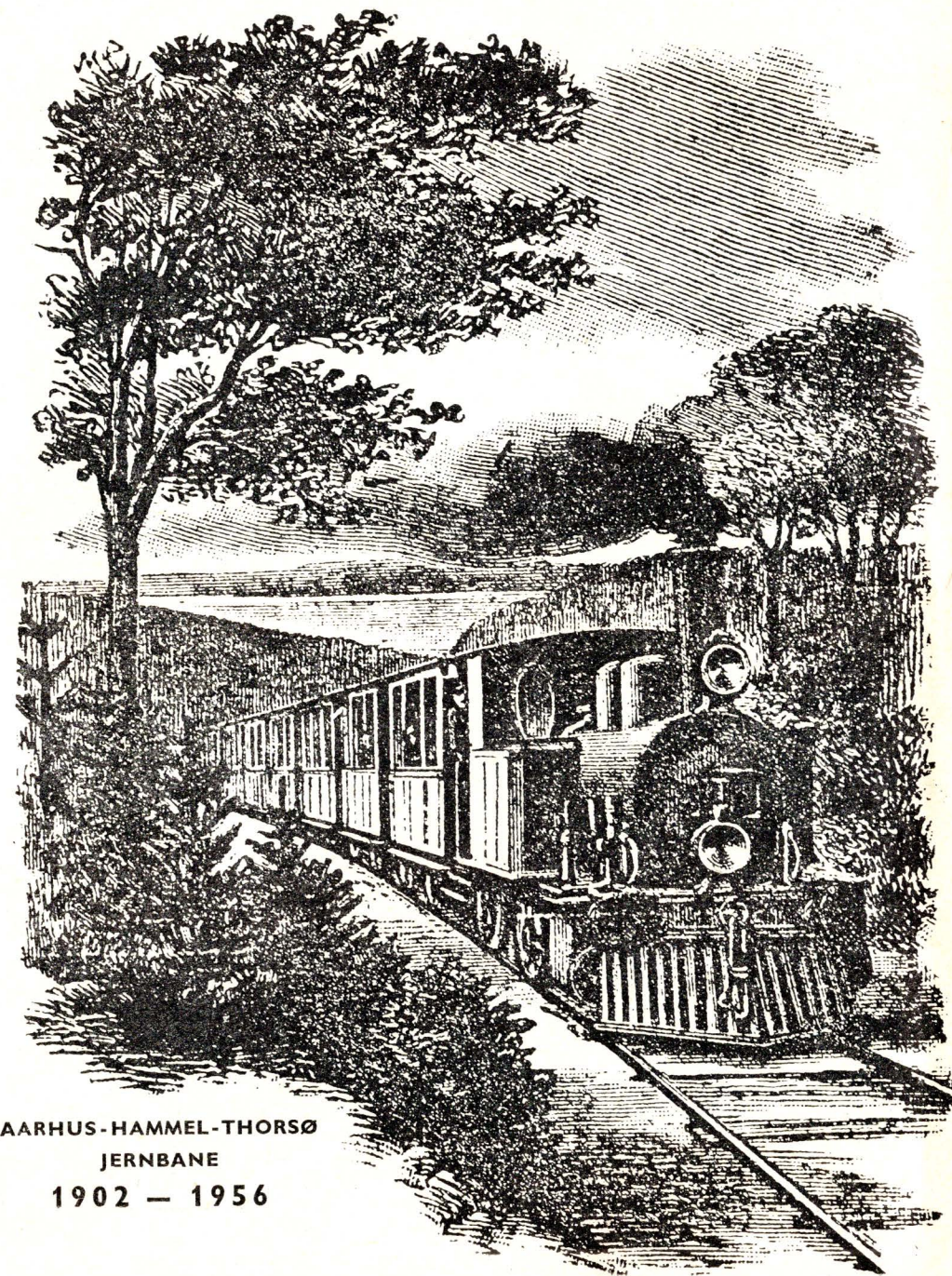
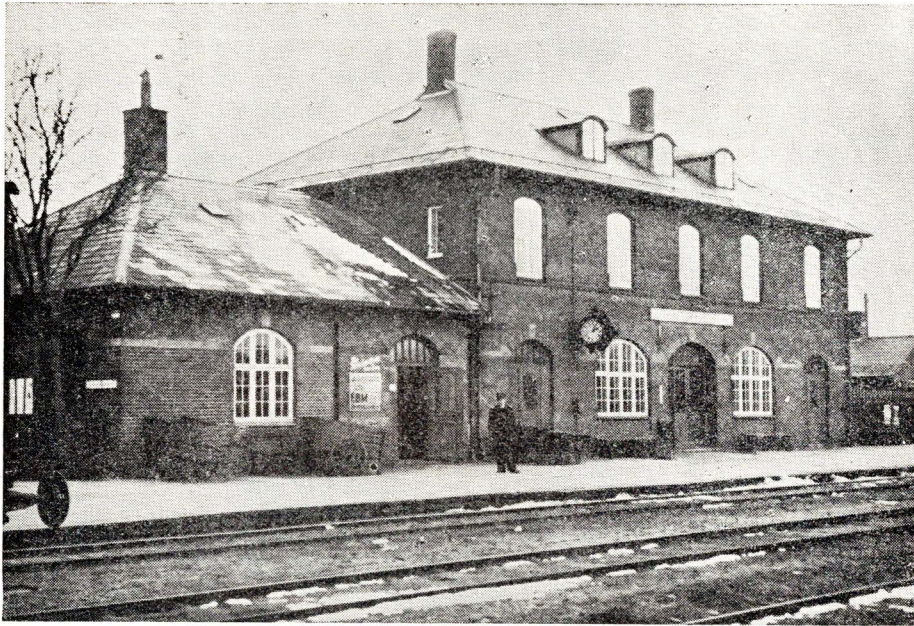




AARHUS - HAMMEL - THORSØ
JERNBANE
1902 — 1956





Hammelbanens Århus station



Thorvaldsensgade station i Århus

Foto: Ib V. Andersen

TILLÆG TIL JERNBANE-BLADET FEBRUAR 1964

På vandring langs den nedlagte bane

Den påtænkte bane Lemvig-Struer var i sit anlæg tænkt tilsluttet Thybanens enkeltspor på den fri bane nord for Struer.

Tilslutning i form af et som blokpost udstyret vogterhus betjenende sporskifte og signaler.

Det var før mennesket blev distanceret af maskinerne.

Det var før, man straks sagde: To-skiftevagt — tak, det er 40.000 kr. pr. år.

Det var et sidespring. — Et sidespring begrundet i en nær realiseret dito-tilslutning for så vidt angår Århus-Hammel-Thorsø jernbane og DSB baneafsnittet Brabrand- Mundelstrup.

Kort sagt: Vi lander efter sidespringet i Århus og med det formål at søge at udforske AHTJ's præg på og spor i den aktuelle landsdel.

Adskillige læsere har ønsket dette emne under debat.

Muligt fordi AHTJ er en bane, der er forholdsvis ukendt for mange, muligt også fordi det var en gammel veltjent bane, der havde gennemlevet alle de vanskeligheder, nej, hele den gyldne banetid med påfølgende bitre ende, der nu engang har været de kår, banerne i dette land er blevet budt.

Når de godt 45 km her tages ud i eet, så må De ikke tænke på 50 Kennedy-miles, men på at virkeligheden var en 2-dages rejse til det mørke fastland og altså 2 dagsmarcher.

Det lyder måske afskrækkende at starte turen på erhvervsarkivet i Århus. Det er da ej heller realiserbart mere, thi for få måneder siden flyttede bemeldte arkiv fra den tidligere Hammelbanegård til bedre kår i det jyske statsbiblioteks bygning i nærheden, men til gengæld rykker snart Forhistorisk museum ind. Også dette er midlertidigt, altså er bygningen stadig en station på vejen.

Morgenen er endnu kølig, hvorfor et kort belærende foredrag — holdt over morgenkaffen — kan give os den nødvendige historiske ballast.

Forhistorie

Vi bør rettelig starte i 1870'erne, hvor tanker om en udfyldelse af det banetomme rum mellem Hammel og Århus tog form.

Hvad C. F. Tietgen var for hele landet, var storkøbmanden Hans Broge for Århus, og hurtigt endte da også baneplanen i hans hule hånd. Den hånd, der allerede havde trukket såvel Ryomgård- som Odderbanen frelst i land.

Med en længde på 3,55 mil og for en bekostning af ca. 1 mill. kr. kunne banen lægges fra Hammel til Årslev sidespor vest for Brabrand. I aviserne blev det slået stort op, med en opfordring til aktietegning, og så var der grobund for omfattende diskussioner. Mange kartofler blev hyppet. Også private.

Den dyreste kartoffelrækket gennem årene blev vel nok Vestergades handlende i Århus. Denne bydel — gamle købmandsgårde samt andre handlende — så sin eksistens truet af andre bydele, dersom banen fik endepunkt på hovedbanegården.

Det blev altså Thorvaldsensgade når bymidten, der blev endestationen, og et tilbud om for 10.000 kr. at få fuld optagelse på den ny — den nuværende — Århus H station blev afvist som for dyrt.

Hvem ved, om ikke disse 10.000 kr. trods alt ikke havde været vel anvendt på dette alter.

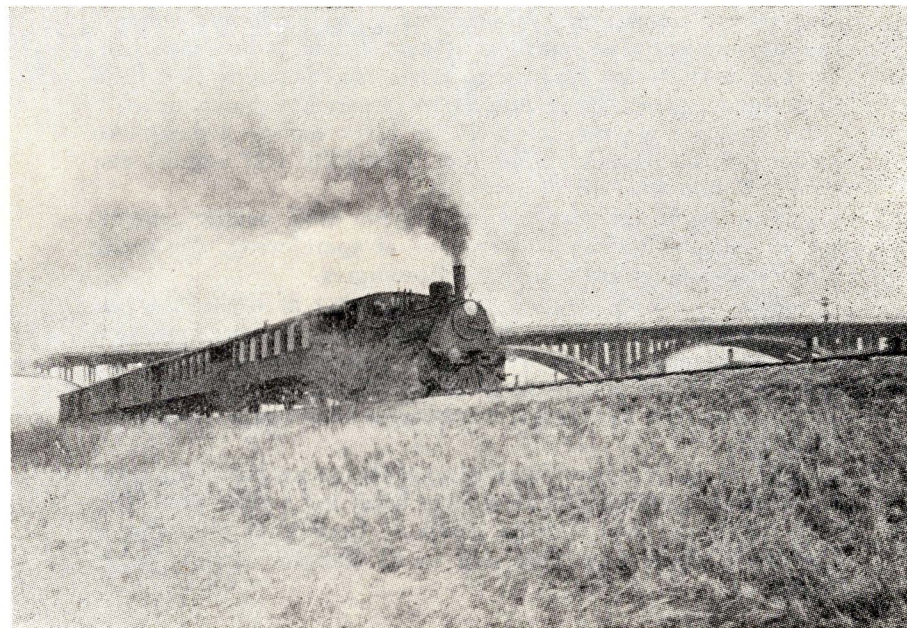
Lov af 8/5 1894 indeholdt bl. a. Hammel-Århus eller Brabrand-banen. Eneretsbevilling blev i medfør af denne lov meddelt den 30/6 1898. Anslået anlægsudgift 1,7 mill. kr.

Overskridelserne blev store, foruden 70.000 kr. på de i 1900 udliciterede stationsbygninger, således op mod 400.000 kr. alene på arbejderne i Mølleengen, der viste sig at være næsten bundløs. Så bundløs i hvert fald, at den første entreprenør gik helt ned på dette arbejde.

Ekstraregningen blev fordelt på kommunerne og betalt, men lagde ligesom en mørk skygge over banen, en skygge det gennem årene fremover skulle vise sig vanskeligt at vokse fra.

Den 25/4 1902 blev banen officielt åbnet, og vi kan så rejse os fra morgenkaffen og begynde vandringsen.

Vi vil prøve at indflette det i banens videre levned passerede på turen fremover, hvor der nu viser sig passende anledning dertil.



Hammeltoget på vej op ad dæmningen fra Århus

Vi er efter det forhistoriske præludium lokaliseret i Århus og kan over industriarealer og -spor starte op ad den lange dæmning, der langs rangerbanegårdens nordvestside stiger op mod de 3 broer, der førte over diverse statsbanespor, og af hvilke de 2 yderste ejedes af DSB og den midterste af AHTJ. Det var allerede forud for anlæg på tale at føre banen til Århus H, det var atter på tale i 1925, og endnu engang sidst i 1953-54.

Sidste plan byggede på en AHTJ-besparelse på ca. 100.000 kr. pr. år, og støttedes stærkt af Århus byråd, der herved ville få store arealer frigivet. Sportilslutning ved Viby var i begge disse sidste planer ret ubestemte.

Det går så ned ad bakke, rent bogstaveligt, idet vi efter bro-passage, via dæmning og gadepassage går ind i en stor og uudnyttet udgravning. Uudnyttet ikke af arealrigelighed, men fordi motorvejsindføring til centrum stadig er uløst.

Via noget, der er upassabelt og glemt, når vi en tømmer-plads, der er lig med den tidligere Viby Nord station. Derfra viser markvej os det videre forløb, videreført — stadig som »fin« færdsselsåre — via ret stor udgravning, ret stor dæmning gennem lille udgravning endende brat i en dæmningsstump.

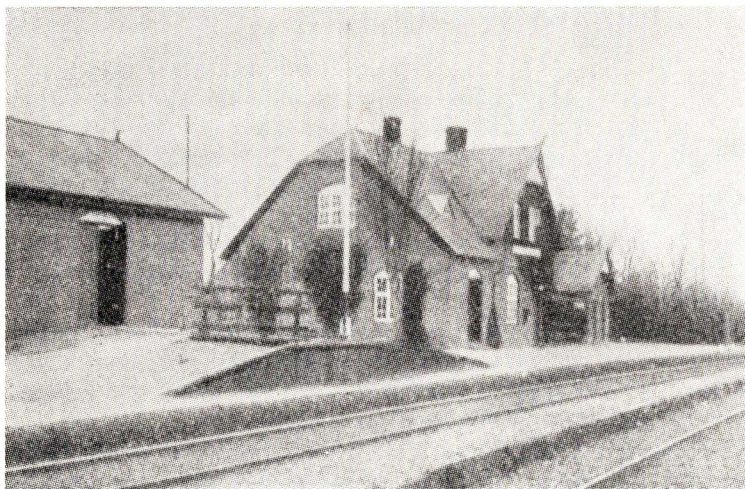
Her træder naturstien (Brabrandstien) til og benytter bane-fundamentterne til at smutte over åen. Finder efter denne bro-passage atter sit leje langs den urørte bandedæmning helt frem til Stautrup, hvor selv en lille kampestensrampe findes urørt.

En »bule« i marken fører videre. Hvor har de 2 damploko pustet her, da banens største tog (1500 FDF i 27 vogne) den 19/7 1937 blev kørt ud til natøvelse.

Et lille kuriosum skal vi i øvrigt have med, nemlig cement-sveller Århus-Stautrup i 20'erne — et spareforsøg, der endte i, at de hjemmegjorte sveller frostsprængtes.

Videre ad en sti gennem skov, dæmning af beskedent format, lille udgravning, skov, til vi ved Konstantinsborg finder en stor dæmningsstump. Et sted i dette nabolag schalburgteredes den 28/3 1945 et tog, hvorved motorvognen blev afsporet, og tre af personalet kvæstedes. 4 sabotager blev banen derudover udsat for.

Gennem en grusgrav, hvor tilsyneladende en halv banevogn er efterladt, passerer vi videre over bivej ind i skov og derfra over vekslende, men tydelige rester — heriblandt pludselig et 1 m bredt »hul« i en dæmning — til Ormslev station (posthus).

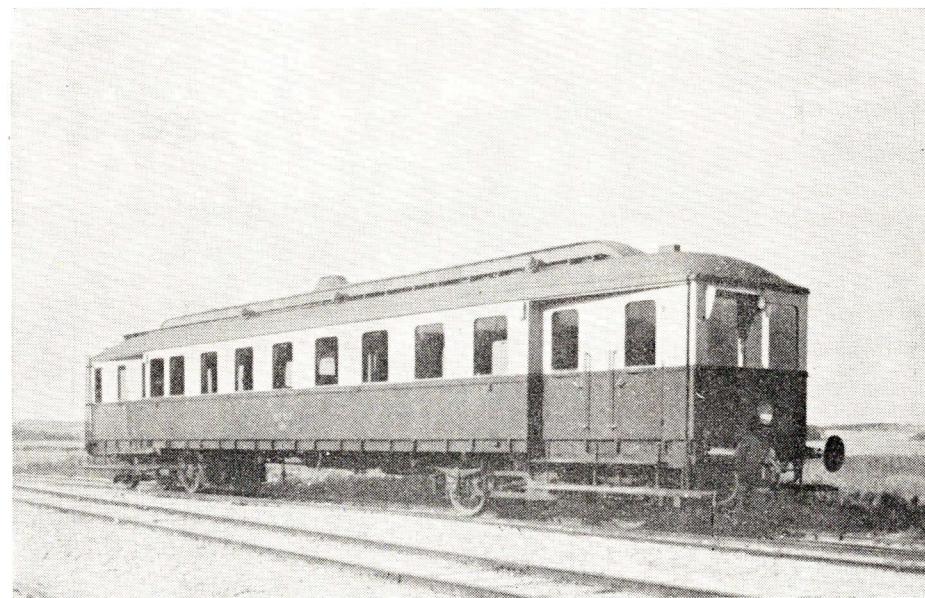


Harlev station

Et næsten 90° højresving fører os ud på en høj, lang og særdeles velbevaret dæmning, hvor vi jævnt stiger i terrænet. stenbro over å er indbefattet i denne dæmning, der endelig efter vejpassage, atter drejer mod venstre og over marker (uden synlige rester) når posthuset, alias den tidligere station i

Harlev. I øvrigt en af de store stationer, da hamstringstrafik i september 1939 gav banen fuldt op at gøre (nu var det kul, cinders og olie, under første verdenskrig træ). Mens vi er ved fortiden, så skal vi lige høre, at HFHJ's Maybach-motorvogn omkring 1950 var udlejet til AHTJ under reparation og revision af AHTJ M 5.

En pløjemark og dernæst en græsmark fører os til, hvad vi



En ægte Maybach motorvogn

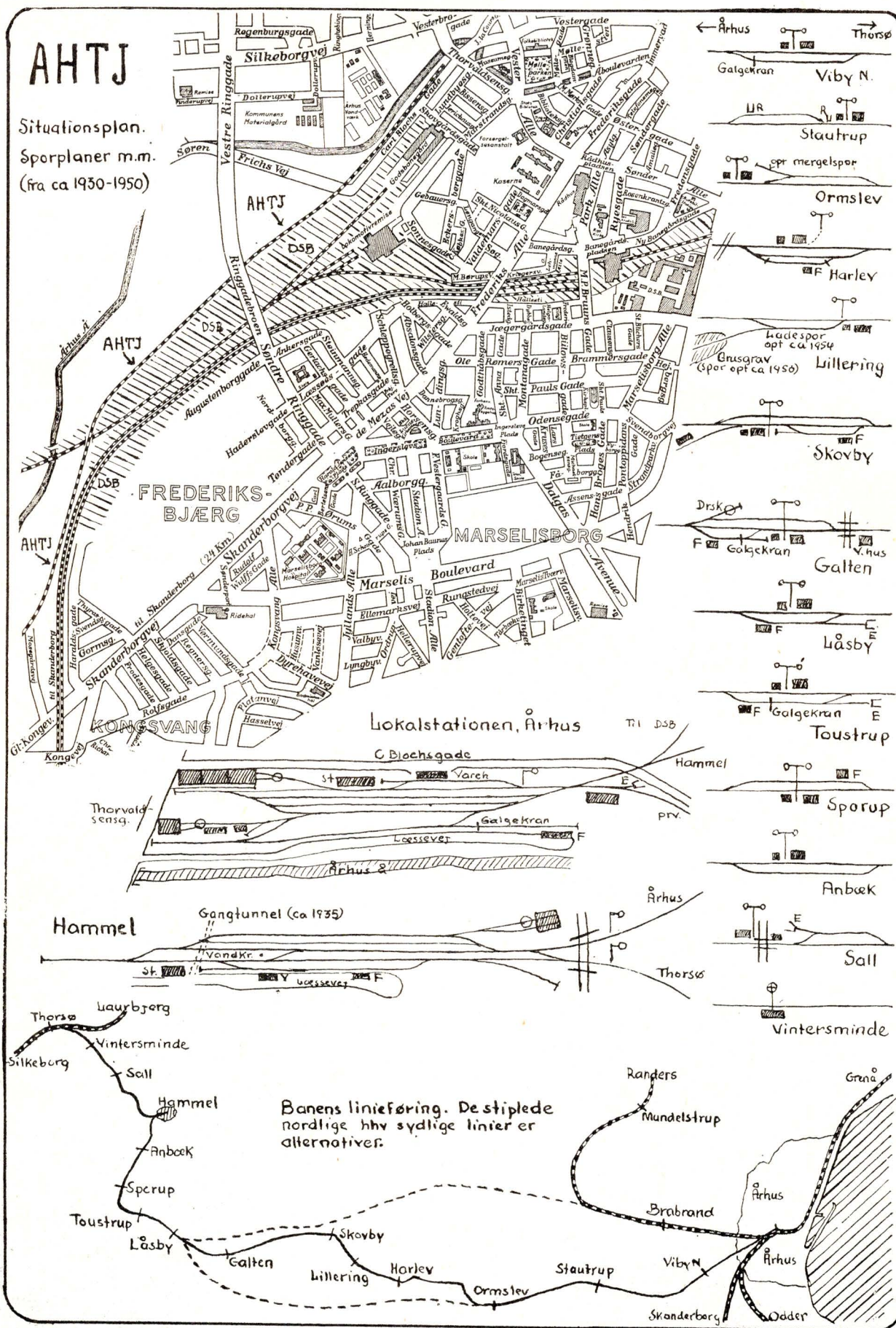
kan kalde et markspor, der via »hul« i skov bliver til regulær markvej, der endelig fører ind på den græsklædte stations-plads i Lillering (bygningen udnyttes nu som privat bolig).

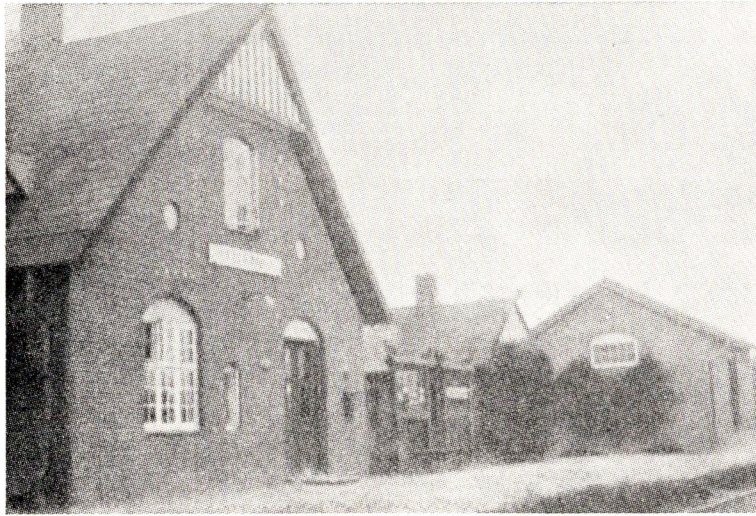
Lillering var en af de stationer, der ved banens anlæg havde kvindelige stationsforstandere (foruden denne: Viby N, Stautrup, Ormslev, Låsby, Toustrup og Anbæk). Disse chefer fik 6 % af deres stations bruttoindtægt, men tjenestetiden var til gengæld i særlig norm — for nogle 5,30—22,30). Den 25/1 1948 afsporede mellem Lillering og Skovby et tog på grund af is i tvangsskinne med 50 km/t og med 60 rejsende. Damp-loko og forreste personvogn væltede, men heldigvis skete der kun beskedne personskader.

Vi må videre i nutiden.

Via tydeligt planum, der ganske vist passerer en roemark, når vi hovedvej 15. En lille dæmning angiver her den videre

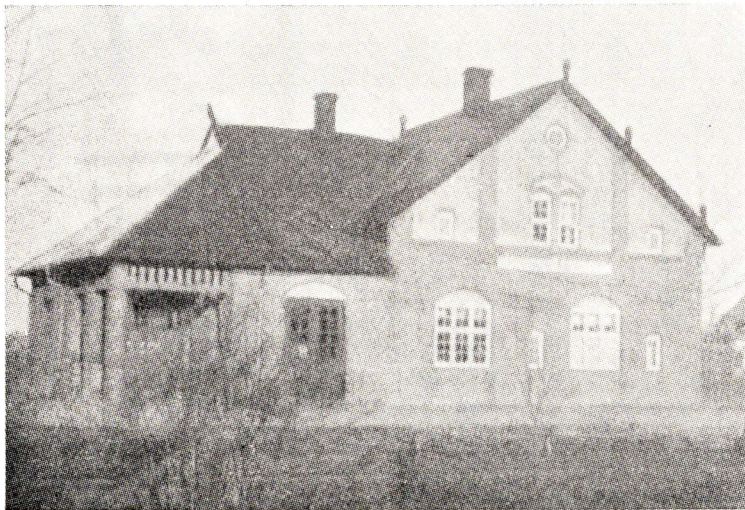
Situationsplan.
Sporplaner m.m.
(fra ca 1930-1950)





Lillering station

retning, der videre kan stikkes ud gennem levende hegning næsten til Skovby (posthus), korn- og foderstofforretningens store silo blev for få år siden opført på tidligere sporareal. Det



Galten station

kan nævnes, at banen i juni 1944 havde 3 damploko, 3 generator- og 1 dieseldampvogn samt 9 personvogne driftsklare.

På Galten station var der drejeskive, der kunne vende banens små motorvogne, når de havde ærinde hertil. Banen havde jo som første danske bane 4 små motorvogne. Galten var også milepæl indenfor rutebiltrafikken, idet ruten Århus-Galten-Silkeborg allerede i 1930 blev købt og udbygget i samkøring med DSB.

Galten station er nu posthus og en byplanlæggeres idelle arbejdssted. Et nyt åbent bycentrum har erstattet banen, hvor hovedbygningen som posthus danner enklave i et stort P-område.

Vi må atter ud i naturen, og et afvekslende stykke følger. Først begynder vi med lidt dæmning, dernæst over græsmark ind i udgravning, der ender med en vejpassage. En dæmning, hvori menneskehånd eller naturkræfter har slået skår, et markstykke og atter en dæmning, denne gang ret stor og ret lang.

Så veksler i hurtig rækkefølge, men ikke af større omfang dal og bakke med diverse jordarbejder til følge. Vi må dog inden Låsby atter på det jævne, idet alt der er markudnyttet, men på stationspladsen står kaninbure — livet leves videre! Bygningen er nu privat beboet.

Ude af byen genfinder vi banen i form af en dæmning, der — græsklædt — via hul i skoven fører os ud i en skøn natur, idet vi på dalsiden slynger os frem, delvis ret højt i terrænet. Skove kranser og veksler. Et skovstykke ville en maler kalde det. Man forledes som gående let til at udbrede sig mere end rimeligt er, og der ville på dette sted være god grund dertil. en herlig natur.

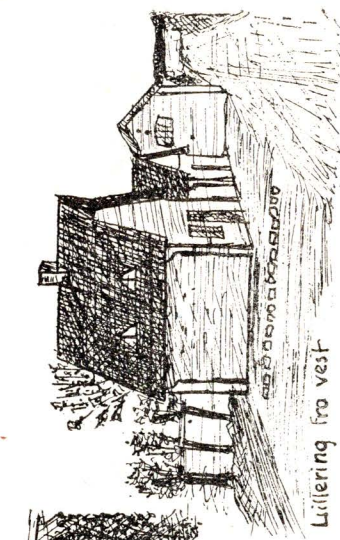
Men lad os lande i Toustrup, en lille landsby, hvor asfaltveje nu har trukket sine brede striber. Privatbolig i den tidligere station.

Beskedne jordarbejder — både op og ned — viser os vej frem til Sporup (nu posthus), idet vi på vejen følger landskabets konturer.

Der er herfra til Hammel ikke langt, men der er på den anden side rig naturmæssig afveksling. Der er kort sagt lidt af hvert, og især en idyllisk plet ved Anbæk station.

Brat rives man i Hammel ud af drømmene. Først fordi slagteriet med en stor nybygning dækker begge spor. Dernæst fordi en pæn og velindrettet rutebilstation nu er banens afløser. Praktiske må man være i denne uglernes by. I hvert fald er såvel remise som varehus endnu led i fabriksvirksomheder.

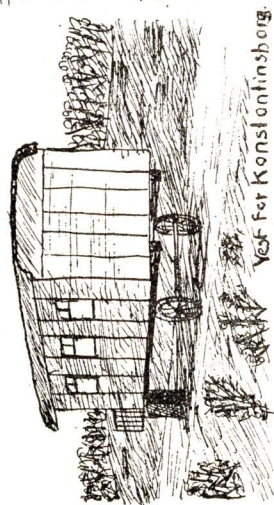
Banen Langå-Silkeborg åbnede den 12/11 1908, hvilket fratrek Hammel noget af dens opland, og hvad var da naturligere, end man søgte at vinde det tilbage.



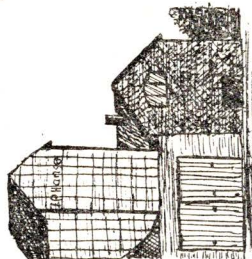
Lilering fra vest



Bro over Århus &
Ormslev-Harlev



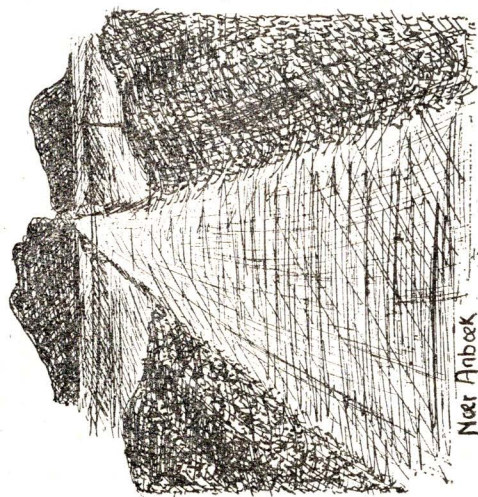
Vest for Konstantinsborg



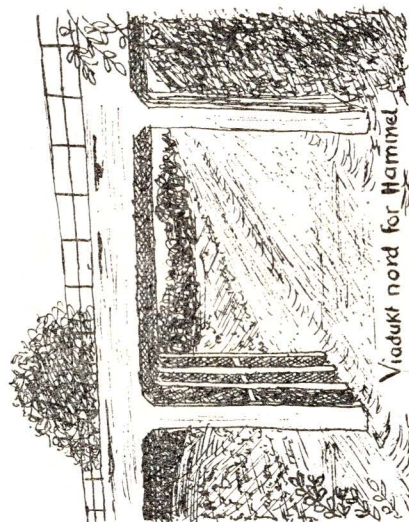
Varehuset Hammel

Nogle få af fod-
turens indtryk

(juni 1913)

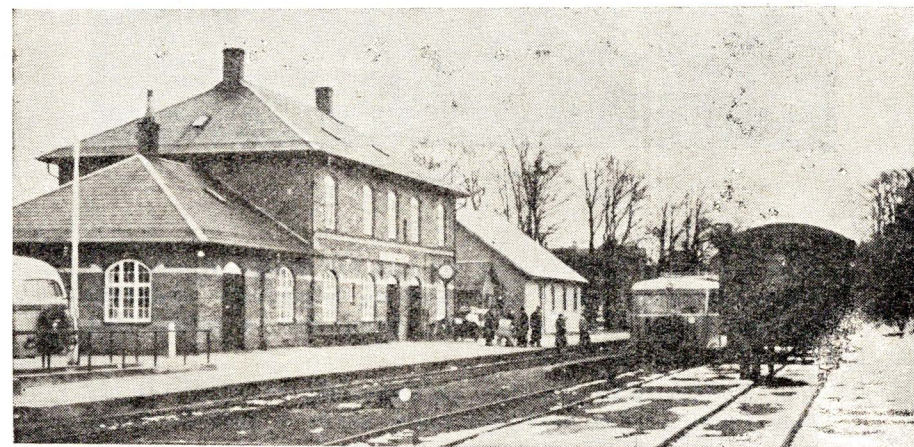


Nær Anboek



Viadukt nord for Hammel

Hammel—Thorsø åbnet 12. juli 1914



Hammel station

Lov af 27/5 1908 gav så grønt lys for Hammel-Thorsø. 21/6 1912 eneretsbevilling og åbning 12/7 1914. Det blev den baneende, der var mest livskraft i til slut, og der var stærke kræfter igang for at bevare stykket som godsbane.

Hammel er en driftig by og har derfor også annekteret baneterrænet uden for banegårdens domæne. Huse og haver breder sig, men helt til viadukten nord for byen skal man dog ikke for at være på rette spor.

Til gengæld er her ro og idyl, der er alt, hvad man kan ønske sig i form af rester af store jordarbejder, og dette strækker sig langt ud mod Sall. Dels som grusbanket, dels som sti er der let passabelt, selv et spærrende led er lagt ned!

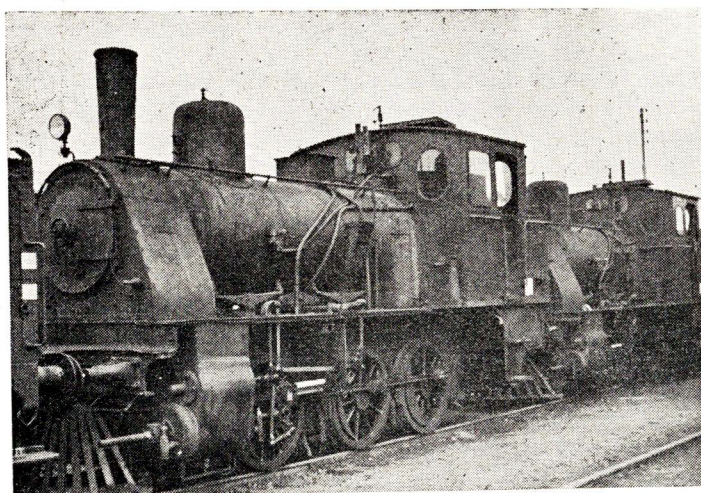
Som en sidste stor hilsen går vi på en — enorm kan man vist godt sige — dæmning ind mod Sall, hvor fabriksvirksomhed udnytter stationsplads og varehus. Hovedbygningen er nu posthus.



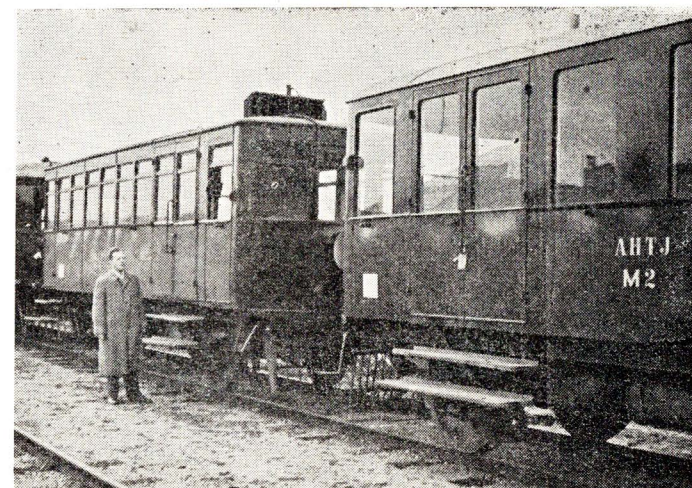
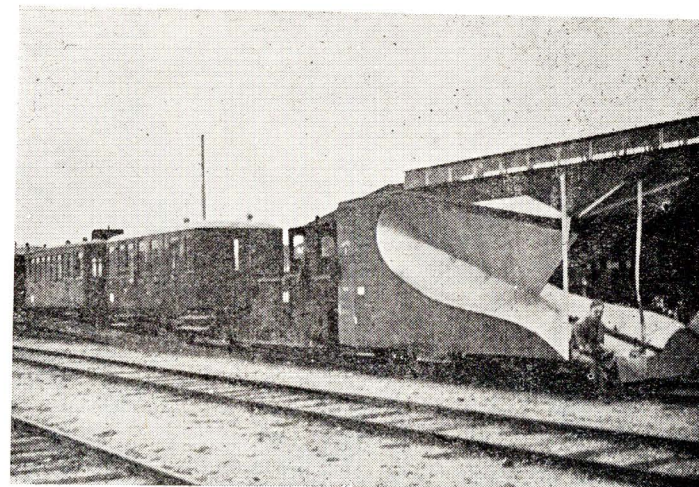
Anbæk station

Om det videre til Thorsø er der kun det at sige, at banen er næsten ufindelig, men i hvert fald en nogenlunde ordentlig dæmning drejer kort før Thorsø station ind og mødes med DSB. Her ender så turen.

Forhåbentlig ikke for lang og trættende, ej heller for læseren. Turen ad den bane, der endog nåede at befordre 6 elefanter i sine tog!



AHTJ loko nr. 5 og 6



AHTJ materiel til ophugning 1956