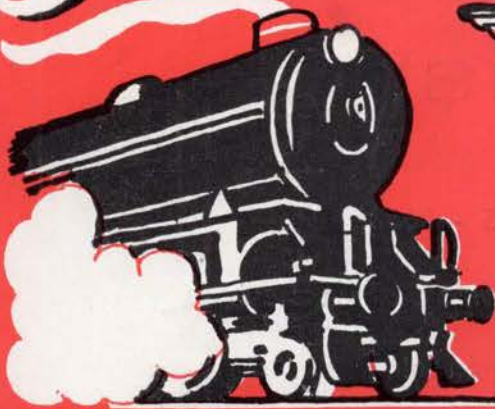


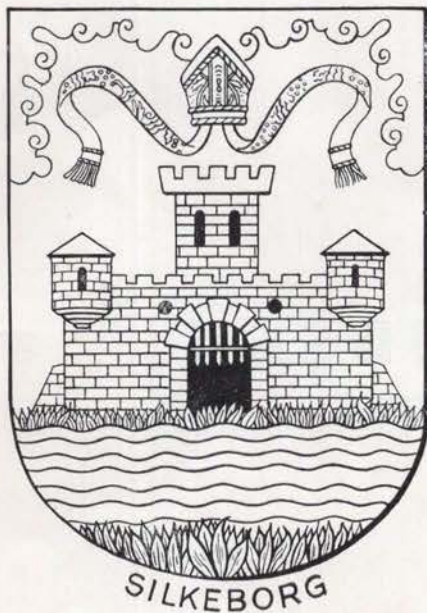
Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN



TIDSSKRIFT FOR STATS-OG PRIVATBANEPERSONALET



Horsens
Privatbanernes
By

HORSENS PRIVATBANERS JUBILÆER 1954

MALERFIRMAET

„HØJGLANS“

HORSENS

Sct. Helenevej 18 - Tlf. Horsens 295 - 3058

Provincens største og Danmarks mest moderne Autolakereri

Sandblæsning - Metallisering - Damprensning

Undervognsmaling - Ovnlakering

AXEL KNUDSEN

SMØREOLIER - PUDSETVIST

NYELANDSVEJ 109

KØBENHAVN F



HORSENS PRIVATBANER

Jubilæerne 1954

Horsens-Juelsminde: 1884-1954

Horsens-Odder: 1904-1954

Horsens-Bryrup-Silkeborg: 1929-1954

**Horsens-Rask Mølle-^{Thyregod}
Ejstrupholm: 1929-1954**



Jernbane-Bladet

København F

1954

Vejle
Bolte- og Møtrikfabrik
Aktieselskab

Tlf. 2120

Vejle



HORSENS PRIVATBANER takkes for den Tillid,
der blev vist ved Anskaffelsen af

ALMEX Billemaskiner

og jeg sender mine bedste Lykønskninger til Jubilæerne



— også

HORSENS LANDBOBANK

ansker til Lykke

God økonomi

er det sikreste grundlag for fremtiden. De penge, der står på en bankbog, giver ikke blot renter — men det der er endnu mere værd: Selvtillid og tryghed. Tal med byens mest moderne pengeinstitution om Deres bankforretninger. Vort personale står til rådighed for Dem og yder Dem den bedste service.

Banken hvor land og by mødes

HORSENS LANDBOBANK A/S

JESSENGADE 8 — TELEFON 2110

Filial: BRÆDSTRUP LANDBOBANK. Tlf. 87 — Kontorsted: AALE. Tlf. 94



Direktør N. Damgaard Andersen

Den 1. april havde direktør N. Damgaard Andersen været direktør for Horsens Privatbaner i fem år. Selv om fem år ikke er noget langt tidsrum, har det hyppige tilbageblik over relativt korte tidsafsnit den store fordel, at det passerede stadig har den friske erindrings klare farver og ikke har nået at fortone sig i historiens grå tåge.

En mands livsgerning er jo sammensat af utallige små og større opgaver, hvis rette løsning betinger det, vi kalder fremgang og succes. Ofte kan den foreliggende opgave kun løses på een rigtig måde, til andre tider er flere rigtige løsninger mulige, men i alle tilfælde er det karakter og en broget mangfoldighed af viden og erfaring, der gør det muligt at træffe det rette valg, som næppe på noget område drager så dybe konsekvenser, som når det gælder en jernbane.

Nye problemer af trafik- og materielmæssig såvel som af økonomisk karakter trængte sig på og krævede at blive løst, det hastigt voksende rutebilproblem fordrede den yderste agtpågivenhed og det

for så vidt irrelevante krav om balance på regnskabet skabte sikkert den nye direktør søvnløse nætter. Der var ikke andet at gøre, end at smide jakken og tage fat, og her, som så ofte før set, voksede chefen med de problemer, han havde at løse. Mange og store opgaver har direktør Damgaard Andersen måttet løse i de forgangne fem år under interesseret medarbejde fra de forskellige jernbaners bestyrelser og formænd, men hvem han fra første færd har haft et loyalt og frugtbart samarbejde. Også i løsningen af danske privatbaners fællesopgaver har direktør Damgaard Andersen deltaget og blandt Horsens Privatbaners personel har hans friske og usnobbede væsen gjort ham afholdt og respekteret.

Når man taler jernbane med direktør Damgaard Andersen, direktøren er også velorienteret på andre områder, forstår man, at han opfatter Horsens Privatbaner som en del eller rettere en slags filial af det samlede, danske privatbanenet og et par tal kan, set under denne synsvinkel, fortælle ikke så lidt om den skete udvikling i det sidste femår.

I driftsåret 1948—49

var Horsens Privatbaners underskud 14.6 % af de nu bestående privatbaners underskud.

I driftsåret 1952—53

var Horsens Privatbaners underskud 9.7 % af de nu bestående privatbaners underskud.

I jubilæumsåret er det rimeligt at tænke tilbage på de mænd, der under skiftende vilkår og krav har siddet som de jubilerende jernbaners ledere gennem tiderne, som hver på sin måde har præget udviklingen og været med til at skabe det grundlag, som direktør



etatsråd Eckhardt, valgte af Vejle amtsråd

etatsråd Levy, valgt af Horsens byråd herredsfoged Bræstrup, valgt af de garanterende sogneråd og proprietær Schæffer, der valgte af aktionærene.

I foråret 1882 indsendte bestyrelsen til ministeriet andragende om koncession på anlæg og drift af en jernbane fra Horsens til Juelsminde bygget uden statstilskud. Forslaget forelagdes af ministeren på Rigsdagen, hvor det fik velvillig modtagelse. Ret hurtigt færdigbehandlede forslaget, idet der dog indføjedes den ændring, at staten bidrog med halvdelen af ekspropriationsomkostningerne. Allerede den 12. maj 1882 var forslaget vedtaget ved lov, og arbejdet med anlæget af banen kunne tage sin begyndelse.

Banens linieføring blev udstukket af den senere kommitterede ved statsbaneanlægene, ingeniør Ernst, og arbejdet med anlæget af banen, der overdroges entreprenør, ingeniør J. Glud, tog sin begyndelse i oktober 1882. Opførelsen af banens stationsbygninger, remiser m. m. udførtes af tømrermester Nielsen, Rårup, efter tegninger af ingeniør Clausen, Horsens.

Horsens—Juelsmindebanelen fik en samlet driftslængde på 30,5 km og anlagdes som en let normalsporet bane uden indhegning eller bevogtning af overskæringer bortset fra enkelte stærkt befærdede veje. Stærkeste stigning er 1:80, mindste krumningsradius 1200 fod. Banens overbygning bestod af skinner til en vægt af 35 lbs. pr. yard, en så svær skinnetype, at alle de dengang på statsbanerne benyttede godsvogne også kunne anvendes her.

Af driftsmateriel anskaffedes følgende:

- 3 stk. tendervogne
- 5 personvogne
- 2 person- og bagagevogne
- 2 post- og bagagevogne
- 20 godsvogne.

Loko leveredes af det tyske firma Egestorff i Hannover, medens vognene kom fra Breslauer Actiengesellschaft für Eisenbahn Wagenbau. Personvognene havde ialt 232 pladser, medens godsvognenes samlede bæreevne ialt androg 141 tons.

Anlæget af banen udsattes ikke for særlige vanskeligheder, og driftens begyndelse fastsattes til søndag den 25. maj 1884, idet den festlige åbning, som skulle finde sted i overværelse af et indbudt selskab, skete dagen for.

Lørdag den 24. maj 1884 kl. 9.45 afgik fra Horsens statsbanestation et festligt pyntet indvielsestog medførende ca. 250 indbudte gæster samt et orkester. Toget standsede ved alle mellemstationer for at festdeltagerne kunne få lejlighed til at tage det nye anlæg i nærmere øjesyn.



Mindesmærket for den utrættelige forkæmper for banen til Juelsminde

Efter ankomsten til Juelsminde var der ca. 1 times ophold, hvorunder der spistes en frokost arrangeret af banen, og kl. ca. 13 returnerede toget til Horsens, hvortil ankomsten fandt sted kl. 14.30. Om aftenen var der festmiddag for særligt indbudte, som på grund af en mod bestyrelsen rejst kritik fandt sted to forskellige steder i byen, begge steder med omkring 90 deltagere, men medens man det ene sted spiste dinér til kr. 11,— kuverten, måtte man det andet sted nøjes med en middag til kr. 3,—. Begge steder herskede der dog en udmærket stemning, og talrige er de taler, der i dagens anledning holdtes, ligesom man benyttede lejligheden til at sende telegrammer til kongen, hvori man takkede for statsmagtens velvilje overfor det nye baneanlæg.

Det vil formentlig have interesse at få oplyst, hvorledes anlægskapitalen tilvejebragtes, da denne for langt det største beløbs vedkommende måtte skaffes ad privat vej. — De samlede anlægsomkostninger androg kr. 1.136.100,—, hvorfra dog fragik halvdelen af ekspropriationsudgifterne kr. 106.900,—, der sam nævnt afholdtes af statskassen. Det resterende beløb, kr. 1.026.200,—, der skulle fremskaffes af jernbaneselskabet selv, tilvejebragtes dels ved tegning af en aktiekapital på kr. 98.200,—, dels ved lån i Livsforsikrings- og Forsørgelsesanstalten af 1871 på kr. 868.000,—, og i Sparekassen for København og Omegn på kr. 60.000,—. Lånet i Livsforsikrings- og Forsørgelses-

anstalten indfries allerede i 1890, da det lykkedes at optage et lån i Den Danske Landmandsbank på bedre betingelser. For de nævnte lån garanterede Vejle amtsråd, Horsens byråd og de interesserede sogneråd efter nærmere fastsatte andele.

Driften på banen besørgedes i de første driftsperioder af 3 tog daglig i hver retning, og først 6 år efter åbningen blev der tale om udvidelser, idet man på torve- og markedsdage i Horsens indsatte et fjerde togpar. I 1905 udvidedes driften til fast at omfatte 4 tog daglig i hver retning på hverdage, medens man på søn- og helligdage beholdt 3-togs køreplanen. I 1907 udvidedes toggangen til 5 tog på torve- og markedsdage, dette var dog først muligt efter at der var anskaffet yderligere et loko og et antal vogne.

Uagtet Juelsminde-banen var udpræget lokalbane og oprindeligt havde meget lave takster, gav driften dog hvert år et pænt overskud, således at det allerede i 1899 var muligt at indfri det i Sparekassen for København og Omegn optagne lån.

En overgang så det ud til, at Juelsmindebanelen skulle komme til at spille en helt anden og mere betydningsfuld rolle, end der oprindeligt var tiltænkt den. Omkring århundredskiftet fremkom der planer om oprettelse af en dampfærgerute mellem Kalundborg og Juelsminde, hvor der nogle år efter banens åbning var blevet anlagt en havn. Planerne vandt dog kun ringe tilslutning på grund af de store omkostninger, der var forbundet med deres realisation, og blev efter nogen tids forløb opgivet. Senere blev planerne atter taget op til fornyet overvejelse og resulterede i oprettelsen af Kalundborg-Århusoverfarten.

Tømrermester
Chr. Nielsen

Horsens

Th. 2183 & 3329



Horsens Vestbaner

Omtrent samtidig med at de første planer om anlæget af Juelsmindebanelen fremkom, arbejdedes der i en anden del af Horsens opland med planer om anlæg af en jernbane, idet repræsentanter for Åle—Tørring, Uldum—Langskov og Hvirring—Hornborg sogneråd i sommeren 1882 samledes med repræsentanter for Horsens byråd til et møde for at drøfte anlæget af en jernbane fra Horsens til Tørring. Under mødet nedsattes et udvalg, som fik følgende medlemmer:

Byrådsmedlem, fabrikant Stallknecht, Horsens
byrådsmedlem, købmand Kragh, Horsens
sognerådsformand, pastor Konradsen, Hvirring
sognerådsformand, højskoleforstander Stensballe og
sognerådsformand, gårdejer Schmidt, Tørring.
Til formand valgtes højskoleforstander Stensballe.

Udvalget anmodede daværende overingeniør Tegner (den senere generaldirektør for statsbanerne) om at udarbejde et projekt og overslag til anlæg af en normalsporet bane fra Horsens til Tørring. Overslaget lød på kr. 840.000,—, og dette beløb tænkte tilvejebragt på samme måde som for Juelsmindebanelens vedkommende, d.v.s. at statskassen skulle afholde halvdel af ekspropriationsudgifterne. — Ret hurtigt lykkedes det at tilvejebringe det nødvendige økonomiske grundlag for banens anlæg, idet de forskellige kommuner og Horsens byråd stillede garanti for betaling af renter og afdrag af de i banen optagne lån, ligesom det lykkedes at opnå tilsagn om tegning af en aktiekapital på kr. 100.000,—. Tegningen af aktierne var bindende indtil den 1. november 1884,

til hvilken tid man antog, at bygningen af banen ville være i gang.

I Rigsdagssamlingen 1883/84 fremsatte daværende indenrigsminister Skeel forslag til lov om anlæg af en jernbane fra Horsens til Tørring, men i modsætning til lovforslaget om bygningen af Juelsmindebanelen fik dette lovforslag en ret kølig modtagelse, da det viste sig, at der fra Vejle by's side rejstes stærke indvendinger mod projektet. Forslaget henvistes derefter til finansudvalget, hvorefter det ikke lykkedes at få det gennemført i samlingen.

Den private aktietegning ophørte dermed med at være bindende, men det lykkedes dog at forlænge fristen indtil den 1. januar 1886. Forslaget forelagdes atter i samlingen 1884/85, men også denne gang med negativt resultat, og i den påfølgende samling var de politiske forhold af en sådan art, at man ikke kunne vente noget jernbaneprojekt gennemført.

I samlingen 1886/87 var de politiske forhold noget gunstigere, men de private tilsagn om aktietegningen var nu bortfaldet. Tilmed viste det sig, at man ikke ved en fornyet udbydelse af aktier kunne regne med at kunne tilvejebringe samme beløb som tidligere, hvorfor jernbaneudvalget nu så sig nødsaget til at måtte anmode om større statstilskud. Et sådant jernbaneprojekt, der i forhold til de tidligere fremsatte måtte betegnes som stærks afvigende, kviede indenrigsminister Ingerslev sig ved at fremsætte, hvorefter resultatet blev, at der ikke fremsattes noget forslag om anlæg af Tørringbanen i den påfølgende samling. Til de i forvejen store vanskeligheder føjedes nu yderligere en, idet Skanderborg amtsråd ønskede at træde tilbage fra det givne tilsagn om en garanti for kr. 200.000,—, amtsrådet havde efterhånden

fået den opfattelse, at baneanlæget ikke blev til noget, hvorfor man i stedet ønskede at anvende beløbet til vejanlæg.

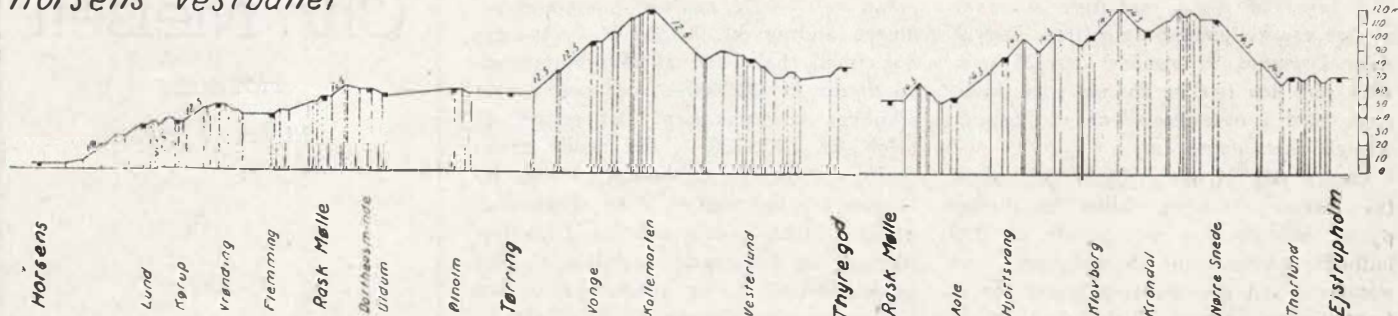
Ved Rigsdagssamlingen 1887/88 stillede forholdene sig på samme måde som i den foregående, indenrigsministeren var stadig betænkelig ved at fremsætte forslaget, hvorimod han ville stille sig velvillig, såfremt forslaget skulle blive fremsat fra privat side.

Dette skulle virkelig blive tilfældet, idet folketingsmændene Fr. Bajer, J. Busk, Bøtker, Falkenstjerne og S. Jørgensen forelagde »forslag til lov om meddelelse af koncession til anlæg og benyttelse af tvende sidebaner til de danske statsbaner. Forslaget omhandlede anlæg af en jernbane fra Vejle til Give og en jernbane fra Horsens til Tørring. Til Givebanen skulle statskassen yde et tilskud på kr. 120.000.— pr. banemil, medens det tilsvarende tilskud til Tørringbanen kun var på kr. 80.000.— pr. banemil. Forslaget ændredes efter nogle forhandlinger til, at der til hvert baneanlæg skulle ydes et tilskud på kr. 25.000.— pr. banemil, idet bl. a. ministeren fandt det foreslåede tilskud for stort. Lovforslaget kunne dog ikke gennemføres i Landstinget, og således endte alle forhandlinger resultatløst.

Endelig i Rigsdagssamlingen 1888/89 skulle det lykkes at gennemføre projektet om anlæget af Tørringbanen, idet der efter forelæggelse af et lovforslag om anlæg af en jernbane mellem Holstebro og Vejle fremsattes »forslag til lov om meddelelse af koncession til anlæg og benyttelse af en sidebane til de danske statsbaner fra Horsens til Tørring«. Forslaget gik denne gang glat igennem Folketinget, medens der stadig var modstand i Landstinget.

På dette tidspunkt fik formanden for jernbaneudvalget den tanke, at der, så-

Horsens Vestbaner





Ekspropriationsmøde. Tegning af direktør P. H. R. Harboe

*Bageste række: Banemester Jacobsen, Driftsbestyrer Holmblad. Ingeniør Nielsen. Borgmester Axel Sørensen
Forreste række: Sekretær Terndrup. Landinspektør Budtz. Amsraadsm. Richter. Dommer Melbye. Redaktør Jørgen Andersen
Kommissarius, Kmh. Linnemann. Raadmand Sørensen. Proprietær Holst*

fremt det ikke ville være muligt at gennemføre planen om anlæg af en normalsporet bane, måske ville være mulighed for projektets gennemførelse, såfremt banen anlagdes smalsporet. Til en smalsporet bane ville et statstilskud på halvdelen af ekspropriationsudgifterne være tilstrækkeligt, idet anlægsudgifterne til en sådan ville være væsentligt mindre end for en normalsporet, og da man nu ønskede banesagen gennemført, enedes man i jernbaneudvalget om, at man, såfremt projektet om anlæg af en normalsporet jernbane ikke lod sig gennemføre, da i stedet ville søge banen bygget med smalspor. — Det vil føre for vidt at komme nærmere ind på forhandlingerne på Rigsdagen, kun skal nævnes, at disse måtte afsluttes meget hurtigt, da der på dette tidspunkt kun var ca. 14 dage tilbage af samlingen. Projektet om anlæg af den smalsporede bane vedtoges ved loven af 12. april 1889, og statens tilskud fastsattes til halvdelen af ekspropriationsomkostningerne.

Efter at man var nået så vidt, var der endnu et forhold, som man måtte have klarhed over. Inden de ovenfor refererede forhandlinger, havde alle kommunale garantier været afgivet under forudsætning af, at banen anlagdes med normalspor, og jernbaneudvalget måtte derfor nu sikre sig, at de afgivne garantier også ville være gyldige, når banen anlagdes smalsporet. Kommunerne stillede sig meget velvillige og lod de afgivne garantier gælde også for den smalsporede bane, således at banesagens gennemførelse var sikret i efteråret 1889.

Anlægget af banen påbegyndtes i juni 1890, og den 1. december 1891 åbnedes banen for offentlig drift. Inden dette skete, var der valgt en bestyrelse til at lede anlægsarbejderne, denne fik følgende medlemmer:

Stiftamtmand Regenborg, Skanderborg, og amtsrådsmedlem, gårdejer J. Jakobsen, valgt af Skanderborg amtsråd.

Amtmand Nutzhorn, Vejle, valgt af Vejle amtsråd.

Agent Levy og tobaksfabrikant Petersen, valgt af Horsens byråd.

Sognerådsformand, pastor Konradsen, Hvirring, og sognerådsmedlem, gårdejer Martin Hansen, Aale.

Til formand valgtes agent Levy og til næstformand pastor Konradsen.

Horsens—Tørringbanen anlagdes som en let, smalsporet bane med 1 meter sporvidde, stærkeste stigning var 1:80, mindste krumningsradius på fri bane 1000 fod. Banen var uindhegnet og uden bevogtning af overskæringerne bortset fra 2 overkørsler i nærheden af Horsens, som banen havde fælles med statsbanerne. Jordarbejdet og arbejdet med skinnelægningen overdroges til ingeniør Wätzold, og banens samlede længde blev 28,17 km.

Det til banen oprindeligt anskaffede driftsmateriel var såre beskedent og omfattede kun:

- 2 tenderloko, der leveredes af Nydquist og Holm i Trollhättan,
- 5 personvogne,
- 1 person- og bagagevogn,
- 1 post- og bagagevogn og
- 16 godsvogne, som alle leveredes af Scandia i Randers.

Dette materiel var dog langt fra tilstrækkeligt, og ret hurtigt anskaffedes endnu et tenderloko, der leveredes af Sächsische Maschinenfabrik zu Chemnitz, ligesom vognfabrikant Mørch i Frederikshavn leverede 4 åbne godsvogne.

Banens samlede anlægskapital androg kr. 721.498,—, der for en meget stor dels vedkommende tilvejebragtes ved lån, dels i Landmandsbanken og dels i Spare- og Lånecassen for Horsens By & Omegn.

Ligesom på Juelsmindebanen bestod banens første køreplan af 3 tog daglig i hver retning, suppleret af særtog på torve- og markedsdage i Horsens. Banens ledelse måtte dog hurtigt erkende, at denne køreplan ikke var tilstrækkelig, men det beskædnede materiel satte hurtigt en grænse for udvidelser af driften. Hertil kom også det forhold, at banen var bygget smal-



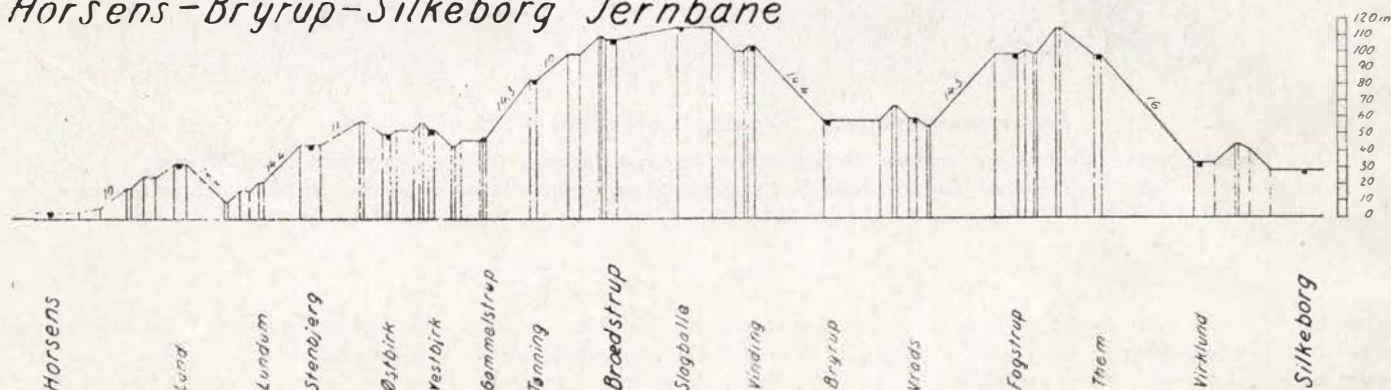
Stationsforstander H. Nielsen
Tørring

sporet, maksimalhastigheden på banen var af denne årsag kun 30 km/t., og befordringstiden på banen blev derfor en del længere end for normalsporede baner, hvis maksimalhastighed i mange år var 45 km/t.

Udvidelsen af banens køreplan gav gennem en årrække anledning til forskellige overvejelser, men kunne som nævnt ikke gennemføres på grund af manglen på materiel og dels også på grund af de dermed forbundne udgifter. Først i 1902 skete en udvidelse af driften, efter at der var anskaffet endnu et lokomotiv og nogle vogne og efter, at banens bestyrelse var gået med til en passende forhøjelse af banens takster.

Med hensyn til banens økonomi stillede forholdet sig således, at banen hvert år gav pæne overskud, hvoraf en væsentlig del anvendtes til anskaffelse af nyt materiel og udvidelser af anlæget. Som forholdene udviklede sig, viste der sig god brug for banen, og den omstændighed, at den var smalsporet synes ikke at have haft nogen ugunstig indvirkning på driftsresultaterne.

Horsens - Bryrup - Silkeborg Jernbane



Efter åbningen af Juelsminde- og Tørringbanen havde Horsens sydøstlige og sydvestlige opland omsider fået opfyldt de krav om baneanlæg, som man der havde fremsat, men dette var ikke ensbetydende med, at lignende fordringer ikke skulle stilles af det nordvestlige opland. Planerne om baneanlæg var her måske af endnu ældre oprindelse end for de to allerede omtalte baneanlægs vedkommende, idet man allerede i 1875 hører om planer om anlæg af en jernbane gennem egnen anlagt efter det såkaldte »rowanske system«. En art »landevejssporvogn«, som f. eks. dampsporvognen ad Strandvejen i København i 1884—92. Planerne vakte imidlertid modstand og blev opgivet og i stedet indsendtes andragende om anlæg af en statsbane mellem et punkt på statsbanestrækningen Horsens—Skanderborg over Brædstrup til Esbjerg, hvorom planer på dette

tidspunkt var blevet offentliggjort, men disse planer realiseredes som bekendt ikke, hvorefter sagen fik lov at hvile til 1882.

I årene fra 1882 til 1884 og atter fra 1889 til 1892 fremkom der en række projekter om anlæg af en bane gennem Horsens' nordvestlige opland med bl. a. følgende linieføringer: Horsens—Østbirk—Burgaarde, Hansted—Ring Sø, Horsens—Nim—Brædstrup. De mange forhandlinger resulterede imidlertid i, at der efterhånden samledes flertal for anlæg af en bane udgående fra Lund station på Horsens—Tørringbanen over Brædstrup og Vinding eventuelt til Bryrup.

Siden vedtagelsen af lovene om bygningen af Juelsmindebanen og Tørringbanen samt iøvrigt også alle de øvrige af de ældste danske privatbaner, var der indtrådt en ændring i behandlingen af de mange jernbaneprojekter, der fremkom i disse år.

Rigsdagen vedtog nemlig, at henvise de mange forslag til et særligt udvalg, hvorved man ville sikre en ensartet behandling og tilvejebringe større systematik i bygningen af nye jernbaner. Tanken var udmærket, men havde dog også sine mindre heldige sider, idet det efterhånden gik således, at et baneanlæg i f. eks. København eller på øerne skulle kompenseres med et baneanlæg i Jylland eller omvendt, et forhold, der tydeligt kom frem under behandlingen af de nye banegårdsanlæg i København i forbindelse med bygningen af den nuværende hovedbanegård, hvorved der vedtoges nogle privatbaneanlæg, som vist nok ikke skulle have været med.

Forslaget om anlæget af Horsens—Bryrupbanen synes at have fået en gunstig modtagelse, og anlæget af banen vedtoges ved den første store jernbanelov, loven af 8. maj 1894.

Efter vedtagelsen af loven dannedes der efter Horsens—Bryrup jernbaneselskab, og til formand valgtes daværende herredsfoged I. F. M. Rahlff. Arbejdet med anlæget af banen, der overdroges entreprenørfirmaet H. Hoffmann Hansen & Co., påbegyndtes i foråret 1897. Den 23/4 1899 stod banen færdig og indviedes under festlige former i overværelse af den kgl. kommissarius, kammerherre Dreyer o.m.a., og dagen efter påbegyndtes den daglige drift med 2 tog daglig i hver retning.

Horsens—Bryrupbanen anlagdes ligesom Tørringbanen som en let uindhegnet bane med sporvidde 1 meter. Banens samlede længde var 38 km, idet man dog benyttede Tørringbanens Spor over strækningen Horsens—Lund. I Horsens opførtes en ny fællesstation for de to privatbaner (efter tegninger af arkitekt Viggo

Bertram, der også leverede tegningerne til banens øvrige stationer), ligesom de to baner fik fælles værksted m. m.

Af driftsmateriel anskaffedes følgende:

- 3 loko,
- 6 personvogne og
- 20 godsvogne.

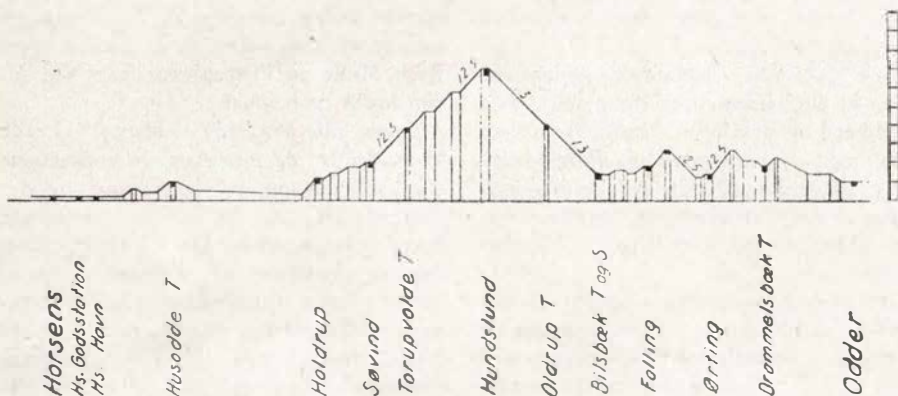
Lokoerne kom fra Arn. Jung, Jugenthal, medens vognene leveredes af firmaet Beuchelt & Co., Grünthal.

Det nævnte materiel var dog utilstrækkeligt, og allerede året efter banens åbning måtte der anskaffes endnu et lokomotiv og en personvogn.

Banens køreplan indeholdt som nys anført kun to tog daglig i hver retning, men ligesom ved de øvrige baner måtte denne køreplan udvides så hurtigt, som økonomien tillod nyanskaffelser.

Ved anlæget af Tørringbanen var der i sin tid blevet knyttet den bestemmelse, at banen for at få adgang til Horsens havn skulle have ret til at få lagt en skinnestreg i statsbanernes havnespor. Denne ret havde Tørringbanen ikke benyttet sig af, da omkostningerne ved dens gennemførelse ville blive meget omfattende, men nu ved åbningen af Bryrupbanen synes der at blive skabt mulighed for etablering af den savnede forbindelse. Da udgifterne ved ilæggelse af den tredje skinnestreg som nævnt ville blive meget store, enedes man i stedet om, at der for Bryrupbanens regning anskaffedes nogle transportører, hvorved de to baners vogne kunne føres til og fra havnen, og på den måde fik Tørringbanen kompensation for Bryrupbanens benyttelse af strækningen Horsens—Lund.

Horsens—Odder Jernbane



Tanken om anlæg af en bane udgående fra Horsens gennem byens nordøstlige opland var, ligesom det var tilfældet for de tidligere omtalte baners vedkommende, af ret gammel dato, men de fremkomne planer vandt ikke så megen tilslutning, at der for alvor kunne iværksættes bestræbelser på deres virkeliggørelse.

I 1899 afholdtes et møde, hvorunder det besluttedes at søge de gamle planer virkeliggjort. Med hensyn til banens linieføring diskuteredes flere forskellige retninger, resultatet blev, at man enedes om en linieføring Horsens—Falling—Odder med sidebane Falling—Gylling.

Forslag om anlæg af Horsens—Odderbanen fremsattes på Rigsdagen af folketingsmændene Jens Busk, P. T. Nielsen og Nielsen-Grøn i samlingen 1899/1900, og forslaget fik straks en velvillig modtagelse. I lighed med de øvrige Horsens-baner var der i forvejen opnået tilsagn om kommunegaranti for de nødvendige lån (anslået til ca. 775.000,— kr.), således at den

økonomiske side af sagen skulle være i orden.

Behandlingen af forslaget på Rigsdagen synes at have været ret kortvarig, og allerede den 16. marts 1900 vedtoges anlæget af banen. Såvidt var alt forløbet uden vanskeligheder, men disse opstod kort tid efter lovens vedtagelse, idet ministeriet modsatte sig, at der på den korte sidebane fra Falling til Gylling kom til at løbe lige så mange tog, som på hovedstrækningen. Resultatet blev, at sidebanen måtte opgives, hvorefter der i den næste Rigsdagsamling fremsattes et nyt lovforslag, denne gang kun omhandlende en jernbane mellem Horsens og Odder. Forslaget vedtoges ved loven af 20. marts 1901, hvorefter enerebetsbevilling udstedtes den 24. juni 1901 til bl. a. proprietær V. Søtoft, der blev Horsens—Odder Jernbaneselskabs første formand.

Arbejdet med anlæget af banen, der opdelttes i to parceller, overdroges entreprenørfirmaet A. P. Gunnerson (Parcel I) og

entreprenørfirmaet H. Hoffmann Hansen & Co. (Parcel II), og påbegyndtes i april måned 1902. Det oprindelige overslag lød på ca. 1,4 millioner kroner, men dette beløb blev overskredet i væsentlig grad, da banen byggedes sværere end oprindeligt tænkt. Anlægget medførte en forlægning af Horsens havnebane, og dette i forbindelse med, at ekspropriationsudgifterne blev en del større end oprindeligt anslået, medførte, at den oprindelige anlægskapital beløb sig til kr. 2.013.826,—, hvoraf staten tilskød halvdelen.

Horsens—Odderbanen anlagdes som en let normalsporet bane med en overbygning bestående af 22,32 kg skinner. Banens driftslængde blev 33,78 km og førtes ligesom Juelsmindebanen ind til Horsens statsbanestation, medens godsekspeditionen fandt sted fra en særlig godsstation på Horsens havn. Banens stationsbygninger, remiser m. v. opførtes efter tegninger af den senere meget kendte professor Wenck og vakte almindeligt bifald.

Af driftsmateriel anskaffedes følgende:

- 4 damploko,
- 9 person-, post- og bagagevogne og
- 22 godsvogne.

Lokoerne leveredes af Hanoversche Maschinenbau A/G, Linden vor Hanover, medens vognene kom fra Scandia i Randers. — Dette materiel var tilstrækkeligt til, at der straks fra banens åbning kunne etableres 4 togpar daglig; det kunne se ud, som om man havde taget ved lære af de tidligere omtalte privatbaner, hvis driftsmateriel som nævnt var alt for beskedent. — Horsens—Odderbanen åbnedes for driften den 14. maj 1904.

Som tidligere omtalt gav spørgsmålet om banens retningslinie anledning til nogen diskussion, som resulterede i et kompro-

mis, der vist nok må karakteriseres som ret uheldigt. Resultatet er nemlig blevet, at banen ikke i samme forhold er blevet en oplandsbane for Horsens som for Aarhus, hvorfor det ikke er helt forkert, når Horsens—Odderbanen fra visse sider karakteriseres som en »fødebane« til Aarhus—Odder—Houbanen.

Nu var det imidlertid ikke således, at man i Horsens overså, at forholdene kunne udvikle sig i denne retning, idet der i byen var flertal for at vælge en linieføring, hvorefter Hou ville blive banens endestation. At dette standpunkt ikke sejrede ved forhandlingerne har bevirket, at Horsens—Odderbanens driftsresultater

igennem en meget lang årrække har været dårlige, så dårlige at det et par gange har været på tale at nedlægge banen. Dette er dog som bekendt ikke sket endnu, men banens driftsresultater har som nævnt i flertallet af driftsperioderne givet anledning til alvorlige overvejelser om det betimelige i at opretholde en fortsat drift.

Forudsætningerne for ombygningen af Tørring- og Bryrupbanerne samt forlængelserne af disse: Tørring-Thyregod og Bryrup-Silkeborg

Med åbningen af Horsens—Odderbanen afsluttedes en epoke i Horsens bys historie. I løbet af 20 år var bane efter bane blevet åbnet for driften, således at byen nu var udgangspunkt for 4 privatbaner, som efter den tids forhold gjorde forbindelsen mellem by og land let og bekvem. Det kan vist siges, at banerne stort set løste deres opgaver tilfredsstillende, men der var dog et »men«, og det var de to smalsporede baner. For personbefordringens vedkommende betød smalsporet ingen ulemper af betydning, når bortses fra den ringe rejsehastighed og de deraf flydende vanskeligheder ved tilrettelægningen af en tilfredsstillende køreplan, men for godstrafikkens vedkommende betød smalsporet en stor ulempe, idet en væsentlig del af den til og fra de to baner ekspederede godsmængde måtte omlæsses med deraf følgende omkostninger og forsinkelser. Som et yderligere minus kan nævnes det smalsporede materiels relativt ringe transportevne — ca. 5 tons pr. godsvogn —, som bevirkede, at banerne måtte afstå fra at påtage sig sværere transporter. Dertil kom, at chancerne for at forlænge banerne videre vest og nord på måtte anses for meget ringe, sålænge disse var smalsporede, og det ville derfor ikke være muligt at inddrage yderligere områder til det horsensianske erhvervsliv, før der skete en ændring i de bestående jernbane-forhold.

Af disse årsager opstod efterhånden tanken om at ombygge banerne til normalspore, og at denne tanke til sidst skulle blive realiseret skyldes bl. a. et energisk arbejde fra de interesserede kommuners side. Forinden disse store arbejder omtales, er det dog nødvendigt at beskæftige sig lidt med nogle af de forudsætninger, som nødvendigvis måtte være til stede ved gennemførelsen af de omfattende projekter, som der til sidst blev tale om.

Som nævnt under omtalen af Horsens—

Tørringbanen var anlæget af Vejle—Givebanen kædet sammen med denne, og bygningen af begge baner vedtoges ved loven af 12. april 1889. Vejle—Givebanen kunne åbnes for drift den 2. august 1894, og forlængelsen af denne bane over Brande til Herning vedtoges ved loven af 27. maj 1908. Denne strækning åbnedes for drift den 1. januar 1914.

Ved 1908-loven vedtoges endvidere anlæget af en statsbane fra Bramminge over Grindsted og Brande til Funder (som sammen med strækningen Silkeborg—Laurbjerg udgør den såkaldte jydsk diagonalebane), hvoraf strækningen Brande—Funder åbnedes for drift den 1. oktober 1920.

De nævnte baneanlæg udgjorde en væsentlig forudsætning for forlængelsen af Horsens—Tørringbanen til Thyregod og til dels også for forlængelsen af Horsens—Bryrupbanen til Silkeborg samt ikke mindst for anlæget af den helt nye strækning Rask Mølle—Ejstrupholm.

Tanken om at forlænge henholdsvis Tørring og Bryrupbanerne opstod omkring århundredskiftet, og de mange forhandlinger der på samme tid førtes om anlægene af de ovenfor nævnte statsbanelinier satte yderligere fart i bestræbelserne for at gennemføre planerne. Medvirkende til, at man fra Horsens' side i høj grad interesserede sig for de nye baneanlæg var tillige, at man antog, at de nye statsbanestrækninger ville få nogen betydning for byens vestligste opland, hvorfor man for at bevare dette for byen støttede bestræbelserne for anlægene af en Tørring—Thyregodbane og senere i 1907 tillige en bane Rask Mølle—Ejstrupholm, foruden at man naturligvis var stærkt interesseret i forlængelsen af Bryrupbanen til Silkeborg.

Det vil føre for vidt at komme nærmere ind på de mange forhandlinger, der i disse år førtes om de mange jernbaneprojekter,

her skal kun nævnes, at den store jernbanelov af 27. maj 1908 foruden de tidligere nævnte statsbaneanlæg tillige fastslog bygningen af følgende baner: 1) Tørring—Thyregod og 2) Bryrup—(Funder) Silkeborg. Begge baner forudsattes bygget smalsporede, og statens tilskud til de nævnte anlæg fastsattes til $\frac{3}{5}$ af anlægsudgifterne. Om anlæg af en bane mellem Rask Mølle og Ejstrupholm indeholdt loven ingen bestemmelser.

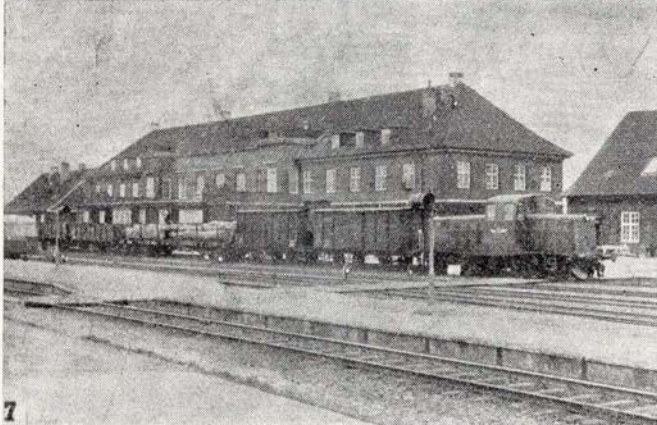
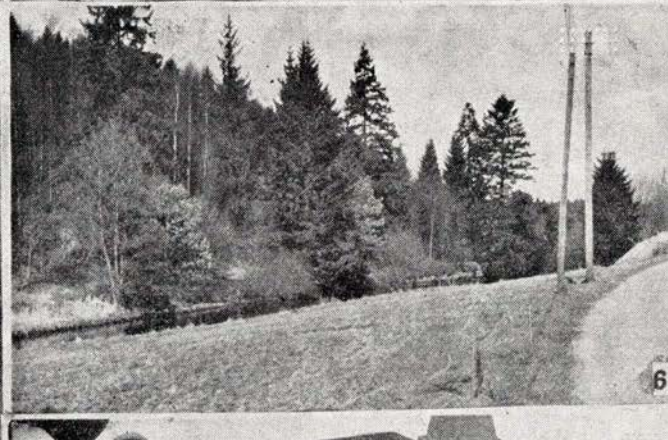
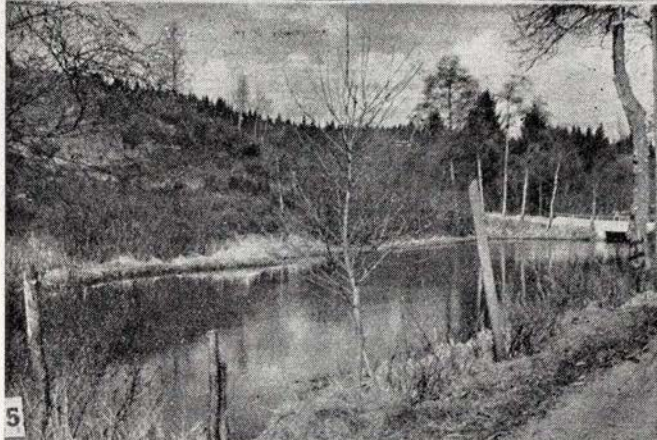
Loven tilfredsstillede imidlertid ikke de krav, der fra de interesserede kommuners side stilledes om ny baneanlæg, og der skete derfor intet for at fremme de ved loven vedtagne lovforslag. Tillige fremkom der nu planer om at ombygge de smalsporede baner til normalspor, hvilket regeringen billigede for så vidt angår Tørringbanen, medens man støttet af privatbanetilsynet ikke ville gå med til en ombygning af Bryrupbanen.

Under den videre behandling i det folketingsudvalg, hvortil behandlingen af sagen var henvist, vedtoges det dog til sidst, at også Bryrupbanen skulle ombygges. Tillige enedes man om anlæget af Rask Mølle—Ejstrupholm-banen, men disse lovforslag nåede ikke at blive behandlet i Rigsdagens samling 1916/17 og måtte derfor genfremsættes det følgende år. Ved den sidste store jernbanelov, der vedtoges den 20. maj 1918, vedtoges anlægene og ombygningerne af de nævnte baner, og dermed var grundlaget for Horsens Privatbaner, som vi kender dem i dag, endelig tilvejebragt.

Ombygningerne af Tørring- og Bryrupbanerne, disses forlængelse og anlæget af Rask Mølle—Ejstrupholm-banen skulle blive de sidste privatbaneanlæg her i landet, og arbejderne blev genstand for nogen opmærksomhed, da det kun i et tilfælde tidligere var sket, at en smalsporet bane (Skagensbanen) ombyggedes til normalspor.



Glimt fra Horsens Privatbaner



1) afgang fra Vrads 2) Brædstrup 3) Nr. Snede 4) Vrads 5) parti fra Lystrup 6) parti fra Vrads 7) så er vi i Horsens 8) trafikkontoret på Horsens st.

Fra privatbanernes værksteder



1) drejerværksted 2) hjulafretningsværksted 3) smedeværksted 4) værkfører B. Nissen 5) vognværksted
6) værkstedspersonalet 7) værkstedsformand H. Pedersen og Bamse

Banernes anden anlægsperiode 1920-1929

Efter vedtagelsen af loven af 20. maj 1918 iværksattes de ovenfor beskrevne anlægsarbejder ret hurtigt. Eneretsbevilling på ombygningen af Tørringbanen samt anlæg og drift af Rask Mølle—Ejstrupholm-banen udstedtes den 1. december 1919, eneretsbevillingen på anlæg og drift af Tørring—Thyregodbanen (i henhold til loven af 1908) den 31. december 1919, medens eneretsbevillingen på ombygningen og forlængelsen af Bryrupbanen til Silkeborg først udstedtes den 31. marts 1920.

Efter overståelsen af disse formalia, tog arbejderne i marken derefter deres begyndelse i 1920, men hele arbejdet skulle vare i godt 8 år, førend de ombyggede og nye baner skulle være færdige til indvielse. Årsagerne til denne meget lange anlægsperiode var den, at automobilerne, som det vil være bekendt, efter afslutningen af den første verdenskrig påbegyndte en meget følelig konkurrence, som skulle blive særdeles mærkbar for alle landets baner, hvorfor der, efterhånden som forholdene udviklede sig, opstod en velbegrundet ængstelse for, at de nu iværksatte baneanlæg skulle blive urentable, og ret snart drøftede man bl. a. i Silkeborg byråd eventuelt at indstille arbejderne.

Disse omstændigheder bevirkede, at arbejdet i lange tider lå helt stille eller kun skred meget langsomt frem, men alle betænkeligheder blev dog overvundet, uagtet at man efterhånden kunne se, at de nye baners rentabilitet ville blive stærkt forringet, og man enedes om at gennemføre de nu engang vedtagne baneanlæg.

Anlægsarbejderne udførtes af banerne selv under ledelse af ingeniør Nielsen. På de smalsporede baner foregik driften uhindret, hvilket som tidligere nævnt vakte nogen opmærksomhed.

Overbygningen på de nye baner kom til at bestå af 27,55 kg skinner, som var mere end dobbelt så svære som de på de smalsporede baner anvendte. Arbejdet foregik på den måde, at samtlige sveller fornyedes, hvorefter de gamle smalsporede skinner fæstedes inderst, medens de nye anbragtes yderst. Banernes overbygning måtte som følge heraf fuldstændig fornyes, hvortil kom, at planumsbredden måtte gøres større, som følge af, at normalsporede baner i forhold til smalsporede baner fordrer en sådan. For så vidt var der ingen problemer ved arbejdet, så længe dette foregik på fri bane, men på stationer måtte man indtil videre nøjes med at udskifte svellerne og iøvrigt tilrettelægge arbejdet,

således at en hurtig udskiftning af spor-skifterne ved overgangen til normalspor blev mulig.

Anlægget af Tørring—Thyregodbanen bevirkede flytningen af ca. 100.000 kubikmeter jord og Rask Mølle—Ejstrupholm-banen ca. 200.000 kubikmeter. For Bryrup—Silkeborgbanen blev der imidlertid tale om flytning af ikke mindre end ca. 600.000 kubikmeter jord, idet terrævan-skelighederne i det meget kuperede område syd for Silkeborg var overordentlig store. Banen måtte således føres gennem dybe gennemgravninger og over dæmninger, der ved Fogstrup er ikke mindre end 20 meter høje, og således om ikke Danmarks højeste så dog en af landets højeste jernbanedæmninger. I nærheden af samme sted føres banen op i en højde af ca. 120 meter.

Ved Them station måtte ca. 30.000 kubikmeter tørvejord bortgraves og fyld køres på stedet, og efter denne station er gravet en 4 km lang kanal sikret med betonplader for at forhindre, at et lille vandløb trods andre sikringsarbejder skulle forårsage udskridninger af den høje dæmning. Banens stigningsforhold er på denne strækning 1:60, hvilket næsten giver rutchebanefornemmelser.

Det har naturligvis ikke været muligt at undgå, at banen har fået mange og ret skarpe kurver, idet man har været henvist til i så stor udstrækning som muligt at lade banen følge terrænet. Af samme årsag blev det nødvendigt at flytte Bryrup station for at tilvejebringe mulighed for at videreføre banen på den mest hensigtsmæssige måde, og det vil således ses, at bygningen af Bryrup—Silkeborgbanen både var en vanskelig og interessant opgave.

Horsens—Bryrup—Silkeborgbanen åbnedes for offentlig trafik den 10. maj 1929 — Horsens—Tørring—Thyregodbanen og Rask Mølle—Ejstrupholm-banen den 16. maj 1929. Straks efter afsendelsen af de sidste aftentog på de smalsporede baner, afgik fra Horsens arbejdstog, som i natens løb foretog de nødvendige omlægninger på landstationerne, og det viste sig, at hele det af banerne nøje tilrettelagte arrangement klappede fuldstændig, hvilket tjener disse til megen ære.

Til driften på de ombyggede og nye strækninger anskaffedes 8 damploko, der leveredes af det tyske firma Henschell & Sohn i Cassel. (De danske tilbud på levering heraf var meget dyrere). Endvidere anskaffedes hos De Forenede Automobilfabrikker i Odense 6 benzinmotorvogne

å 100 hk, medens alle vogne leveredes af Scandia i Randers. Alt det nye materiel var udstyret med trykluftledning eller bremse, hvorved banerne på dette punkt dengang var langt forud for statsbanerne, som først i slutningen af trediverne for alvor indførte trykluftbremsen på alt materiel. Udover det nævnte materiel er der til Bryrupbanen i 1930 leveret 2 stk. diesel-elektriske motorvogne å 225 hk.

Efter ibrugtagningen af de nye baner samledes det gamle smalsporede materiel på vognkirkegårde i henholdsvis Tørring og Bryrup. Mulighederne for at realisere dette samt de gamle skinner, der efter åbningen af de nye baner toges op, var naturligvis ikke store, hvorfor størsteparten blev hugget op. To damploko solgtes dog til Kolding—Egtvedbanen i 1929, men efter denne banes nedlæggelse året efter undgik de to maskiner ikke at dele skæbne med det øvrige smalsporede materiel.

Driften på strækningerne Horsens—Thyregod og Rask Mølle—Ejstrupholm overtoges af et nyt jernbaneselskab — Horsens Vestbaner, medens driften Horsens—Bryrup—Silkeborg Jernbaneselskab overtog driften på den nævnte strækning. På samtlige strækninger indsattes 6 tog daglig i hver retning, hvoraf 2 påregnedes fremført af damplokomotiver af hensyn til godstrafikken og 4 af motorvogne. Iøvrigt tilstræbtes tilrettelagt en så hensigtsmæssig køreplan som muligt, og da samtidig det nye materiel var meget tillokkende, håbede man fra banernes side naturligvis på, at publikum ville benytte banerne i så vid udstrækning som muligt.

Udgifterne ved de nye baneanlæg var betydelige. Iflg. en opgørelse foretaget i 1939 (anlægsregnskaberne var på dette tidspunkt endnu ikke afsluttet) androg de for Horsens Vestbanernes vedkommende kr. 7.410.848,—, hvori dog indgår et beløb på kr. 685.360,—, omtrent svarende til den smalsporede Horsens—Tørringbanes aktiekapital. Anlægsregnskabet er dog til gengæld godskrevet denne banes reservefond kr. 89.213,—. Midlerne tilvejebragtes ved aktietegning fordelt med 48 % til staten og 52 % til de interesserede kommuner. Omkostningerne ved ombygningen Horsens—Bryrupbanen samt forlængelsen Bryrup—Silkeborg androg på samme tid kr. 6.064.640,—, hvoraf kr. 1.016.870,— svarende til den smalsporede banes aktiekapital. Midlerne hertil er ligeledes tilvejebragt ved aktietegning fordelt med 54 % til staten, 44 % til kommunerne og 1,6 % til private.

De ombyggede baner indførtes til den nye statsbanestation i Horsens (taget i brug i 1928), hvorefter den gamle fællesstation nedlagdes. Horsens statsbanestation er nu udgangspunkt for samtlige privatbaner fra Horsens, og udviklingen har her fulgt de samme retningslinier, som andre steder rundt om i landet, hvor man i tidens løb har nedlagt de unødvendige særstationer for privatbanerne.

Horsens—Juelsmindebanen i mellemkrigsårene:

På Juelsmindebanen skete der ikke væsentlige ændringer i forholdene indtil midten af tyverne, hvor konkurrencen fra automobilerne for alvor satte ind. Men efterhånden som denne blev stærkere og stærkere, måtte der for alvor gøres noget, og man besluttede at tage konkurrencen op.

Nu var forholdet det, at såvel banens hovedspor som det rullende materiel efterhånden trængte til udskiftning, og som følge heraf fornyedes banens overbygning i 1927 med nye 27,55 kg skinner, idet dog en strækning ilagdes 33,4 kg skinner. Den tiltrængte fornyelse af det rullende materiel måtte dog udskydes nogle år endnu, indtil en modernisering af banen i henhold til loven af 14/4 1931 kunne vedtages.

Herefter udrangeredes banens 4 gamle damplokomotiver og til erstatning herfor anskaffedes hos Frichs i Aarhus 3 stk. nye moderne diesellokomotiver hver på 415 hk., ligesom en væsentlig del af banens vognpark udskiftedes med nye og mere tidssvarende. Anskaffelsen af det nye materiel bevirkede, at maksimalhastigheden på banen kunne sættes op med en dertil svarende nedsættelse af rejsetiderne, ligesom driften på banen blev fuldstændig motoriseret. (Iflg. en opgørelse fra 1937/38 kørtes således ca. 118.900 motortogskilometer og ingen damptogskilometer). Udgifterne til moderniseringen var meget betydelige og androg kr. 789.147,—, der for størstepartens vedkommende tilvejebragtes ved statslån.

Banens driftsresultater har siden driftsåret 1930/31 vist underskud og har trods alle bestræbelser ikke kunnet forbedres. Det må i denne forbindelse erindres, at banen gennemskærer en del af Vejles opland, hvorved de oprettede bilruter i væsentlig grad har været i stand til at fragte banen en betydelig del af såvel person- som godstransporterne.

Horsens—Odderbanen i mellemkrigsårene:

For Horsens—Odderbanens vedkommende var den i ovenstående afsnit næv-

te moderniseringslov ikke af samme betydning som for Juelsmindebanen. Forholdet var imidlertid også det, at denne bane var 20 år ældre, Horsens—Odderbanens overbygning trængte således ikke i samme grad til fornyelse, og moderniseringen kom derfor væsentligst kun til at omfatte anskaffelsen af 2 benzinmotorvogne. Udgifterne til Odderbanens modernisering androg derfor kun ca. kr. 140.000,—.

Banens driftsresultater har siden driftsåret 1928/29 vist underskud, og der har ikke siden vist sig nogen mulighed for at forbedre disse, til trods for, at banen har ret betydelige transporter af mergel fra Søvind station. Banens linieføring har formentlig som tidligere omtalt en væsentlig andel i den uheldige udvikling, hvis virkninger som årene er gået er blevet stedse mere mærkbare.

Moderniseringen af banerne.

Efter afslutningen af den anden verdenskrig stod det klart, at det, for at bringe banernes tilstand såvel hvad angår det rullende materiel som skinnelagemet i overensstemmelse med tidens krav og for at sætte disse i stand til at møde en fornyet konkurrence fra automobilismens side, ville være nødvendigt at gennemføre en omfattende modernisering. De meget høje kulpriser gjorde yderligere sit til at fremskynde den nødvendige modernisering, idet det hurtigt stod klart, at det for at nedbringe driftsudgifterne mest muligt, ville være nødvendigt at motorisere driften i størst muligt omfang.

Med hensyn til rullende materiel er der ved den nu afsluttede modernisering anskaffet følgende:

8 skinnebusmotorvogne, fordelt med 2 til Horsens Vestbaner, 2 til Horsens—Bryrup—Silkeborg jernbane, 2 til Horsens—Juelsmindebanen og 2 til Horsens—Odderbanen.

7 skinnebuspåhængsvogne, ligeledes fordelt med 2 til hver af de nævnte jernbaner bortset fra Odderbanen, der kun har fået 1.

3 dieselloko (å 375 hk.), hvoraf Horsens Vestbaner har fået 2, leveret henholdsvis 26/6 og 16/10 1953, og Odderbanen 1, leveret 26/8 1953.

Desuden er der i 3 af Horsens Vestbaners og i 1 af Odderbanens og 1 af Horsens—Bryrup—Silkeborgbanens ældre motorvogne ilagt nye Leylandmotorer, ligesom der er foretaget en indvendig modernisering af Bryrupbanens 2 dieselelektriske motorvogne. — Det bør måske i denne forbindelse nævnes, at Juelsmindebanen har afhændet det ene af banens 3 diesellokomotiver til Bryrupbanen, medens Horsens Vestbaner har solgt et damplo-

komotiv til Odderbanen, der for nylig udrangerede sine 4 gamle damploko.

I Horsens er opført en ny remise til brug for Horsens—Odderbanens skinnebusser og det nye dieselloko, og desuden er der foretaget forskellige udvidelser og forbedringer af remiserne i Horsens, Thyregod og Juelsminde.

Med hensyn til banernes overbygning er der ligeledes sket forbedringer, således især for Horsens—Odderbanens vedkommende, hvor der er nedlagt ca. 3500 stk. dobbeltsveller i skinnestødene. Ligeledes er der foretaget udveksling af en del sveller og skinner.

En del af banernes stationer er blevet moderniseret og bl. a. forsynet med daglyssignaler, ligesom kontorinventaret er blevet fornyet. Moderniseringen af banernes stationer har dog især omfattet Brædstrup og Tørring, som er blevet ombygget til kombinerede jernbane- og rutebilstationer, hvortil alle rutebiler til disse byer kører.

Som det vil ses af ovenstående, har moderniseringen af banerne været ret omfattende, og med anskaffelsen af det nye motormateriel er damptogskørslen på alle strækninger nu ophørt. Der skulle derved være mulighed for at tilvejebringe betydelige besparelser i driftsudgifterne samtidig med, at det har været muligt at tilrettelægge en forbedret køreplan, der kan imødekomme ethvert rimeligt krav.

Skildringen af Horsens Privatbaners historie kan ikke afsluttes uden en kort omtale af banernes nye trafikkontor i Horsens. Dette er fra den 1. december 1952 flyttet hertil fra Lund station, og herfra foregår nu den daglige togledelse, vognfordeling m. v. under ledelse af trafikinspektør C. Arpe. Trafikkontoret har til huse i en nyopført bygning på 3. peron på statsbanestationen.

Driftsbestyrere ved Horsens Privatbaner:

Bortset fra Horsens—Tørringbanen har alle Horsens Privatbaner fra deres åbning for offentlig drift haft driftsbestyrer fælles med de øvrige baner. Driftsbestyrer for Horsens—Tørringbanen var N. P. Stensballe fra 1891 til 1921. Fra 1921 har alle banerne haft fælles driftsbestyrer.

Banerne har iøvrigt gennem årene været ledet af efternævnte driftsbestyrere:

Ingeniør H. Helweg fra 1884 til 1894.

Ingeniør A. Bentzon fra 1894 til 1897.

Ingeniør S. Solmblad fra 1897 til 1931.

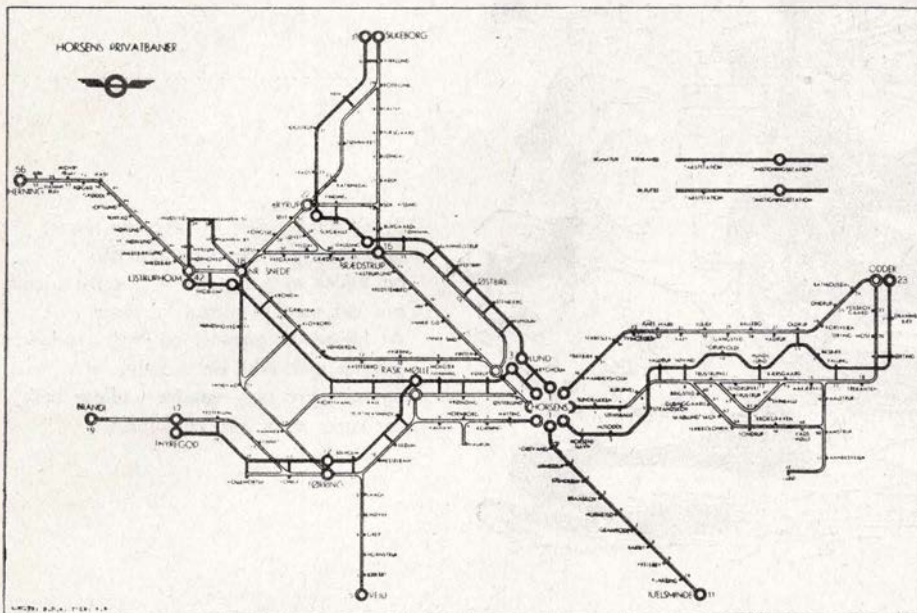
Ingeniør Johs. G. Nielsen fra 1931 til 1949.

Banernes nuværende driftsbestyrer er direktør, civilingeniør N. Damgaard Andersen.

Rutebil- TJENESTEN



Automobilmester J. Bisgaard



Horsens Privatbaners jernbane- og rutebilnet



Trafikkontrolør V. Berthelsen



Banernes nyeste rutebil

Fra Danske stationer —

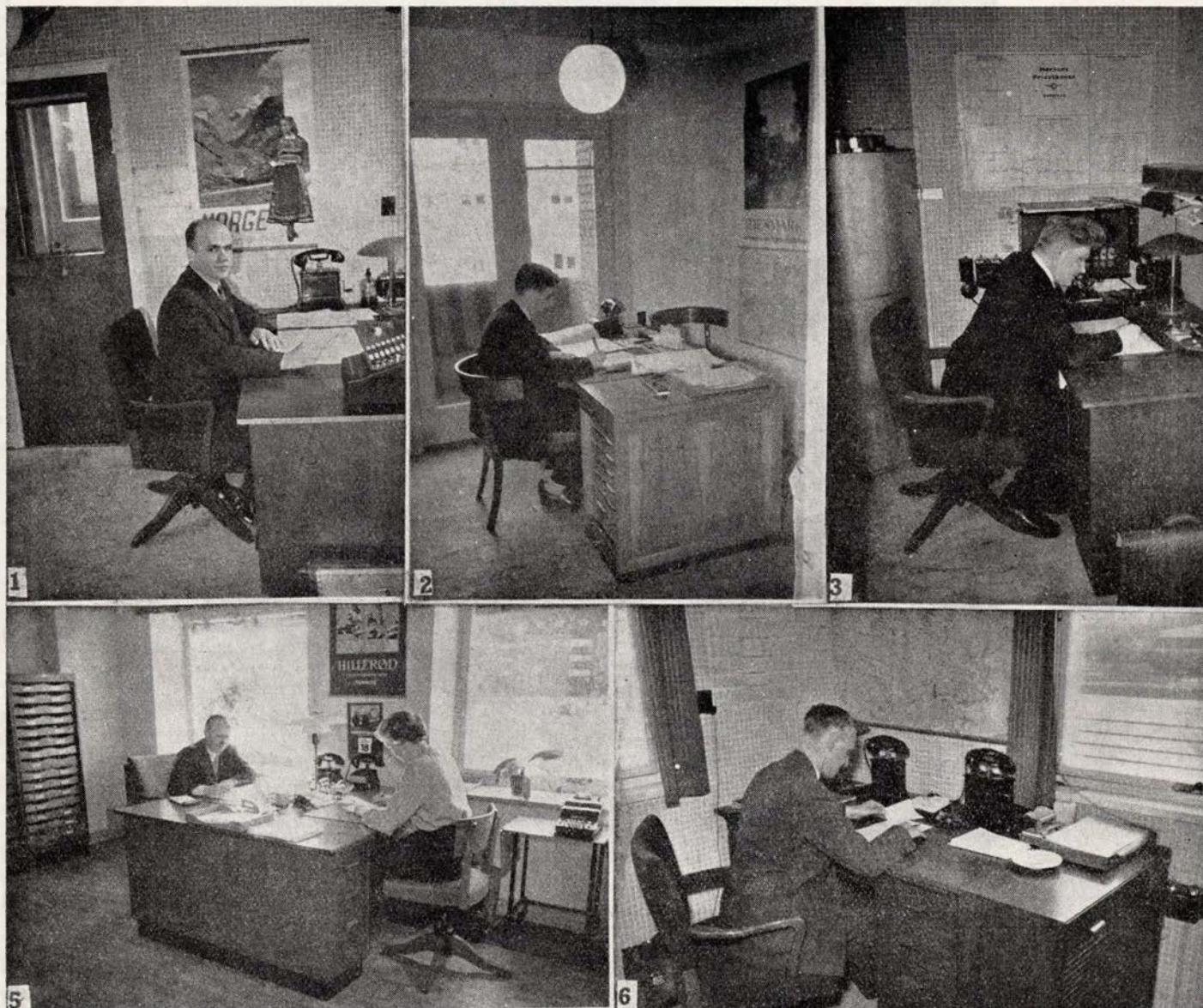


Ja, Bilsbæk lyder jo ikke saa slemt, men rime paa det kan man ikke, og bilens aargang har vi næsten glemt, saa det maa vi altsaa la' ligge. At bæstet er gammel og utæt og læk, generer nok ikke de tvende, og at andre maa vandre i bilens bæk, det rører dem ikke en kende.

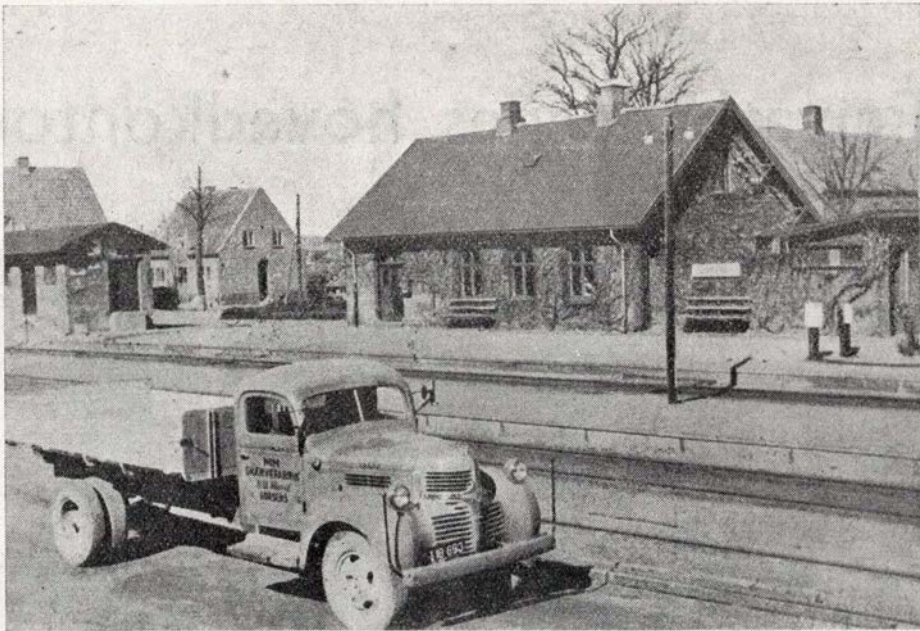


Paa Dyrehavsbakken man tyren kan sla' for femogtyve øre for panden. i Slagballe har de det mere sjovt der kan de slaa paa hinanden. Der gælder ej bare det største tæ'sk, men om paa bagen at ha' godt med flæsk.

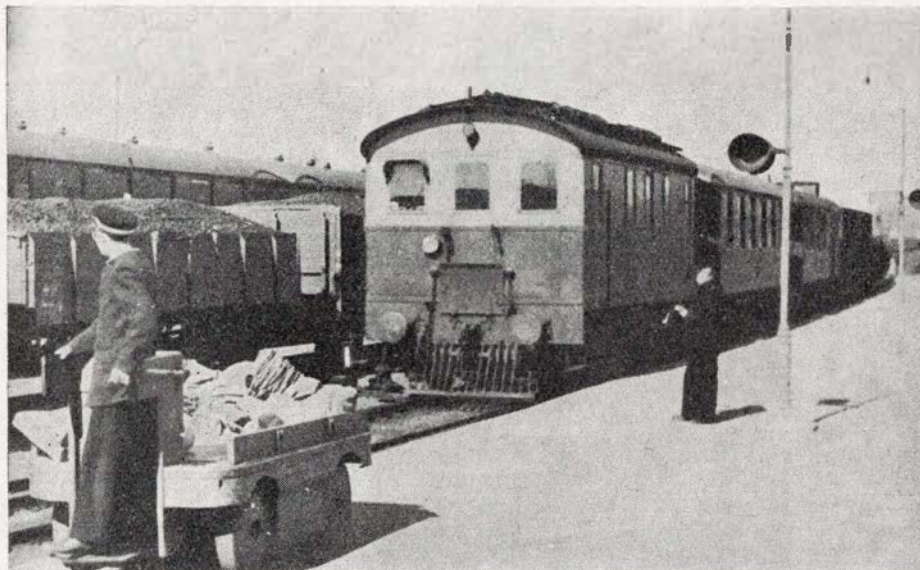
Privatbanernes hovedkontor



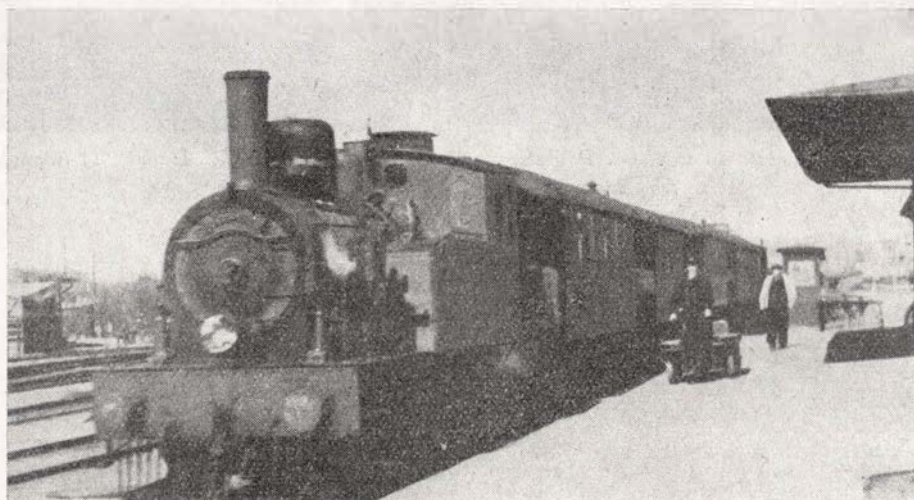
1) overtrafikass. T. Næss-Schmidt 2) trafikass. P. Østergaard 3) o.trafikassistent W. Lindek 4) Bogholder I. Holmberg og frk. Bente Friis 5) trafikinsp. C. M. E. Arpe



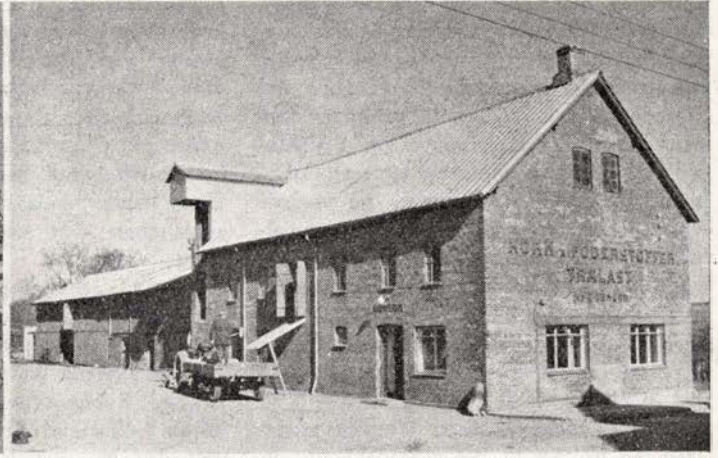
Lund station



Motortog



Damp tog



Direktør Aage Nielsen, A/S C. Lenler, Østbirk

Horsens by og omegn

Af Johs. Nielsen

Skønhed som De ikke aner, findes langs private baner, og Horsens Privatbaner danner ingen undtagelse fra reglen, de bekræfter den tværtimod fuldtud.

*Kære læser. Hvorfor altid rejse samme steder hen?
Hvis i fjor De var ved havet,
hvorfor så i år igen?
Tag til Horsens for eksempel,
for at prøve noget nyt.
Jeg kan love Dem på forhånd,
De vil ikke blive snydt.*

*Gæsten med de store penge
og de andre med de små,
gøres der på disse kanter*

ikke nogen forskel på.
Man kan komme helt alene,
parvis og i sluttet trop,
— her får alle god behandling,
her bli'r ingen trukket op.

Med dette lille uddrag af salig Ærbødigt's vers om Horsens må det være mig tilladt at give udtryk for min — efter meget indgående studier i marken — med Ærbødigt i enhver retning sammenfaldende opfattelse af Horsens. Jeg vil senere finde det nødvendigt at bruge flere citater af Ærbødigt, der på en for ham såre naturlig og meget karakteristisk måde har formået at give udtryk for de tanker og følelser, der uvilkårligt opstår hos den, der prøver at sætte sig ind i den særlige

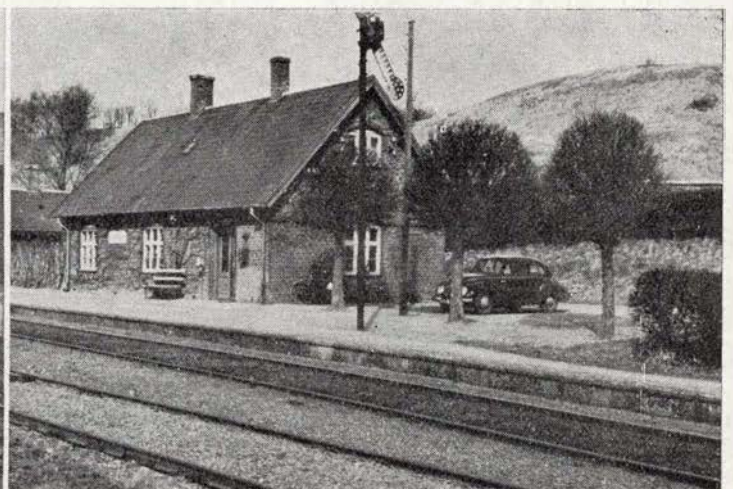
atmosfære, der råder over Horsens by og dens smukke opland.

Som ikke-tyde — et undskyldende moment kan dog fremføres: begge mine forældre var jyder — har jeg været genstand for en imødekommenhed og gæstfrihed over alle grænser, hvor jeg kom frem, ja, selv fra naturens hånd blev jeg tildelt sne, når jeg ønskede det og solskinsvej, når jeg havde brug derfor.

Horsens er uden tvivl en meget gammel by. Affaldsdyngerne ved Nørrestrand, bynavne som Torsted, Tyrsted, Oens, Oenstrup (Ørnstrup) vidner om, at der her allerede i ældgamle tider har været bosteder, og omtrent hvor nu statsfængslet ligger, lå engang landsbyen Lovby, hvilket navn tyder på, at der her har været et



Søvind st.



Lundum st.

thingsted. Et minde om den forsvundne by haves formentlig i navnet Løghøj, oprindeligt Logholm (Lovholm). Sandsynligvis har thingstedets nære beliggenhed ved fjorden givet anledning til, at byen Horsens lidt efter lidt er vokset op. I Valdemar den Andens jordebog og i et dokument fra 1247 støder man på navnet Horssnes, og efter år 1530 møder man altid formen Horsens.

Byens våben, en hest under et lindetræ, støtter den formodning, at byen bærer navnet efter en hest. Det ældste byvåben, man kender fra Horsens, findes i et segl fra år 1421.

I det 11. århundrede er Horsens møntstad, og fra det 13. århundrede haves en afskrift af den slesvigske stadsret, som af Horsens borgerskab er sendt til Æbeltoft borgerskab efter derom fremsat anmodning. I det 13. og 14. århundrede tager flere munkeordener ophold i Horsens, og år 1261 skænker ridder Nicolaus til Barritskov en grund til opførelse af et kloster på området mellem Æn, Borgergade, Fugholm og »Byens østre gavlk«, og af dette

kloster står endnu kirken. År 1562 skænkede kong Frederik den Første gråbrødre-klostret og kirken til byen som tak for Horsens borgerskabs troskab mod reformationen, efter at munkene forinden var uddrevne på grund af ulydighed mod kongens befaling. Senere fik byen et Sct. Hans kloster, hvis jordtilliggende i Horsens udgør den senere ejendom Stjernholm.

I det 13. århundrede har mange adelige deres gårde i Horsens, som til trods for betydelige ødelæggelser ved krig og ildebrande allerede da er en betydelig handelsby. Byen sættes på det tidspunkt højere i skat end Århus og halvt så højt som den tids betydeligste byer: Viborg, Ribe og Lund, og kongerne tager ofte og gerne ophold i Horsens, hvor der flere gange holdes rigsdag.

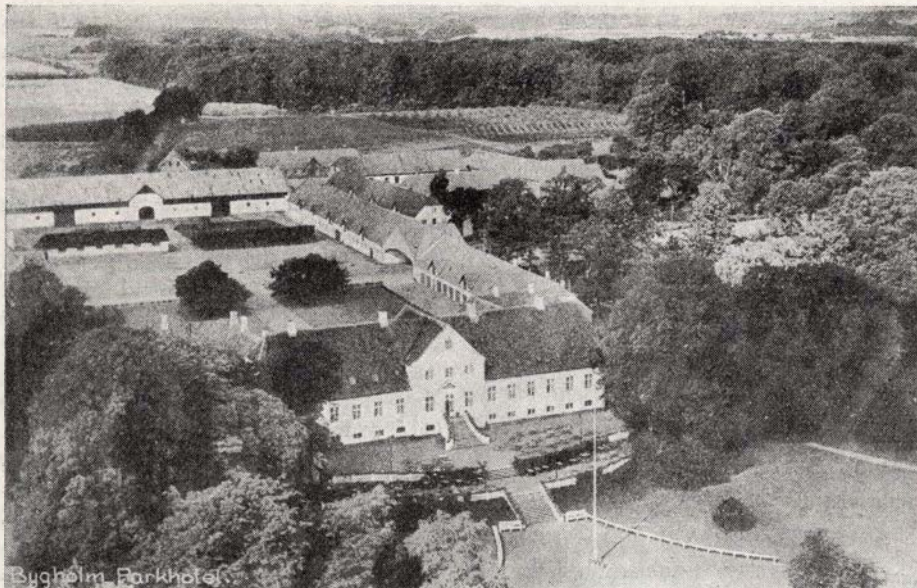
Den 9. februar 1523 har kong Christian den Anden en sammenkomst i Horsens med de misfornøjede jyske adelsmænd, og i august 1534 hyldes kong Christian den Tredie af jyder og fynboer uden for byen.

De økonomiske forhold er på den tid meget svingende, og flere gange må Horsens have skattefrihed eller skattelettelse. I året 1517 er forholdene dog så gode, at Horsens-borgerne kan låne kongen 200 rhinske gylden, og i 1573 får Horsens by endog kongetiende af Lundum og Hansted for et lån, den har ydet kongen. Disse svingninger til trods må det dog siges, at Horsens by til begyndelsen af det 17. århundrede er i jævn fremgang, så udvidelser nødvendiggøres, og i 1581 ses kongen at have givet tilladelse til byvoldens udlægning til byggepladser. Til trods for, at byens håndværkere på dette tidspunkt tildeles forskellige privilegier, er det dog handelsstanden, der rangerer højest, og kun dens medlemmer får sæde i byens råd.

Krigen i det 17. århundrede bragte for Horsens, som for så mange danske byer, tilbagegang — en tilbagegang, der i særlig grad ramte de jyske byer, og da Horsens i århundredets midte hjemsøgte af pest og senere plyndres og afbrændes, var man ved at tabe modet.



Luftfoto af Horsens set fra havnen



Bygholm Parkhotel, Horsens

År 1442 fik Horsens rettigheder som købstad, 1780—1807 levede som bekendt 4 russiske prinser og prinsesser i forvisningshof i »Palæet« på torvet, og 1810—1829 levede prinsesse Charlotte Frederikke, der var gift med den senere kong Christian den Ottende, i forvisning i Horsens. 1856 anlagdes Horsens havn, 1867 førtes den østjydske længdebane gennem Horsens, og 1887 byggedes verdens første andels-svineslagteri i Horsens, og der var nu skabt forudsætninger for den rivende udvikling, der fandt sted i de kommende år.

Allerede år 1313 påbød kong Erik Menved, efter at bondeopstanden mod ham var slået ned, de oprørske bønder i Hattings herred at opføre en borg ved Horsens, der fik navnet Bygholm.

Gennem 300 år var Bygholm bolig for lehnsmændene over det i Løve Syssel oprettede Bygholm lehn, der bestod af Bjerger herred, Voer-Nim herreder, øen Ende og Horsens by. Synlig fra fjorden og vejene omkring Horsens stod borgen gennem disse århundreder på sit høje voldsted som en trusel mod oprørere og ydre fjender og som et sikkert og skattet hvilested for landets konger og stormænd, når de drog gennem landet. År 1617 lod kong Christian den Fjerde slottet nedbryde, og lehnsmændene tog bolig på slottet Stjerneholm i Horsens. 1812 blev de sidste ruiner af Bygholm slot tildækket.

År 1601 solgte kronen Bygholm til Peter v. Uffesen fra Hamburg for 40.661 rdl., og i 1775 opførte den daværende ejer, etatsråd Lars Thygesen, det Bygholm, vi kender i dag. 1919 købte Horsens kommune det smukke, gamle slot, som den med nænsom hånd lod restaurere og ombygge til hotel og restaurant omgivet af en 60 tdr. land stor, gammel park, som i

sig selv er en seværdighed. Et kortere eller længere ophold på Bygholm Parkhotel vil for enhver blive en uforglemmelig oplevelse. Intet andet af vore gamle, til lignende formål restaurerede slotte og herregårde, byder den komfort, den charmerende blanding af oprindelighed og moderne interieurs og eksterieurs, og ledelsen har i sjælden grad forstået at leve op til de forpligtelser, som denne gamle borg, der er fredet i klasse A, på så mangfoldige områder stiller til historisk viden, takt og smag. Utallige er de gæster, som i årenes løb har besøgt og boet på Bygholm Parkhotel og som her hjemme og i udlandet har medbragt og genfortalt erindringer, som i løbet af meget kort tid står omgivet af eventyrets glans og atter og atter får dem til at vende tilbage for at nyde genesynet.

Har man kun få dages ophold i Horsens, må man give sig tid til en byvandring, og aflægger De turistkontoret, som

ligger lige overfor banegården til højre, et besøg, er De sikker på en elskværdig og kyndig vejledning. Horsens skønne omgivelser skal først og fremmest ses fra et af Horsens Privatbaners skinnebusstog, det vil altid være en billig, uforglemmelig og dejlig oplevelse. Husk, at hvor i vort smukke land, De kommer på ferie: Skønhed, som De ikke aner, findes langs private baner.

Horsens fjord er et helt kapitel for sig, og De må ikke glemme sejlturen fra Horsens til Snaptun-Hpærnø-Endelave. Kommer man sejlende til Horsens, vil man i klart vejr opleve en af de smukkeste fjorde i det danske land. Yderst har man Kalvsnakke, den yderste pynt på det skønne Gyllingnæs, og allerede herfra kan man skimte Horsens by. Fjorden skærer sig 10 sømil ind i landet mellem Kalvsnakke og Hundshage. I selve fjordgabet ligger øerne Alrø og Hjærnø — mellem Alrø og kysten øvre under Stensballe ligger den lille ø Vårsø, og langs fjordens bredder veksler skovklædte højedrag med grønne marker. På sydkysten bemærkes Nederskov med Boller slot, der tidligere hørte under Frijsenborg, men nu er indrettet til hvilehjem i vidunderligt smukke omgivelser. Horsens fjord er den ideelle tumleplads for sejlsportsfolk og roere, og på lune, smukke sommeraftener er fjordens friske vand fyldt med fartøjer af alle mulige slags. Måler man afstanden fra Gyllingnæs til sandbankerne på Hundshage, er Horsens fjord her ca. 8 km bred, og man har fra fjorden her en betagende udsigt over de smukkeste og mest karakteristiske landskaber i Jylland. Mod nord ser man Stensballes skove, der dypper fødderne i Horsens fjord, og når man kommer længere ind, øjner man Stensballegårds hvide mure. Mod syd bemærker man den dybe kløft ved Klokkedal, i hvis bund en bæk risler mod fjorden.



Tørring station

Vel er områderne også seværdige og dejlige set fra landevejen, men fra toget ser man dem under en synsvinkel, der drager tankerne hen på storslåede alpelandskaber.

I høj grad anbefalelsesværdig er også en tur ad den gamle hærvej til Kollemorten, i hvis umiddelbare nærhed findes Gudenåens udspring. Atter føler jeg mig betaget af Ærbødigt, når han skriver:

*Væhr og Purhøj, Bjerrelide
og Juelsminde badestrand,
Egebjerg, hvor uden møje
men til Schweitz sig drømme kan.
Og hvad mange ikke aner:
Vil man følge Gudenå
på dens bugter gennem Jylland,
man i Horsens starte må.*

Med Juelsmindebanen over Gramrode med en lille Afstikker til de bekendte Klejs bakker, når man Juelsminde, »Kattegats ferieby«. Utallige mennesker har her i årenes løb hentet brune kroppe, sundhed og ro. Juelsminde er en åben by med en velordnet byplan, og ved nærmere eftersyn erfarer man da også, at Juelsminde først af alle danske byer har haft en byplan, nemlig siden 1916. Overalt bemærker man de spor, som slægten Schou Palsgaard har sat sig, og man ser her et smukt eksempel på, hvorledes ånd, skabt af rige slægtstraditioner og pligtfølelse parret med ubestridelig dygtighed og fremsyn, formår at gennemtrænke og præge alle interessesfærer. Ved et besøg på Palsgård, hvor jeg fik et førstehånds indtryk af denne skønne, gamle herregård med dens ultramoderne industriafdeling, talte jeg med kontorchef Lepper og direktør Nielsen. Jeg fik opfattelsen af, at man her forstod at tage tiden i agt og brugte hver dag og time til arbejde og, at man følte sig under ansvar overfor den tradition og det livssyn, der var egne for herrerne til Palsgård, den ansvarsfølelse for andres ve og vel, der bl. a. i så høj grad har præget Juelsmindes udvikling.

I mange år lå fregatten Jylland opankret under kysten ved Juelsminde, vedligeholdt af godsejer Schou til Palsgård, og endnu ligger fregattens store anker som Juelsmindes vartegn på en plads i byens udkant.

Den gamle Færgedgård i Juelsminde, der ejes af Palsgård, men er bortforpagtet, er opført 1813 til bekvemmelighed for de rejsende, der skulle færge over til Bogense på fyn. Selv om man også dengang på Færgedgården gjorde alt, for at gæsterne skulle føle sig tilfredse, har det sikkert være en blandet fornøjelse at sidde i det af tællelys og tranlamper nødtørftigt oply-

ste rum for at vente på færgesmakken. I det nuværende etablissement er den gamle Færgedgård bevaret, og en ultramoderne tilbygning har gjort det muligt at drive en meget betydelig sommerforretning. Hotel Færgedgården har 35 Senge, der er fuldt belagte i hele sæsonen. De pragtfulde værelser og opholdsstuen, maden og betjeningen og ikke mindst den smukke omegn med skov og strand i umiddelbar nærhed, har skabt et trofast klientel af årligt tilbagevendende gæster. Jule- og nytårsferie på Hotel Færgedgården i Juelsminde, når sneen gavmildt har pudret træer og buske, værdsættes af mange som årets bedste ferie, og ledelsen sætter alt ind på at gøre den til en uforglemmelig oplevelse.

Juelsminde kuranstalt ligger i naturskønne omgivelser. Danmark har en rigdom på naturskønne egne, og man behøver ikke at tage til udlandet for at skaffe sig den nødvendige hvile og rekreation. Een af de sundeste og roligste egne er Juelsminde, der ligger 24 km fra Horsens yderst på den halvø, der dannes af Horsens og Vejle fjord. Med Horsens Privatbaner kommer man med moderne skinnestog let og behageligt til Juelsminde, og fra Vejle kommer man ad en fin, direkte landevej til Juelsminde.

Juelsminde er nærmest en lille villaby, et fredfyldt sted, hvortil dønningerne udefra kun sjældent når. Idyllisk, er den betegnelse, der først falder een på tungen, når man skal beskrive Juelsminde, og intet sted kan være bedre egnet til hvile og rekreatiionsophold. Juelsminde kuranstalt

ligger ved et højedrag, beskyttet mod den skrappe vestenvind, mens parkens smukke birketræer tager af for østenvinden uden dog helt at bryde den skønne Udsigt til kattegatsøerne Endelave og Æbelø samt den fynske nordkyst.

Kuranstalten består af en hovedbygning og et par mindre annekser, der er indrettet med alle tidssvarende bekvemmeligheder. Her er plads til 65 gæster, hvoraf til ca. 45 i hovedbygningen. For at sikre gæsterne den nødvendige ro opførtes i 1946—47 en nybygning, hvorved det lykkedes at samle hele personalet, med undtagelse af de vagthavende, udenfor hovedbygningen, og samtidig toges et nyt, moderne garageanlæg i brug.

Juelsminde kuranstalt er et fuldt moderne kursted med behandlinger bygget på den fysikalsk-diætetiske helbredelsesmetode, der søges at gøre en forstandig og videnskabelig anvendelse af naturens egne, kraftige hjælpekluder. Sommeren er vel nok for de fleste den smukkeste tid, men Juelsminde kuranstalt er åben hele året og er indstillet på at gøre også et ophold forår, efterår eller vinter til en glædelig oplevelse og et helbredsmæssigt vendepunkt for gæsten.

På en lille tur på opdagelse gennem Juelsminde besøgte jeg forhenværende togfører ved Juelsmindebanen, nuværende centralbestyrer Olesen, der havde besøgt af tidligere postmester Chr. Petersen. De to gamle herrer, der begge er omkring de 80, var livlige og raske, herr Olesen dog noget plaget af gigt. På Juelsminde havn fik jeg en hyggelig sludder med fi-



Palsgaard Juelsminde

sker Mårtens om gamle dage. Fisker Mårtens var i fin form til trods for, at han havde passeret de 70. Der havde i dagene for mit besøg netop været en kommission i København for at forhandle om en privat færgerute fra Juelsminde til Kalundborg. Fisker Mårtens fortalte, at også i hans unge dage tumlede man med de samme problemer, men nu håbede man, det blev til alvor, for skulle der oprettes en færgerute til Kalundborg, var Juelsminde naturligvis det eneste egnede og rigtige udgangspunkt, selv om han godt vidste, at man også i Odder arbejdede med et lignende problem. Vi talte om badeliv i Juelsminde og Mårtens genopfriskede for min erindring, hvad jeg godt vidste, at søbadning var en forholdsvis ny foreteelse, der i hvert fald var utænkelig omkring århundredskiftet. Dengang kom horsensianerne også til Juelsminde om søndagen, men ikke for at bade. Det var for at se en eneboer ved navn Changs, der boede i en jordhule og ernærede sig ved at sælge udskårne fugle af træ. Dem fremstillede han selv, og det indvundne provenu omsattes i brændevin, der udgjorde hans væsentligste føde. Så spartanske var man med hensyn til turistattraktioner dengang. For jernbanens vedkommende kendte man også dengang begrebet spidsbelastning på søn- og helligdage. Den klaredes ved indsætning af kreaturvogne, og efter sigende var det en fornøjelig afveksling i tilværelsen at se endagsturisterne forlade Juelsminde med hovederne ud af kreaturvognene. Dengang var respekten for damekupéen også stor, og ve den formastelige, der bevidst eller ubevidst tog ophold i en sådan; han blev omgående sat ud.

Fiskernes andelssalg, der ligger på havnen, og har et særligt sidespor fra stationen, har været af meget stor betydning for fiskerne i Juelsminde. Det er grundlagt i 1904 som det ældste i landet og har i foråret haft 50 års jubilæum med fisker Hans Jensen som formand og Niels Misser som en flittig og energisk deltager i det daglige arbejde.

En faktor af stor betydning for den daglige trafik på Horsens er rutebilejer H. Ravnsborg, Juelsminde. Fra en beskedne begyndelse har han, bistået af sin hustru, ved flid og energi eller rettere ved slid og slæb formået at skabe forbillige rutelinier, som det er hans håb med tiden at kunne overgive i sin søns hænder. Ravnsborg junr., der endnu går i skole, følger allerede i sin faders fodspor og ved alt, hvad der er værd at vide om biler, køreplaner og alle de mange ting, der betinger en rutes trivsel. Man kan vist roligt sige, at Ravnsborg har haft en heldig hånd i alt, hvad han har fore-

taget sig, men det ville være urigtigt at sige, han er kommet sovende til sine resultater. Der var jo ingen, der garanterede ham, at hans ruter ville få succes, da han i sin tid begyndte, og bekymringer og spekulationer var sikkert ikke ukendte begreber for ham i de første år, og er det vel for så vidt heller ikke endnu. Nu kører hans fine, velholdte rutebiler på landevejene, hvor de dagligt betjener mange glade og tilfredse kunder, som alle er enige i, at bedre service end den, Ravnsborgs rutebiler yder, fås ikke.

Nedenstående bringer jeg i afskrift et brev, hvis original sammen med nogle gamle fotografier fra bygningen af Juelsminde havn i 1866 venligst er udlånt fra Palsgårds arkiv.

H. A. Jørgensen,
Gjentoftegade 17.
Herr arkitekt Magdahl Nielsen,
K. Dbm. pp.,
Lundevangsvej 3, Hellerup.

Det er i år 40 år siden Juelsminde havn blev bygget, og da jeg har 4 fotografier fra den tid, som i hvert fald giver et lille bidrag til oplysning om stedet og tiden, og havnen vel kan siges at være grundlaget for Juelsminde bys opståen, har jeg tænkt, at disse fotografier måske kunne få plads sammen med øvrige arkivalier byen vedrørende. Når jeg tillader mig at henvende mig til herr arkitekten er det, fordi jeg ved, De med stor interesse i lang årrække har været beskæftiget med anlæggelsen af Juelsminde by. Jeg noterer enkelte data havnen vedrørende:

Den var konstrueret af havningeniør Emil Petersen, Vejle, på foranledning af

teglværksejer Rousthøj, der var sjælen i foretagendet og som nærede en urokkelig tillid til havnens betydning i fremtiden.

Stat, amt og kommune havde tilsagt $\frac{2}{3}$ af byggesummen (så vidt jeg husker), resten blev skaffet ved private tilskud, i hovedsagen gennem entreprenørerne, der skulle være medejere. Det var ikke nogen let opgave at finde et firma, der var villig til at lade kr. 50.000 blive stående, men endelig lykkedes det Rousthøj at få tømrermester F. Hinrichsen og entreprenørfirmaet Gunnensen & Hoffman til at træde ind. For dette firma afrejste jeg da i begyndelsen af april 1896 til Juelsminde for at forestå anlæget af havnen.

Jeg boede på kroen, der allerede dengang have sommergæster, og hvortil der om søndagen valfartedes fra Horsens i stor stil (tur-retur for enkelt pris med bannen). Den 2. december 1896 afleveredes anlæget ved en fest både i Juelsminde og på Jørgensens Hotel i Horsens. Der var tilfredshed og god tro til fremtiden. Teglværksejer Rousthøj nåede ikke så langt, han forlod tilværelsen kort efter kontraktens underskrift, der fandt sted i sengen på hotel i København. Han var meget syg men lykkelig over at have bragt det så vidt, og jeg tror, at havde kontraktafslutningen ikke fundet sted inden han døde, ville det ikke være sket, havnen ikke bygget — og hvad så med Juelsminde by?

Deres ærbødige
H. A. Jørgensen.

Ved indkørslen til Juelsminde Kuranstalt står en mindesten for teglværksejer Rousthøj, der var sjælen i såvel Juelsmindebanens som havnens anlæggelse,



Mergellæsning på Søvind station

men hvis minde og store betydning for Juelsminde synes at være ved at blive glemt. Det var i hvert fald ikke muligt for mig at finde billeder af hans mindesten eller oplysninger om ham i Juelsmindes turistbrochure. Jeg håber med vedføjede fotografi og det ovenfor gengivne brev at have vakt fornyet interesse om een af Jyllands store sønner, der i særlig grad fortjener at mindes i Juelsminde — ikke alene blandt de ældre, som endnu husker ham, men også blandt de unge, der bærer fremtiden på deres skuldre. Også de står i taknemlighedsgæld til afdøde teglværksejer Rousthøj, Stenderup.

✱

Horsens—Odder Jernbane

bringer Dem ud på et andet, yppigt stykke Danmark, fra gammel tid betegnet Hads herred. På vejen kommer man forbi Stensballegård Slot, hvorfra der kun er 1,5 km til Væhr kirke, der rummer Griffenfeldts gravkapel, i Søvind må man se på Søvind Mergelleje, N. A. Mortensen & Søn, og gøre sig bekendt med det store arbejde, der er gået forud, før mergelen kan læsses på Horsens Privatbaners jernbanevogne på Søvind st., for derfra at blive befordret ud over landet. Over »Glibinggård« gennem Skablund skov til Sondrup strand og Uldrup bakker når man ud til Amstrup, Gylling, Soby, Hou, Saxild eller Rude, og når man har taget denne tur, har man et lille indtryk af den særprægede natur, der findes i denne del af Jylland. Odder ligger ved Hads—Ning Herreders Jernbane (Arhus—Odder—Hou) og er endestation for Horsens—Odder Jernbane. Man ser ikke byen, før man er der, men med sine 5.300 indbyggere er Odder Jyllands største landsby og her findes et rigt forretningsliv, betydelige industrier og fortrinlige hoteller. Een af byens gader, Holsteinsgade, fører direkte ud i den smukke Vejlskov forbi Skovbakken med dens restaurant. Ad den kilometerlange Rosensgade kommer man ud til Lindealleen, en af landets smukkeste, der fører ud til Rathlousdal. Byens smukke, gamle kvaderstenskirke, der stammer fra tiden omkring 1150, er et meget velbevaret bygningsværk, der bl. a. rummer det pompøse gravmonument for admiral Jens Rodsten, der lod Rodstenseje opføre. En fund af middelalderlige lerkar fra den gamle ridderborg Bjørnkær ved Hou, bronzealderfundet fra Smederup Mose, fund fra den nylig udgravede ridderborg ved Kærsgård samt den i Mosholt mose fundne egetræsbåd, der er forsynet med tydelige runeindskrifter, findes på Odder Museum, lige før banegården.

Ad vejen langs stranden når man de

smukke badesteder Hou, Boulstrup, Dyngby, Saxild, Rude samt det gamle, interessante havneste: Norsminde med Ajstrup Strand på havnens nordside. Endnu engang må jeg minde om, at: skønhed, som De ikke aner, findes langs private baner.

✱

Banernes nye dieselloko

*Husk, med en af byens baner,
De en tur forsøge bør,
når de går, hvad de desværre
ikke alt for ofte gør.
Men endnu har vi da cyklen,
og på den man kommer nemt
rundt til mange sjældne perler
i det jydsk landskab gemt.*

Jeg ved ikke, om *Ærbødigt* med dette vers har tænkt på driften af Horsens Privatbaner efter ibrugtagningen af de nye dieselloko fra Frichs. Som bekendt findes der jo synske mennesker, og verset, som jo ikke er af ny dato, burde måske af direktør Damgaard Andersen være blevet opfattet som et varsel om kommende tiders vanskeligheder — eller, er det måske for meget forlangt af en privatbanedirektør? Nej, selvfølgelig ikke. Det er da kun et rimeligt krav til en privatbanedirektør, at han skal forudse og imødegå pris- og lønstigninger, skinnedbrud, uheld på Storebæltsoverfarten, togstandsning forårsaget af dårligt fremstillede foringer i nye dieselloko, snestorme, forsinkelser som følge af uheld forårsaget af letsindige chancerytters forsøg på at spare et par sekunder ved at køre foran toget i en overskæring og mange, mange andre ting. Forsinkelser fremkaldt af et af disse mange forhold bør naturligvis ikke kunne finde sted og giver enhver ret til på stående fod at udgyde sin vredes skåler over direktørens syndige hoved, og i tilgift fortælle ham ens uforgribelige mening om jernbanedrift, — hvad har vi ham ellers til? Regnskabet bør naturligvis give overskud, men se om det gør det. Har direktøren ikke frie hænder til at drive sin jernbane som enhver anden ordentlig forretning? Ja, jeg spørger bare. Kan han ikke selv, kan han vel nok få een af sine mange, overflødige medarbejdere til at kalkulere priserne ud for sig. Om ikke på anden måde, så efter det gamle, hævdevundne princip, at man lægger 100 % på indkøbsprisen og så håber på, at det dækker. Ellers må man naturligvis lægge noget mere på næste gang. Det er da så ligetil, ikke sandt? Hvorfor al den sikkerhedstjeneste — på stationerne — der sker jo aldrig noget af betydning, så den kun-

ne man da godt undvære? Hvorfor i det hele taget opretholde jernbanerne, når vi har rutebilerne, der er meget hurtigere, bekvemmere og billigere, hvorfor skal vi betale de store underskud for jernbanerne år efter år, vi får jo ikke noget for de penge? hvorfor, ja, jeg spørger bare som så mange tusind andre, der heller ikke har givet sig tid til at søge nøjagtige oplysninger.

Taler man med de medborgere, der i den offentlige eller kommunale administration sidder i stillinger, der giver dem anledning til et altomfattende overblik, får man et noget andet syn på sagen. Borgmester Robert Holm, hvis overlegne valgsejr for nylig fortæller et og andet om popularitet begrundet i forudsende, dygtigt udført arbejde til gavn for sine medborgere synes ikke, at de andele i underskud, som årligt må bevilges af Horsens kommune, er af en sådan størrelse, at de, alt taget i betragtning, ikke modsvares af de fordele, som tilføres fællesskabet, i dette tilfælde Horsens kommune, af Horsens Privatbaner. Bl. a. findes en solid, betalingsdygtig klasse af medborgere ansat ved Horsens Privatbaner som skatteydere i Horsens kommune, og da Horsens Privatbaner også selv sørger for pension til de medarbejdere, der på grund af alder ellers ville have været berettiget til aldersrente, bliver det såkaldte underskud egentlig nærmest et posteringspørgsmål. Dertil kommer, at Horsens Privatbaner på mangfoldige andre områder bringer fordele, som det er vanskeligt at opføre i penge, men som ikke af den grund er mindre reelle. På linie med borgmester Robert Holm udtaler tidl. borgmester Ravn, Silkeborg, og tidl. borgmester Juliussen sig, og da både borgmester Robert Holm og tidl. borgmester Juliussen sidder som formænd i hver sin banebestyrelse, synes jeg, man må tillægge deres udtalelser afgørende betydning. Amtmand P. Herschend, Vejle, der er formand for Juelsmindebanens bestyrelse, gav mig venligst anledning til en samtale om jernbaneforhold og offentlig administration, en samtale, der p. g. a. dens fortrolige karakter på mange områder unddrager sig referat. Amtmanden havde været, og er stadig, en varm forkæmper for størst mulig decentralisering i administrationen, og illustrerede det med en beretning om egne hændelser under besættelsen, da amtmanden på egen hånd førte forhandlinger med den tyske general v. Hanneken i Silkeborg, forhandlinger, der ofte krævede øjeblikkelige afgørelser på stående fod. Amtmanden syntes dog ikke, det offentlige endnu betalte for dyrt for de goder, som den fortsatte opretholdelse af vore stats- og privatbaner bød.

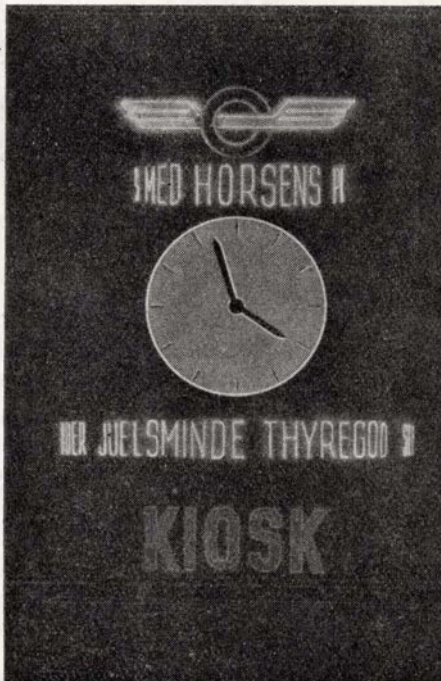
Hvorfor beklager man sig iøvrigt aldrig over det store underskud, vore landeveje giver? Her bevilges der af det offentlige millioner og atter millioner til forbedringer og vedligeholdelse uden, at der nogensinde høres utilfredse røster i den anledning. Her er det oven i købet en begrænset del af vore medborgere, som ved en Storebæltsbro, der høster størst udbytte af de gode landeveje, som vi dog alle må være med til at betale.

En lille historie om, hvor frie hænder en privatbanedirektør har i sine dispositioner, kan måske interessere een og anden. En privatbanedirektør havde engang for ikke så mange år siden fået sin bestyrelses sanktion til at indkøbe 3 dieselloko i udlandet. Særligt sagkyndige anbefalede en type, som i stort tal anvendes af amerikanske jernbaner og bl. a. også af de belgiske jernbaner. Den pågældende direktør rejste til Belgien og købte med forbehold af ministeriets approbation 3 dieselloko til en pris af kr. 365.000 pr. stk. med en leveringstid af ikke over 9 måneder. Efter hjemkomsten fik han afslag på indkøbstilladelse fra ministeriet med den begrundelse, at man ikke kunne undvære det pågældende beløb, der skulle betales i dollars, men at man kunne give tilladelse til køb af tre tilsvarende loko af dansk fabrikat. Tilsvarende stod i dette tilfælde for ministeriets regning. Da den pågældende jernbane manglede trækraft, og olie er betydelig billigere end kul i brug, købte man tre dieselloko af dansk fabrikat, som ganske vist var ca. kr. 100.000 dyrere pr. stk. og som først kunne leveres i løbet af 3 år. I disse tre år måtte den pågældende jernbane køre med kulfyrede loko, og betalte i dette tidsrum ca. 1 mill. kr. for kul, som i væsentligt omfang var indkøbt for dollars i Amerika. Da lokoen blev leverede, viste de sig på flere områder at være så dårligt arbejde, at de måtte tages ud af driften efter kort tids forløb og gennemgå omfattende reparationer på den pågældende jernbanes egne værksteder. Denne disposition, som den pågældende direktør tilsyneladende frit havde foretaget, gav i det første driftsår med de nye loko betydeligt underskud og den nye direktør var genstand for megen kritik mand og mand imellem for sine tilsyneladende dårlige dispositioner — men synes De, det var berettiget? Onde tunger vil endda påstå, at DSB kort tid efter fik tilladelse til indkøb af dieselloko af den type, man havde afslået at give den pågældende privatbane indkøbstilladelse til — men det turde vel være løgn.

Horsens Privatbaner har pr. 31. marts 1954 afsluttet sit årsregnskab, som denne gang er særpræget derved, at det er det

første regnskabsår, hvor man udelukkende har anvendt olie som drivkraft, og der er ingen tvivl om, at det på regnskabet har givet sig udtryk i besparelser til glæde for alle.

Når Horsens Privatbaners nye, smukke neonreklame, fremstillet af Jydsk Neon A/S, Århus, forhåbentlig i begyndelsen af maj er færdigopstillet på Berings Plads, vil den og det indbyggede store ur, give Horsens by et nyt ansigt, som den rejssende, der fra jernbanestationen søger op i byen, ikke kan undgå at bemærke og glæde sig over.



Jubilæumsgaven 1954

Forholdet mellem Horsens Privatbaners personel indbyrdes er præget af godt kammeratskab og bevidstheden om samarbejdets store værdi for den institution de tjener, udadtil af tjenstvillighed og service under enhver form for det rejssende publikum, som forstår at værdsætte den gode ånd, der på alle områder trives blandt Horsens Privatbaners personel. Et morsomt bidrag til en karakteristik af det gode forhold, der råder på Horsens Privatbaners værksteder, skrevet af værkstedsformand Herm. Petersen om værkstedets mascot Sct. bernhardshunden »Bamse«, følger nedenstående:



Tilfældet Bamse

Når man taler om gode medarbejdere ved banen, må man ikke glemme »Bamse«. Bamse gør tjeneste ved Horsens Privatbaners maskinafdeling 24 timer i hvert døgn, og der er aldrig vrøvl med løntarif, pristal eller skæve helligdage — Bamse arbejder »kun for føden«.

Bamse har været ansat ved banen og opført på budgettet i ca. halvandet år, og i denne tid har hun trofast passet sin gerning, der om dagen består i at holde et vågent øje med, hvem der kommer og går på maskinafdelingens område, og give hals, hvis hun mener, den kommende ikke hører til vort ensemble, og kl. 17 begynder hun sin runde på værkstederne og i remiserne, og ve den formastelige, der vover sig ind på hendes områder — han undgår ikke at komme i pinlig berøring med damen.

Bamse kan også virke som en slags forsoner ved opstående små uoverensstemmelser personalet imellem. Sker det, at et par medarbejdere overfor hinanden er »lidt stramme i betrækket« og ikke ligefrem føler trang til at tale sammen — det sker jo i de bedste familier — så kommer Bamse pludselig luntende og stikker sit lådne hoved ind mellem dem, og så bliver der uanede muligheder for en fælles samtale med Bamse, og det ujævne sind glattes ud — kontakten er atter etableret via Bamse — hende anerender vi alle som hørende til standen.

Se, det var lidt om Bamse, betragt ovenstående billede af vores prægtige Sct. Bernhardshund, den er værd et lille vers:

*Vi kan li' dig, Bamse, vor lådne ven,
der så trofast passer dit job.*

*Du er her når vi går —
og når vi møder igen,*

*Du arbejder uden stop.
Gid vi, der skal holde vor bane i gang
må have som du energi
for banens trivsel — dagen lang
og så lægge kræfterne i.*

Rim-Smeden.

Jernbane-Bladet



Redaktion og ekspedition:

H. E. Rybro, (ansvarhavende)

Bernhard Bangs Alle 39, København F.

Telefon Fasan 4091

Udkommer een gang om måneden.

Abonnement 15 kr. årlig.

Stats- og privatbanepersonale:

6 kr. årlig.

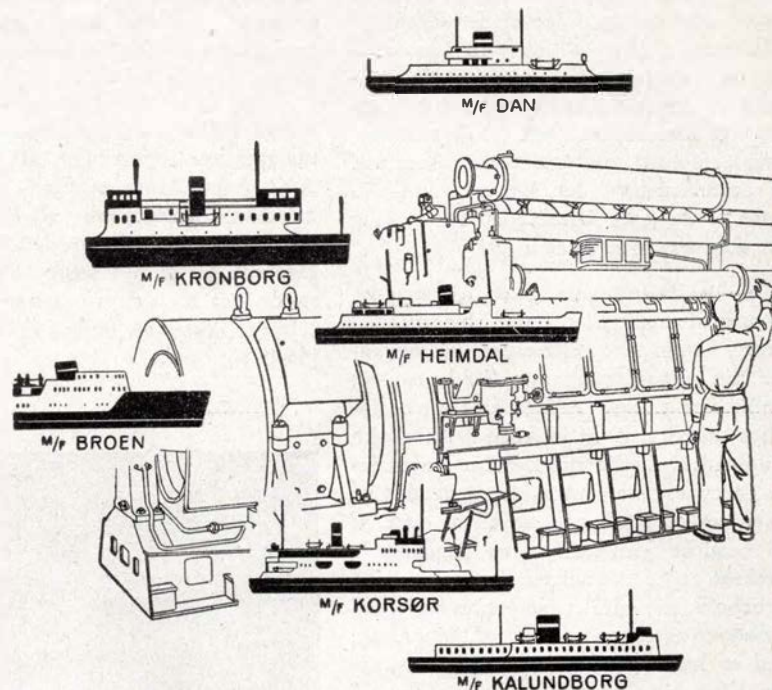
Girokonto 600 82

Medlem af
International Tidsskriftsfederation

MEDELEM AF
FORENINGEN AF DANSKE
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER

*Vi takker herved annoncørerne,
der ved deres viste velvilje har
været medvirkende til, at dette
jubilæumsnummer har kunnet ud-
sendes.*

Red.



I 6 AF DANSKE STATS BANERS FÆRGER — motorfærgerne Korsør, Kalundborg, Broen, Kronborg, Heimdal og Dan — er installeret dieselmotorer af vort fabrikat.

Såvel til eksport som på hjemmemarkedet leveres vore dieselmotorer til elektricitetsværker, industrielle virksomheder og skibsflåden. Blandt vore hjemlige motorkunder tæller vi Danske Statsbaner, Orlogsværftet, Dansk Esso, Det Forenede Dampskibsselskab og De Danske Sukkerfabrikker.

Vi er altid til tjeneste med tilbud på dieselmotorer, og vor konstruktionsafdeling står til Deres rådighed ved løsning af de opgaver. De måtte stille os.

MØLLER & JOCHUMSEN

AKTIESELSKAB
HORSENS

FABRIKER: HORSENS - THORSTED - VEJLE

S Ø N D E R B R O

PRODUKTKOMPAGNI A/S

KØB og SALG af brugt Jernbanemateriel

HORSENS S Ø N D E R B R O 25 TLF. 437

FOGS JERNHANDEL A/S

Horsens

HORSENS JERN- & STAALFORRETNING A/S

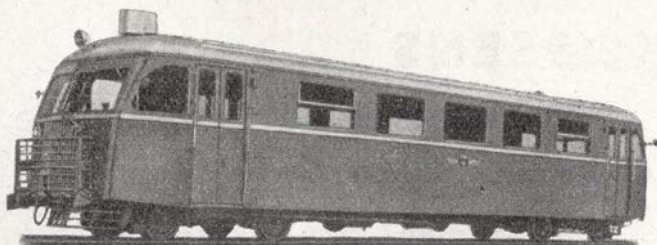
SØNDERBROGADE 31

HORSENS

TELEFON: 2030 (flere Linier)



Jern - Plader - Baandjern - Staalbjælker - Monierjern - Jernrør - S. K. F. Kuglelejer - Værktøj - Centralvarme- og Sanitetsartikler.



PERSONVOGNE
MOTORVOGNE
POSTVOGNE
GODSVOGNE
SKINNEBUSSE
RESERVEDELE

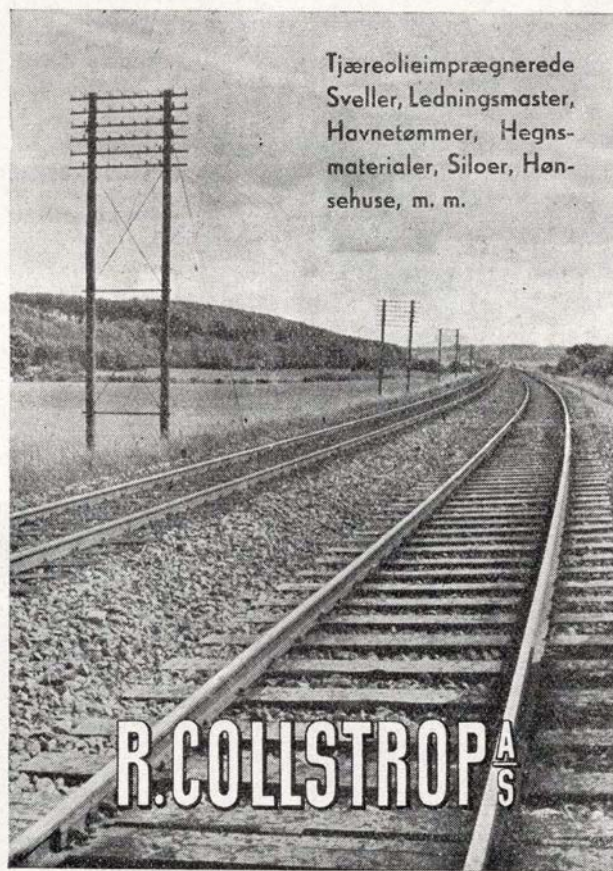


SÆNKSMEDEGODS

VOGNFABRIKKEN

SCANDIA A/S

RANDERS



Tjæreolieimpregnerede
Sveller, Ledningsmaster,
Havnetømmer, Hegns-
materialer, Siloer, Høn-
sehuse, m. m.

R. COLLSTROP A/S

MALERFIRMAET
WILH. PETERSEN & SØN

TH. PETERSEN
Telefon 935

Aktieselskab

JUST HANSEN
Telefon 935

Sønderbrogade 9
Horsens

Firmaet har udført Arbejde for Horsens Privatbaner gennem 50 Aar

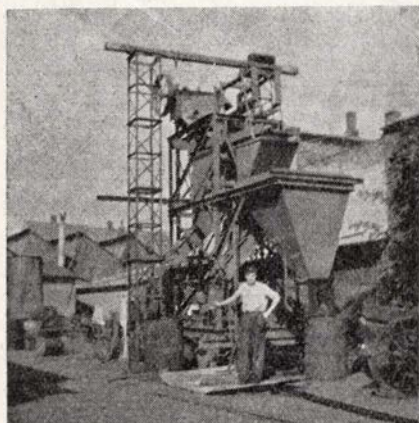
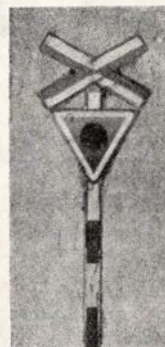
B. BENDIXEN

autoriseret Installatør

Aaboulevarde 1

Horsens

Telefon 586



CHR. JAKOBSENS

Maskinfabrik og Kedelsmedie

Houmannsgade 6 Horsens Telf. 1214

Dampkedler
fritstaaende og indmurede
Lokomotivkedler
Kedelreparationer
Beholdere
Jernkonstruktioner



Friskbrændt Glatved Kalk
Hydratkalk i Poser
Affaldskalk til Haver

Skærver i alle Sorteringer
Ral i flere Sorteringer
Lev. i Banevogn paa Balle St.

Leverandør til DSB

HOED KALKVÆRK & SKÆRVEFABRIK

v/ A. P. Andersen

Balle St.

C. LENLER A/S

Østbirk

Tlf. 17 og 89



Korn - Foderstoffer - Gødning

Støbegods - Brændsel

Trælast og Bygningsartikler

Savværk og Imprægneringsanstalt



Gran til Master og Tømmer købes

Aktieselskabet

Jydsk Neon



Mejlgade 35

Aarhus

VIGGO & ANTON MORTENSEN

Søvind Mergelleje

Søvind St.

Tlf. Søvind 26 og 59



AKTIESELSKABET SCHOU-PALSGAARD

EMULSION A/S

FABRIKKEN
H. SCHOU
CREDIN

Deres bank



skal ikke være større

end, at De til enhver tid, og uden formaliteter, kan søge
råd og vejledning hos dens ledelse,

men være stor nok

til at yde Dem sikkerhed for virkelig bankmæssig behand-
ling af de forretninger, De betror den til udførelse.

Vælg derfor . . .

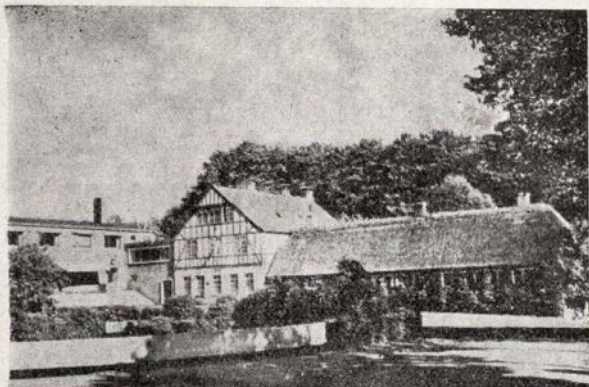
H A N D E L S B A N K E N

den rigtige bankforbindelse!

HANDELSBANKEN I HORSENS

Filial af Aktieselskabet Københavns Handelsbank

Kontorer i Hornsyld og Juelsminde



Tlf. Juelsminde 13 & 113

HOTEL
Færgegården
 JUELSMINDE

Et fuldt moderne Badehotel, indrettet til Helaarsdrift med al moderne Comfort. Værelser med varmt og koldt Vand. Badeværelser.

Hotel Færgegården har alt og gør alt for, at De skal befinde Dem godt, for her er De velkommen, og enhver Aarstid har sin Charme i Juelsminde.



Juelsminde KURANSTALT

Tag Kur og Hvileferie i naturskønne Omgivelser

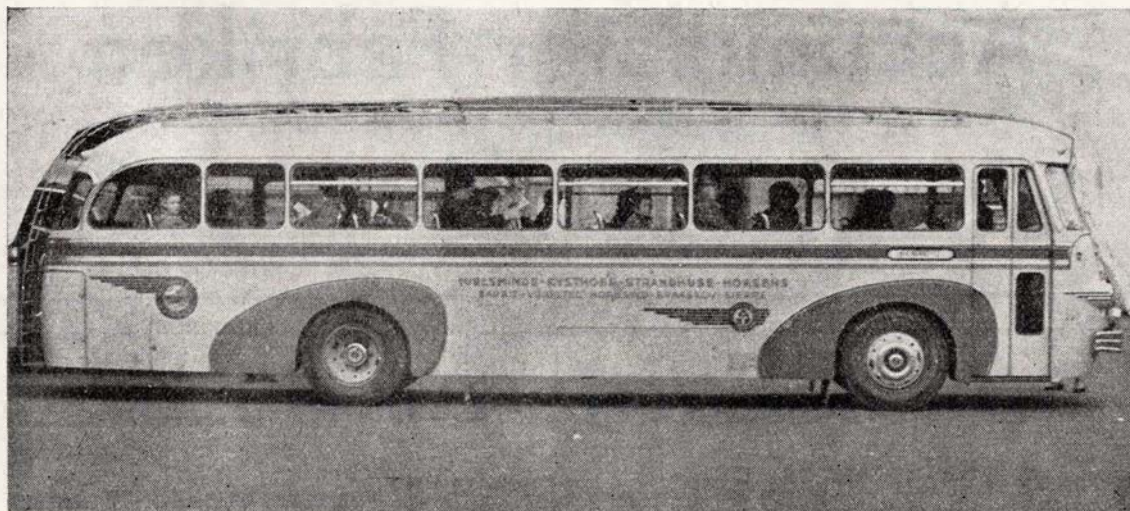


Reumatiske Lidelser - Nerveidelser - Rekonvalescenter

Daglig Kurbehandling efter Lægeordination



Smaa Priser. Forlang Prospekt - Telefon Juelsminde 9 og 108



Ravnshørgs

RUTEBILER

Juelsminde

AKTIESELSKABET
Silkeborg Bank

Stiftet 1882

Byens og Egnens Bank

Tlf. Silkeborg 1122 . Rigstlf. 7

Aktieselskabet
Handels- og Landbrugsbanken
i
SILKEBORG

Aktiekapital og Reserver
ca. Kr. 2.300.000

Filialer i Bryrup og Engesvang
udfører alle Arter af Bankforretninger

Tlf. Silkeborg 1024
(4 Linier)

A K T I E S E L S K A B E T

Accumulator-Fabriken

Kgs. Lyngby . Tlf. Lyngby 1645

Danmarks ældste og største Accumulatorfabrik

Leverandør til saavel Statsbanerne som samtlige Privatbaner

Horsens Social-Demokrat

Bladet, der læses —

kommer overalt i Horsenslandet

Oliegenraffinerings-Fabriken

KLAROL A/S

Dansk Signal Industri A/S

Finsensvej 78 . København F

Tlf. Fasan *6767



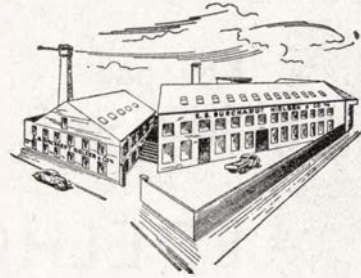
Frederik Jørgensens Eftf. A/s

Horsens

Isenkram - Værktøj - Beslag

Eneforhandling af:

Morsø Støbegods



Vi udborer motorer og foringer.
 Fremstiller nye foringer.
 Afsliber krumtappe.
 Udborer plejlstangsejer.
 Linieborer hovedlejer.
 Plansliber blokke og topstykker.
 Leverer motorerne rensed med
 krumtap, plejlstænger og stempler
 imonteret efter ønske.
 Vi garanterer Dem 1. kl. arbejde
 og materialer.

R. B. Burchardt Nielsen & Co. A/s

Tlf. 3400 (4 linier) - Horsens

VILH. HANSEN & SØNNER

Allegade 46

Horsens - Telf. 1656 og 2156

Murerarbejde

Jernbeton

Kloakarbejde



*Den moderne
 Herre*
 EKVIPERER SIG HOS
Knud Osterhammel
 HERRE- OG DRENGE-EKVIPERING



Kør paa
SLIDBANER

fra

EDELHOLT

Horsens . Tlf. 1454

Bosch

Elektro- og Dieseludstyr

FOLMER HANSEN

Horsens

Vejle

Dansk Andels Kulforretning

A. m. b. A.

Kul - Koks - Briketter - Brændselolier

Horsens . Tlf. 726 - 1966

Aage Lynøe

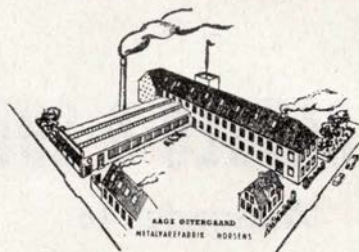
Allegade 37

Horsens . Tlf. 2969

**Presseninger
Flag Telte
Sejlmageri**

Brdr. Mortensens Eftf.

HORSENS



AAGE ØSTERGAARD

Grundlagt 1925

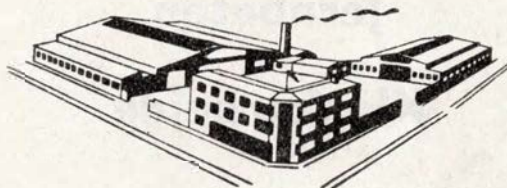
METALVAREFABRIK FORCHROMNINGSANSTALT
HORSENS

**Brædstrup
Andelsmejeri**

Brædstrup

Tlf. 41

GARAGEKOMPAGNIET A/S



AUTORISERET



FORHANDLER

Horsens Kølerfabrik

Telf. 1968

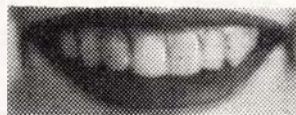
Fabrikation og Reparation af Kølere til ethvert
Formaal.

Leverandør til Privatbaner over hele Landet.

VESTERGADES *Isenkram*

K. Steiniche

HORSENS . Tlf. 304
Isenkram, Værktøj, Udstyr
Glas, Porcelæn



Skærlund **Christensen**

Horsens . Torvet 24 . Tlf. 2818

Tandtekniker

**Vil De købe gode Varer
til rimelige Priser?**

. . . saa gør Deres Indkøb i

DANSK SVENSK STAAL A/S

Horsens, Jessensgade 7, Tlf. 2017

Fa. Frantz Høy

Glas Maleri Kunsthandel

Udfører Arbejder for Privatbanerne

Horsens Nørregade 11 Tlf. 777

Hans P. Andersen A/S

Isenkram

»Beringhus« — Søndergade 30
Horsens . Tlf. 87

Sundhed i Skiver —

RUTANA

fra Fællesbageriet

Horsens Materialhandel

Søndergade 32 . Tlf. 8

Alle Material- og Medicinalvarer,
som ikke er forbeholdt Apoteker,
sælges til billige priser.

G. THORSTENSEN

»Vi mødes paa Heimdal«

N I M

Skærvefabrik

Alfred Raffel A/S

Vodroffsvej 46, København V
Telefon Luna 2343

Jernbane Materiel

Horsens

Auto-Diesel

Henrik Briesemeister

Horsens - Fabrikvej 6
Tlf. 2751

A/S CHR. NIELSENs EFTF.

Armaturfabrik

Horsens — København

Wittrup
HORSENS TEXTILLAGER

Fa. H. P. Wolff

Alt Blikkenslagerarbejde
udføres i By og paa Landet

Horsens, Grønnegade 3, Tlf 478

K. G. Bindeballe

Smedemester
Horsens, Sønderbrogade 10
Tlf. 380

S. P. Josefsen

Børstetræfabrik
Fabrikvej 12, Horsens, Tlf. 1420

Vestbirk Oplands Højspændingsanlæg

Andelsselskab

ELEKTRO-ISOLA

VEJLE

Brædstrup

Cage Bank

Sanitet og Varmeanlæg
Tlf. 184, Brædstrup

AKTIESELSKABET
BANKEN FOR BRÆDSTRUP
OG OMEGN

Daugaards Handelsgartneri

Brædstrup Tlf. 57

Hotel Brædstrup Kro

Tlf. Brædstrup 8

T. H. Meldgaard

Kolonial og Isenkram

Brædstrup
Tlf. 45-216

A. C. WISTOFT

Statsaut. Installatør

Udf. Arb. for Horsens Privatb.
Tlf. Brædstrup 33

Møbler for alle Hjem

Anker Madsen

Brædstrup Tlf. 125

H. C. PUCH

Mejlgade 39
A A R H U S
Tlf. 31055

Horsens

Bank of England

Navnet siger en Kender alt —

Mænd med Sans for Livets
Goder — Mænd, der er
værd at gæste — nyder
og byder det bedste —

**BANK OF ENGLAND
CIGAR . CERUT
CIGARILLOS**



**HORSENS
PRIVATBANK A/S**

Ved anvendelse af METRO måleinstrumenter, har man altid en nøjagtig kontrol med at ydeevnen ligger på det højeste, og at intet spildes.

METRO følger udviklingen og fremstiller:

indicerende
indicerende, registrerende
indicerende, summerende
indicerende, registrerende
og summerende
måleinstrumenter til mange forskellige formål.

METRO

FABRIKATIONSPROGRAM :

MANOMETRE - MANOGRAFER - JUSTER-
APPARATER - TRÆKMÅLERE - VÆDSKE-
STANDSVISERE - GLASTERMOMETRE TIL
TEKNISK BRUG - MEKANISKE TERMO-
METRE - TERMOGRAFER - FUGTIGHEDS-
MÅLERE - VINGEHJULSVANDMÅLERE -
MÆNGDEMÅLERE TIL DAMP, VÆDSKE
OG LUFT - MEDALUMETRE - FYRINGS-
KONTROLINSTRUMENTER - KALORIE-
MÅLERE - TROMLEVANDMÅLERE - KOM-
PLETE INSTRUMENTTAVLEANLÆG -
AUTOMATISKE REGULERINGSANLÆG -
FINMEKANIK

AKTIESELSKABET

METRO

AARHUS - TELEF. 2 28 55

★
Grand Prix for dampmålere
Grand Prix for instrumenter
på verdensudstillingen i Bru-
xelles i 1935.
★



KRISTIAN KIRKS TELEFONFABRIKER A/S

Forhen EMIL MØLLER

HORSENS

AARHUS

KØBENHAVN



MØBLER *Svend Andersen*
 TLF. 208 · SØNDERG. 15 · HORSENS

DAMPVASKERIET „THOR“.



Kontoret Butikken, Torvet 8
Telf. 137 Telf. 1312

Vask under Tilsyn af Teknologisk Institut med usynlig Mærkning og blødt Vand i rustfrie Maskiner — garanterer Dem skansom Behandling af Tøjet.

Vi har de billigste Priser og det største Opland. Lad Dem derfor betjene af vore mange Vogne. Een af dem kører forbi Deres Dør.

VIRGINIA ROSE



POUL PETERSEN

Tobaksfabriker

HORSENS

Benyt

HORSENS BANK

Tlf. 1200

og dens filialer

Tørring
Uldum
Rask Mølle
Nørre Snede
Kløvborg
Hedensted
Løsning
Hovedgård