationsmester K. J e n s e n,
Skovby. Medl. af Best. 1933-37.
Valgt af Banens Funktionærer.



Byraadsmedlem A. B i t s c h,
Aarhus. Medl. af Best. 1934-38.
Valgt af Aarhus Byraad.

give noget Svar derpaa for han fik denne Henstilling fra Bestyrelsen.

Bestyrelsens Svar paa Henstillingen om at gaa, blev besvaret

med baade Lune og Brod af Gaardejer *R. P. Lundgaard*, Her-
skind, der bl. a. udtalte, at han ikke fandt Anledning til at
bede om Forladelse for sine Handlinger i Hammelbanens Be-



Amtsraadsmedlem
M a r t i n J e n s e n, Orms-
lev. Medl. af Best. siden 1937.
Valgt af Aarhus Amtsråd.



Sogneraadsformand, Gaardejer
A. B r a n d s t r u p A n d e r s e n,
Edslev. Medl. af Best. 1938-41.
Valgt af de andelsh. Sogneraad i
Aarhus Amt.

styrelse, for var det i første Række Bestyrelsens Fejl, at Ba-
nens Økonomi var daarlig, saa var det i anden Række Befolk-
ningens Fejl, som havde valgt Bestyrelsen og som tillige i alt
for høj Grad havde forsonet at benytte deres egen Vognmands-
forretning.

Paa Slutningen af Modet udtalte Overretssagfører *Eriksen*
bl. a., at han havde ventet, at Bestyrelsen havde anvist Veje og
Midler til at komme ud af Uføret, men kunde Bestyrelsen ikke
finde en saadan Udvej, saa havde man fra Befolkningens Side
i Sinde at tage under Overvejelse selv at tage Initiativet dertil.

Over for Bebrejdelserne til Bestyrelsen om, at Banen ikke
var blevet ført ind til Hovedbanegaarden, udtalte Formanden,
at man, da Hovedbanegaarden blev ombygget, fra Bestyrelsens
Side ikke havde anset det for at være af Betydning at komme
ind til Hovedbanen, idet det var en lokal Bane, der godt kunde
være tjent med Station i Mølleengen. Nu var Planen nærmest
uigennemførlig, da den vilde koste ca. $\frac{1}{2}$ Mill. Kr., da der skulde
bygges en Viadukt m. m. og saa var der den Omstændighed,
at der paa Hovedbanegaarden ikke var Plads til Banens Remis-
ser og Værksteder.

Et Vendepunkt.

To Gange i Banens Historie har Kampens Lurer gjaldet og samlet Egnens Befolkning om Banen.

Første Gang i Arbejdet for Gennemførelsen af en Bane mellem Aarhus og Hammel og senere til et stort Arbejde for Bevarelsen af den.



Overretssagfører
A d. L. E r i k s e n, Hammel.
Medl. af Best. siden 1929. Valgt
af Finansmin. Fmd. siden 1932.

Den sidste Kamp blev et Vendepunkt i Banens Historie.

Vi har i dette Skrift i korte Træk fulgt Banen i dens første glørværdige Aar, set den mægtige Betydning den havde for den Egn, den snoede sig igennem, og for de Byer, der voksede op ved dens Stationer.

Og vi har set Banen i Forfald, da nye og mere moderne Trafikmidler truede den med Ruin og Undergang.

Det næste og sidste Afsnit af Banens Historie er en sejr og haard Kamp for atter at give Banen en Plads i Solen.

Det var ikke en Kamp om absolut Eneret paa al Egnens Trafik, men det blev en Kamp for, at Banen kunde faa den Plads mellem de andre Trafikmidler, som den økonomisk og trafikalt havde sin fulde Berettigelse til at have.

Til en Begyndelse søgte man ved en Forhandling at faa de højest lønnede Funktionærer, Driftsbestyreren og de to Stationsforstandere i Aarhus og Hammel til at tage deres Afsked.

Stillingen som Driftsbestyrer og Stationsforstander i Aar-

hus sloges sammen til een Plads og besattes med den nuværende Driftsbestyrer *Buttenschön*.

Fuldmægtig *Mathiesen* blev ansat som Stationsforstander i Hammel samtidig med, at han havde Bogholderiet og efterhaanden, som flere af de ældre Funktionærer paa Grund af Alder trak sig tilbage, foretoges en Indskrækning af Personalet, saa der paa selve Lønningsbudgettet sparede op imod en Snes Tusind Kroner om Aaret.

Samtidig med disse Besparelser, der bl. a. ogsaa gav sig Udslag i Udsendelsen af færre Damptog, men flere Motortog, saa Bestyrelsen sig om efter andre Indtægtskilder.

Assistent *Fredborg*, der nu er Driftsleder for en Del af de til Banen senere knyttede Rutebiler, fik overdraget at tage ud til Egnens Købmænd, Brugsforeninger, Foderstofforeninger, Mejerier og Landmænd for at forhandle med dem om i højere Grad at benytte Banen, hvor Talen var om Transport af tungt Gods som Korn, Foderstoffer, Kul, Kunstgødning og lignende Varer.

Fredborg opnaade i Virkeligheden gode Resultater. I disse Aar antog man ved Hammel Station en Drager, der for en moderat Betaling udbragte Pakker og mindre Vareforsendelser til Byens Handlende.

Endelig fik Bestyrelsen Rutebilen Sorring-Silkeborg knyttet noget til Banen, saaledes at den 2 Gange daglig havde Forbindelse med Toustrup Station. Ved denne Tilslutning forventede Bestyrelsen, at den skulde virke som en Føderute for Banen samtidig med, at den kunde befordre Rejsende direkte fra Aarhus til Silkeborg og omvendt, hvilken Antagelse forøvrigt slog til.

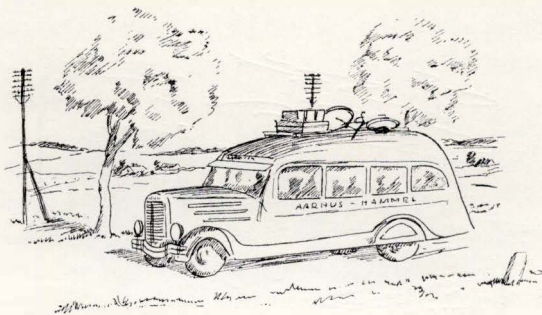
Ved Overretssagfører Eriksens Indtræden i Bestyrelsen 1929 som Finansministeriets Repræsentant, skete der imidlertid en Forandring i Banens Drift.

Det stod *Eriksen* klart, at Besparelsen ikke alene kunde klare Banens Vanskeligheder, og paa hans Initiativ gik Bestyrelsens Bestræbelser ud paa, ved en Tilknytning af de med Banen konkurrerende Rutebiler, at gøre Hammelbanen til et Centrum af Trafikmidler, der gjorde dens Opland større og tilførte den større Indtægter.

I 1930 fik Banen Bevilling til at drive en Bilrute fra Aarhus til Galten og videre til Silkeborg.

Mellem Aarhus og Silkeborg gik der i Forvejen en Rute tilhørende Fabrikant *Darr* m. fl., Silkeborg. Da dette Selskab nu fik en Konkurrent, blev der paa Foranledning af *Eriksen* indledet en Forhandling om, at Hammelbanen skulde købe Ruten. Forhandlingerne gik ogsaa i Orden saaledes, at Banen kunde købe Ruten for 160,000 Kr., men da man saa skulde have Bevillingen, krævede Statsbanerne Part i Ruten.

Efter en Del Forhandlinger med Trafikministeriet og Generaldirektør *Knutzen* kom man til Enighed om i Fællesskab at købe Ruten med Materiel for 100,000 Kr. og i de første 2 Aar skulde Hammelbanen have Halvdelen af Indtægten, senere i et



Par Aar fik den 40 % og efter en optagen Statistik over, paa hvilke Strækninger af Ruten Indtægterne faldt er Resultatet blevet, at Hammelbanen nu faar en Trediedel af Indtægterne fra denne Rute.

Kort forinden havde Banen købt Bilruten Hammel-Aarhus for 40,000 Kr., og umiddelbart efter overtog Hammelbanen og Statsbanerne i Forening Ruten Aarhus-Viborg for 100,000 Kr., og Indkomsten af denne Rute deltes mellem de to Institutioner saaledes, at Hammelbanen faar 51 %.

I 1935 overtoges ligeledes i Forbindelse med Statsbanerne Ruten Silkeborg-Hammel-Hadsten for 41,500 Kr.

Af mindre Ruter, som Banen har erhvervet, er Ruten fra Sjelle til Aarhus, som kostede 13,000 Kr. Ruten blev lagt om. Den gik en Tid som Føderute fra Hammel til Skovby St., men da den ikke paa den Maade gav noget Udbytte, blev Materiellet anvendt til en Rute fra Hammel over Borum til Aarhus, der nu gaar godt.

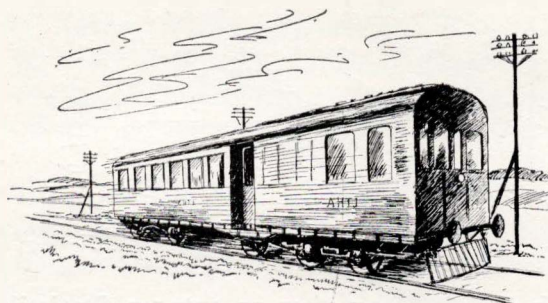
Ligeledes købte Banen for 20,000 Kr. en Bilrute, som gik fra Skanderborg til Laasby. Denne Rute fik derefter gennem-

gaaende Forbindelse til Hammel. Endelig kan nævnes, at Banen for 20,000 Kr. købte Bilruten Stjerring-Stjær-Aarhus og videreførte den over Harlev og Ormslev.

For ogsaa at optage Konkurrencen med Lastbilvognmændene med Hensyn til Befordringen af Bud og Pakker, søgte og fik man i disse Aar Bevilling til Oprettelse af en Lastbilforbindelse mellem Hammel og Aarhus.

Et Forsøg paa ogsaa sammen med Statsbanerne at erhverve Hammel-Randers Ruten mislykkedes.

Den saaledes oprettede Biltrafik har i Aarene givet Banen betydelige Indkomster og bidraget til, at den har kunnet oprettholdes.



Imidlertid forsømte Bestyrelsen ikke i dens Bestræbelser for at komme med i Dansen om Bilernes Guld Hovedformalet, nemlig at gøre Banen til det centrale i det omspændende Net af Transportmidler, som man havde skabt for Egnens Befolkning.

I 1930 søgte Bestyrelsen Staten om et Moderniseringslaan paa 300,000 Kr. Heraf skulde Halvdelen anvendes til Indkøb af en moderne med Dieselmotor forsynet Personvogn, 80,000 Kr. skulde anvendes til en Forbedring af Banelegemet og Resten 70,000 Kr. til en Forbedring af Vognmateriellet.

I 1934 fik man Laanet og de projekterede Forbedringer blev gennemført.

Men Lastbilerne var stadigvæk haarde Konkurrenter til Banen med Hensyn til Befordringen af det tunge Gods, og trods den store Forøgelse i Indtægterne kunde man ikke komme over det døde Punkt fra Underskud til Balance, og Kommunerne samt de to Amter maatte hvert Aar i Almenvællets Interesse dække et større eller mindre Underskud, der for disse Institutioner vel

er overkommelige, men som fra et Par Kommuners Side alligevel mødte en Del Uvilje.

Det er dog lykkedes hvert Aar ved klog Forhandling og ved velvillig Imødekommenhed fra alle Sider, undertiden ved et mindre Tilskud fra Private, at faa Underskudet bragt ud af Verden.

Fra Banens Funktionærers Side blev der saaledes i Aarene fra 1933—37 ydet et Tilskud, for at Banen skulde klare Skærene. Funktionærerne gav hertil 10 % af deres Løn til Hjælp til Dækning af Underskudet.

I Aarene 1936 og 37, efter at Moderniseringslaanets Virkninger var begyndt at mærkes, var Underskudet forøvrigt minimalt, henholdsvis 11,000 og 25,000 Kr. Af disse Beløb er tilmed 12,000 Kr. aarlig at betragte som Afdrag og Forrentning af Moderniseringslaanet.

Den Mindretransport af Varer og Gods, der indtraadte efter Storkrigens Udbrud i 1939 i Forbindelse med en Indskrænkning af Rutebiltrafikken samt forøgede Afskrivninger, øvede desværre sin Virkning paa Hammelbanens Budget og bragte Underskudet op til 70,000 Kr. i 1940 og til 132,000 Kr. i 1941.

Da dette Forhold imidlertid gjaldt alle Baner, stillede Staten 1,5 Mill. Kr. til Raadighed, som Støtte for de af Landets Privatbaner, der kørte med Underskud paa Driften.

Af dette Beløb fik Hammelbanen 56,000 Kr. til Hjælp til Dækning af Underskudet i Aaret 1941.

Som før nævnt har det været en tilstrækkelig stor Transport af Vognladningsgoods, som Hammelbanen har manglet, og det var en Gang først i 1930erne lige ved, at denne Mangel var blevet afhjulpet, idet Bestyrelsen havde indledet Forhandlinger med Aarhus Kommune om at transportere Dagrenovationen fra Aarhus til en i Nærheden af Galten erhvervet Losseplads, men dette Forehavende, som vilde have kunnet redde Banens Økonomi, blev ikke til noget, da Aarhus Byraad vedtog at tilintetgøre „Skraldet“ paa en Forbrændingsanstalt.

Paa alle Maader har Bestyrelsen set sig om efter forøgede Indkomster til Banen og søgt at imødekomme Befolkningens Ønsker om Befordring.

I 1933 etableredes saaledes en Bilrute over Tinning og Foldby til Hammel, der Markedsdage o. lign. befordrede Folk til og fra Hammel.

Dette Aar skete der ligeledes en Indskrænkning af Personalet, og Aaret efter vedtog Bestyrelsen at indføre Lysblink-signaler ved alle Banens Overskæringer, hvorved der yderligere spares lønnet Mandskab.



Fabrikant J. O. Olsen,
Hammel. Medl. af Best. siden
1938. Valgt af Hammel-Voldby-
Søby Sogneraad.



Byrådsmedlem H. P. Jensen,
Aarhus. Medl. af Best. sid. 1938.
Valgt af Aarhus Byraad.

Samme Aar etableredes der en Lastbilrute mellem Aarhus og Sorring, der nu betjener Oplandet baade syd og nord for Banen.



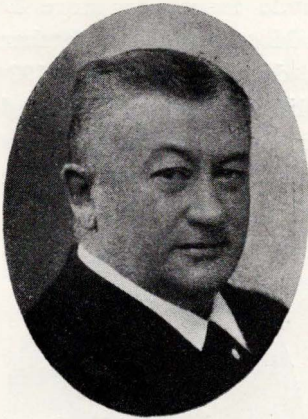
Sogneraadssformand, Gaardejer
Frode Rasmussen, Skov-
by. Medl. af Best. siden 1941.



J. Mortensen,
Stationsforstander i Hammel
siden 1933.

I 1935 førte man Banen fra Hammelbanegaarden i Aarhus helt hen til Thorvaldsensgade, hvor der byggedes en overdækket Perron og oprettedes et Billetsalg samt en Kiosk.

Dette skete af Hensyn til, at de Rejsende dér kunde faa Forbindelse med Omnibustrafikken til andre Dele af Aarhus By. Et Stykke af Banens Grunde ved Thorvaldsensgade blev ud-



Købmand
M a r t i n H a n s e n, Aarhus.
Medl. af Best. 1916-29. Valgt af
Finansmin. Næstfmd. 1921-22.
Formand 1922-28.



Byraadsmedlem, Blikkenslager
H. P. S a l l i n g. Medl. af Best.
1922-32. Valgt af de priv. Aktion.
Formand fra 1928-32.

nyttet ved, at det blev lejet ud til Opførelse af en Servicestation og Benzintank.



E. S. K l e s t r u p,
Driftsbestyrer 1902-04.



H o l g e r W i n g e, R. af D.,
Aarhus. Driftsbestyrer 1904-28.

Den hidtil ubenyttede Grund giver nu en pæn Lejeindtægt. Ved Kørsel af Sten fra et Stenbrud i Lillering har Banen ogsaa til Tider haft en god Indtægt.

Som tidligere omtalt var Hammelbanen den første Privat-

bane, der anvendte Motorvogne til Personbefordring, men da disse de første Motorvogne ikke i det lange Løb svarede til de Krav, Publikum stillede til Behagelighed og Udstyr, købte Bestyrelsen kort efter, at man havde faaet den store Dieselvogn, yderligere en benzindreven Motorvogn af Statsbanerne.

Disse to moderne Motorvogne, der i Aarene fra 1934—35, indtil Krigen kom og standsede Olietilførslerne, besørgede det meste af Banens Persontrafik, var da ogsaa meget benyttede og vilde utvivlsomt gennem Aarene have sat Banens Persontrafik betydeligt op.



Hans Henrik Buttenschøn,
Driftsbestyrer siden 1928.



Overassistent. Georg Nielsen,
Bogholder ved Banen siden 1932.

Den manglende Indførsel af Banen til Hovedbanegaarden i Aarhus har stedse været Banens svage Side.

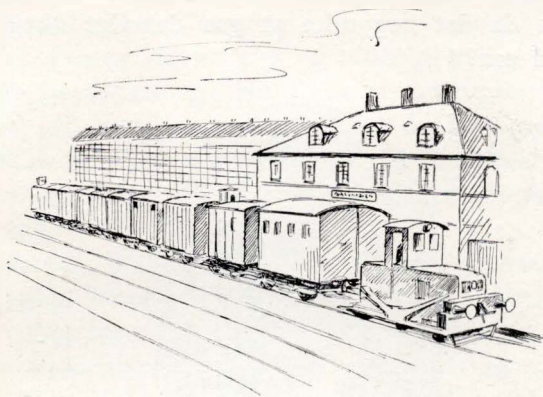
Efter en Beretning fra den Tid, da Hovedbanegaarden blev ombygget, skulde man den Gang kunde have faaet denne Forbindelse for en halv Snes Tusinde Kr., men paa dette Tidspunkt var Vestergade-Interesserne endnu saa stærkt repræsenteret i Bestyrelsen, at det ikke blev til noget. Senere vilde det som andet Steds nævnt koste mellem $\frac{1}{2}$ og $\frac{3}{4}$ Million Kr.

De mange Vanskeligheder, som Hammelbanen har været ude for, er hidtil blevet overvundet, og alle er vistnok i Dag enige om, at det er godt det samme. Ved Statens Deling af Landets Privatbaner i Klasser for nogle Aar siden blev Hammelbanen da ogsaa sat i Klasse 3, hvilket betyder, at det er en Bane, der har Betydning for sin Egn.

Den Dag, da Bilerne maa standse paa Grund af manglende

Benzin og Gummi, vil Hammelbanen være Egnens eneste offentlige Trafikmiddel.

Den 13. Marts i Aar blev der i Folketinget fremsat et Forslag om en 5 Aarsplan for Landets Privatbaner, efter hvilket Staten vil kunne yde et Tilskud til de Baner, der ikke kan skaffe Balance. Forslaget bliver formentlig Lov, og da vil Hammelbanen kunde faa sin Part af Tilskudet.



Bestyrelsens Senior fortæller om Banen.

Vi træffer en Dag Gaardejer R. P. Lundgaard, Herskind, som i ca. 35 Aar har været Medlem af Hammelbanens Bestyrelse.

„De har næsten været i Bestyrelsen for Hammelbanen siden den blev oprettet, og De har altid været en varm Talsmand for Banen. Tror De stadigvæk paa disse Smaabaners, specielt Hammelbanens Berettigelse som Transportmiddel for Egnen?“ spørger vi.

„Naar jeg maa svare ja hertil“, siger Lundgaard, „saa maa det ses paa Baggrund af, at jeg, der er 76 Aar, har oplevet og kan huske Tiden før Banen kom.

Jeg er født i Hørslevbole. Vi havde 2 Mil til Aarhus og til Aarhus skulde vi med alt — Smør, Æg, Korn og Kreaturer.

Kunde vi ikke selv køre, maatte vi enten gaa eller tage med Dagvogn, og det var ikke altid lige morsomt.

Se, naar man som jeg har oplevet at bo paa Egnen før Banens Tid, saa forstaar man dens Værdi og Betydning for Befolkningen.

Den Linie, vi til Slut fik gennemført, var den bedste, fordi der kom et langt større Opland med, som fik Nytte af Banen.

Naar De siger, at jeg altid har været en varm Talsmand for Banen, saa er det rigtigt, fordi jeg som før nævnt altid har betragtet Banen som et uvurderligt Gode for Egnens Befolkning, og naar jeg havde paataget mig Hvervet som Bestyrelsesmedlem for Banen, saa anser jeg det ogsaa for min Pligt, af al min Evne at arbejde for at faa Banen til at gaa“.

„Ja, men da det begyndte at gaa daarligt økonomisk for Banen, hvad saa?“



Sogneraadsformand, Gaardejer
R. P. L u n d g a a r d, Her-
skind. Medl. af Best. 1908-21.
Valgt af de andelsh. Sogneraad
i Aarhus Amt. Siden 1921 valgt
af Min. for off. Arb. Næstfmd.
1922-28.

„Da tog jeg som alle de andre Bestyrelsesmedlemmer fat paa at faa det til at gaa i Lave igen. Jeg kan forresten med en lille Historie illustrere Bestyrelsens Stilling“.

„Hvordan skal det forstaas?“

„Mens Banen gik godt og gav Overskud, da holdt vi Bestyrelsesmøderne paa „Polyhymnia“ eller „Royal“ og fik hver Gang en god Frokost med hvad dertil hører, men da det begyndte at gaa daarligt, holdt vi Møderne paa et Loftsværelse paa Hammelbanegaarden og nøjedes med en Bajer, som vi købte i en Ølkælder i Nærheden“.

„De har ellers befundet Dem godt i Hammelbanens Besty-

relse og følt, at Deres Kolleger, ligesom De selv, saa paa Banen som et Gode for Egnens Befolkning? Et Foretagende, som Bestyrelsen vilde sætte alt ind paa at bevare?"

„Ja absolut. — Det strømmer i dette Øjeblik ind over mig med gode Minder om dette Samarbejde og om disse prægtige Folk, der har været mine Kolleger i disse mange Aar. De var forskellige, som Mennesker nu en Gang er det, men de nærrede alle sammen den samme Glæde og Vilje til at fremme Banens Interesser.

Etatsraad *Jensen* var en god og stilfuld Leder af vore Møder, og han havde en sjælden Evne til at lugte Lunten, om Stemningen gik ham imod, og saa kunde han paa behændig Maade trække sig tilbage, saadan, at det i Grunden saa ud, som om det var hans Vilje, der blev fremmet. Han var dertil en god Økonom baade i smaat og i stort.

Driftsbestyrer *Winge* var i hele sin Færd en samvittighedsfuld og dygtig Mand, hvis Oplysninger til Bestyrelsen man kunde stole paa, men han var ikke Forretningsmand. Hans Væsen overfor Publikum kunde virke noget stift og afmaalt, men det skal til hans Ros siges, at han var ligedan baade over for høje og lave. *Winge* var ikke af dem, der klappede Folk paa Skuldrene, men vi maa jo i denne Forbindelse huske paa, at vi den Gang havde Eneretsbevillingen og vi havde ingen Konkurrenter. Vilde Folk benytte Banen, saa kunde de — vilde de ikke, kunde de lade være.

Marthin Hansen var ogsaa en god Formand, men han var ikke Formand saa længe, og han maatte trække sig tilbage af Helbredshensyn.

Da *Salling* kom til begyndte Vanskelighederne, og det skal siges til hans Ros, at han ofrede sig stærkt for Banen, og han gjorde hvad han kunde for at bringe den paa Fode.

Den af mine Kolleger i Bestyrelsen, jeg har beundret mest var afdøde Landinspektør *Langballe*, Hammel. Det var en højt-begavet Mand, hvis Mening altid blev hørt og respekteret indenfor Bestyrelsen. Han havde den sjældne Evne ved en Forhandling at kunne skære igennem al Udenomssnakken og stille Kernepunktet i den Sag, han behandlede, i klar Belysning.

Den Gang Overretssagfører *Eriksen* blev valgt som Formand, tog jeg fejl og kastede mine to Stemmer paa en anden“.

„Hvorfor gjorde De saa det?"

„Jo, for det var gennem Aaren ligesom banket ind i Hovedet paa os, at Formanden skulde bo i Aarhus, men nu vil jeg sige, at *Eriksen* har gjort et meget stort og til Tider utaknemligt Arbejde for at bevare Banen.

Naar vi i Dag har vor Hammelbane, og ingen vil vel i Dag bestride dens Berettigelse eller at det nu, da Bilerne vel snart maa standse, er af overordentlig stor Betydning, at vi har den, saa er Æren derfor *Eriksens*.

Om Driftsbestyrer *Buttenschøn* vil jeg til Slut sige, at han, der kom til paa den allervanskeligste Tid for Banen, har udført et stort og dygtigt Arbejde i den daglige Ledelse. Han har desuden formaaet at skabe en Atmosfære om Betjeningen af Banen, der igen har faaet Befolkningen til at se med Velvilje og Sympati paa Hammelbanen.

Der er et gammelt Ordsprog, som siger: Et er et Søkort at forstaa, et andet Skib at føre ... *Buttenschøn* kan begge Dele“.

Videre udtalte Lundgaard: „Jeg har altid hævdet, at vi har kort billigt med Hammelbanen og at den var en Regulator for Biletpriserne i Befolkningens Favør. Dette fik jeg bekræftet efter det bevægede Møde i Galten, som De har omtalt i Festskriftet.

Paa dette Møde var der en Mand, som sagde, at Banens Biletpriser var for høje, og at man kunde tjene til Kaffen ved at tage med Rutebilen fra Høver Kro til Aarhus, fremfor at tage med Toget fra Galten.

Jeg undersøgte Sagen og det viste sig at være rigtigt, men til Gengæld tog Rutebilen den Gang 60—70 Øre mere for en Bilet fra Høver Kro og til Silkeborg end for en Bilet fra det samme Sted og til Aarhus, skønt Vejlængden til Silkeborg er mindst lige saa lang som til Aarhus, men saa forekommer det mig rigtignok, at det var de Folk, der rejste til Silkeborg, der maatte betale Kaffen til dem, som rejste til Aarhus, eller med andre Ord, at det var Hammelbanen, som holdt Biletprisen nede“.



Afslutning.

Hammelbanen er nu mere end nogensinde et Kommunikationsmiddel af Betydning.

Tiden har vist, at naar alle andre af en moderne Tids Trafikmidler svigter, saa er Banerne mere sikre og uafhængige af de Begivenheder, der ryster en Verden af Lave.

Og for den, som har Øjet aabent for Skønheden i dansk Natur, er en Rejse med Banen fra Hammel til Aarhus gennem en af Jyllands skønneste og mest frugtbare Egne en af Livets smaa Oplevelser.

Straks naar man kører fra Hammel Station og ved Slagteriet ser Skinnerne forsvinde i hver sin Retning gennem Udgravningerne mod Aarhus og Thorsø, faar man Indtrykket af, at disse Lilleputbanens Skinneveje vil være ligesom det første Stykke paa Vejen ud til den store Verdens brogede Eventyrrige.

Kører man en Sommerdag paa den jubilerende Strækning fra Hammel til Aarhus, møder Øjet et saare skønt og afvekslende jydsk Landskab.

Maleriske gamle Bøndergaarde og Boelssteder med Bindingsværk, Straatag og Krager fortæller om Slægtleds Flid og gammel Velstand, skifter med nyere Tidens Byggeskik, hvor driftige Landmænd og Husmandsstandens Slidere har sat de praktiske Hensyn til Brugen af Bygningerne i Forgrunden.

Vidtstrakte, frodige Marker, hvor Heste og Kreaturer græsser i fredfyldt Ro, og korntunge Agre afbrydes hist og her af brede, frodige Enge, hvor Bække og Aar i Bugter og Sving iler mod Havet.

Skovklædte Skrænter og smaa Alpepartier, hvor man af og til kan skimte smaa Soer, der glimter som Perler i Jordsmonnet, glider forbi ens Syn paa en saadan Rejse.

De mange Sten, som ligger paa Markerne ved Lillering, bekræfter maaske det gamle Sagn om, at der her i henfarne Tider har gaaet en gammel Kongevej.

Eggen har Historie. Vor Frues Kilde ved Ormslev, Herregaarden Constantinsborg, der i det 15. Aarhundrede ejedes af Slægten Lykke, Gaarden Harlevholm, som i det 16. Aarhundrede ejedes af den skotske Adelsdame Fru *Genete Cragengelt* — den skotske Kvinde paa Tjele —, Engen, hvor den udtørrede Søballe Sø med Ruiner af Erik Glippings forræderiske Kammer-svend *Rane Jonsens* Borg har ligget. — Ved Skovby Gaarden Wedelslund, hvis Jorder i sin Tid var udlagt til Rytterkobler, Oustrupgaarden ved Røgen, hvor Biskop *Svend* af Aarhus døde 1191.

Ikke mindst Hammel har Historie. Grevskabet Frijsenborg, hvis stolte og pragtfulde Slot knejser fra Bakken lidt Øst for Byen, har været besiddet af Mænd, der baade paa det landbrugsfaglige, politiske og selv paa det storpolitiske Omraade har tegnet deres Navne med Ære i Danmarks Historie.

Mod Nord til Thorsø gaar Turen gennem Mølleskoven, over den for ca. 250 Aar siden nedlagte Herregaard Tulstrups Jorder til den i Vækst værende forholdsvis unge Stationsby Thorsø, hvor Hammelbanen støder til Statsbanen.





