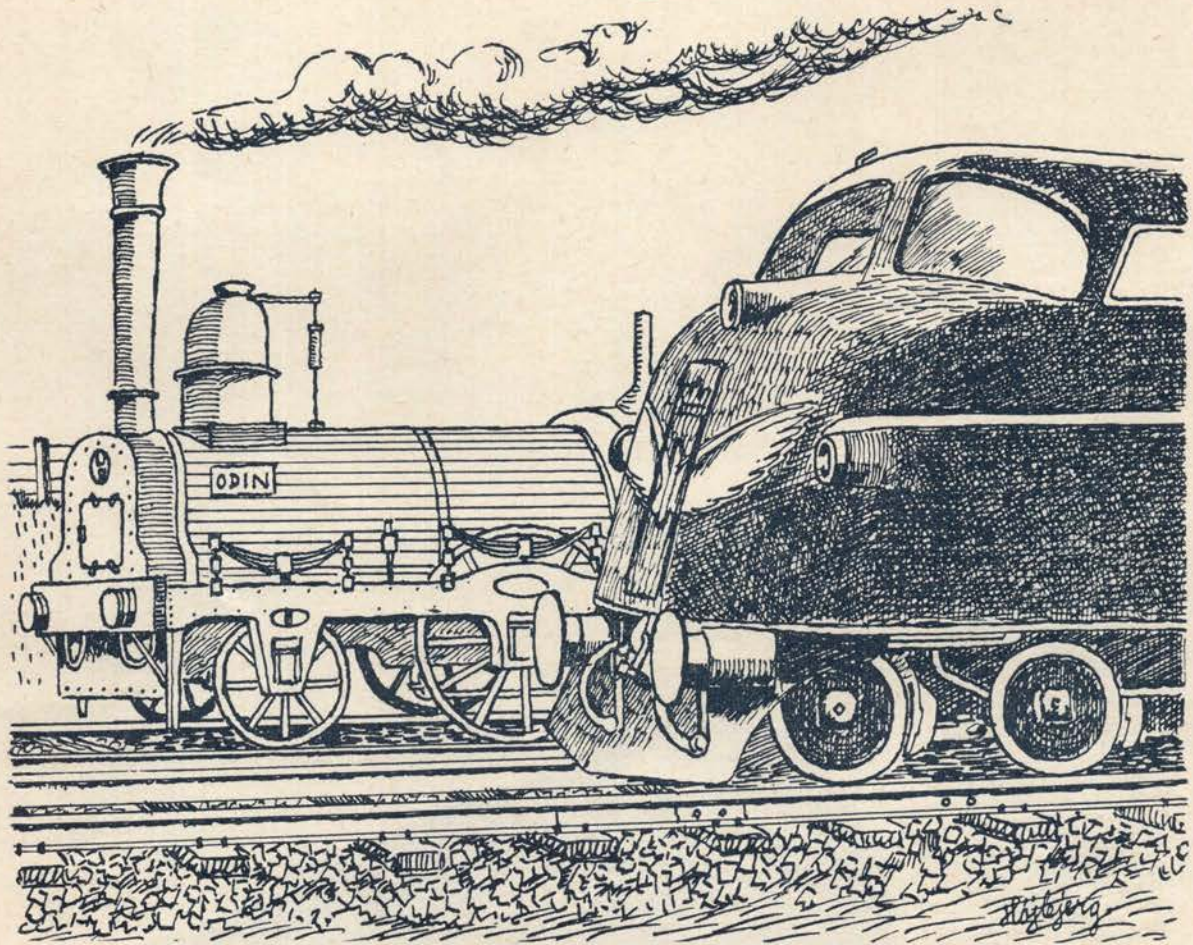


D S B









100 AAR

ÅRHUS-RANDERS

JERNBANE-BLADET



DSB smører med BP - DSB's rullende materiel bliver passet omhyggeligt. Driftssikkerhed og pålidelighed er DSB's absolutte krav til materiellet. DSB anvender BP smøreolier til lyntog  MY- og MX-lokomotiver  motorvogne  rangermaskiner  -- samt rutebiler  og fragtbiler  Et strålende bevis for BP oliernes høje kvalitet.



DANSKE STATS BANER

Strækningen Århus—Randers

100 år

1862

3. september

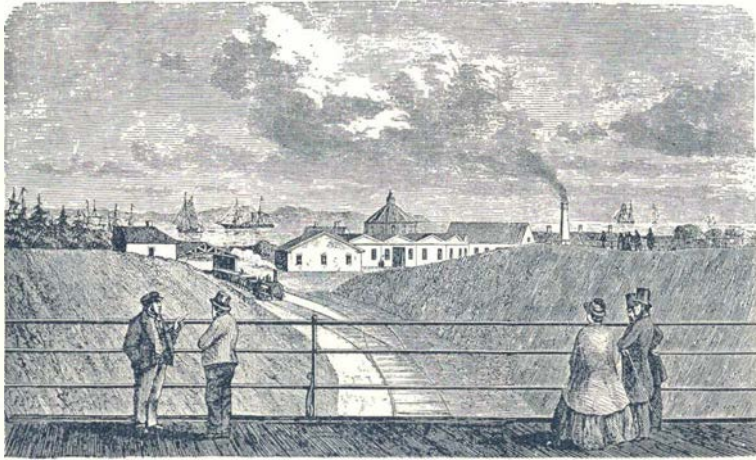
1962

JERNBANE-BLADET

KØBENHAVN S. - 1962

ÅRHUS BY OG HAVN:

Statsbanernes betydning for vor by og havn kan ikke overvurderes



Århus banegård 1862

Jernbanenettet gav, efterhånden som det udbyggedes, stødet til en enestående fremgang for Århus.

I 1862 havde byen ca. 8000 indbyggere mod nu i Stor-Århus 184.000, med milliontrafik over jernbanerne og DSB's succesfulde færgeruter, hvortil kommer den gode service over for de direkte linier til Norge og Sverige samt hele den vældige fragt-trafik til og fra by og havn.



VI MØDES HOS

Salling

PÅ STRØGET I ÅRHUS

Tiden før jernbanen kom...



Postdeligencen — datidens rejsebefordring

I fjerne tider, i gamle dage
da bonden drev på sit tunge spand,
da lærkens kvinden og hjejls klage
og vognens knirken i hedens sand
var alt, hvad der brød den rugende stilhed
med toner og lyde, der klang kun a vilhed.

Snart kædedes skinne til skinne i landet,
og skabte et net af de stålblanke spor
henover lermarken, muldet og sandet
og der, hvor fattigt og spredt kun man bor.
Snart drøned togene på blankslidte strenge,
men borte var freden, der hviled så længe.

I flere hundrede år foregik al persontrafik med deligencer, der som oftest tillige befordrede posten. Transporten af varer over havene til fremmede lande var af meget gammel oprindelse. Derimod var transporten af varer på fastlandet, før jernbanernes tid, forbundet med meget besvær og store omkostninger.

Det var derfor kun meget sjældne og kostbare varer, som det kunne betale sig at føre fra det ene

land til det andet. Afsætningen af tunge og grove varer og råstoffer var den gang bundet til frembringelsesstedet og lå dette ikke i nærheden af en havn, var der kun sjældent tale om, at en sådan vare kunne udføres.

Deraf fulgte igen, at priserne på den samme vare, kunne være yderst forskellig på de forskellige afsætningssteder, således at der et sted i verden kunne være hungersnød og elendighed og et andet sted

overflødighed af levnedsmidler.

Disse forhold har jernbanen i høj grad reguleret. Ved transport med banerne kan man til enhver tid udligne beholdningen af varer i et lands forskellige egne, ja, selv indenfor en verdensdel. Derved er priserne blevet mere ensartede og afsætningsområderne betydeligt forøgede.

Med andre ord: jernbanen gjorde vejen fra producent til forbruger kortere. De større byer fik uden



Således forestillede befolkningen sig, at det ville gå da banen skulle udstikkes

vanskelighed mælk, smør og andre levnedsmidler fra et langt større område end tidligere, uden at priserne blev nævneværdig højere. – Landbrugets afsætningsforhold forbedredes derfor betydelig, hvilket var så meget heldigere, da landbruget i 1880-erne af forskellige årsager måtte omlægge sin produktion, ved i stedet for at udføre korn og stude gik over til at udføre mere forædlede landbrugsprodukter som smør, flæsk og æg.

Europas første jernbaner

Danmark kom sent med i jernbanernes eventyr. I 1767 var skinnerne blevet opfundet af en englænder, *Reynolds*, mens englænderen *Jessop* i 1789 opfandt jernbanehjulet efter det princip, der stadig anvendes. I 1803 opfandt englæn-

deren *Trevithik* det første loko, og i 1814 åbnede *George Stephenson* sin lokofabrik i Newcastle. Han anlagde også verdens første jernbane, der gik mellem Stockton og Darlington i England. Lokoene var dog ikke så driftssikre, at man lod dem køre med passagerer. De befordrede kun kulvogne fra minerne, mens passagertrafikken blev klarret med hestetrukne tog. Denne bane blev åbnet i 1814, og i 1830 afsluttede Stephenson arbejdet på banen mellem Liverpool og Manchester. Her vandt han en lokokonkurrence med en førstepræmie på 10.000 kr.

De engelske finans kredse, der spændt havde fulgt Stephensons eksperimenter, anerkendte nu, at jernbanen og lokoet var en kendsgerning. Samtidig med at man åb-

nede arbejdet på flere baner i England, så de engelske selskaber sig om på kontinentet for at finde egnede pladser. Man slog først ned på den omtalte Christian den Ottendes bane, der skulle forbinde Vesterhavet og Østersøen. Den danske regering var meget tilbageholdende i sin begejstring over planen, som betød nedgang i Øresundstolden, der var en af statens væsentlige indtægtskilder, men stillet overfor udviklingens krav måtte man bøje sig. Men banen fik dog ingen støtte fra dansk side.

Byerne nervøse for konkurrencen med jernbanen...

Heller ikke indrepolitisk var man interesseret i jernbanerne. De mindre købstæder var nervøse for, at

banerne ville forrykke den økonomiske ligevægt ved at gøre det for let for oplandets folk at søge til de større byer, hvor udvalget i forretningerne var bedre. Desuden troede man ikke på, at banerne kunne blive rentable, landevejstrafikken ville overvinde togene, hævdede man.

At dette sidste problem først opstod ved bilernes udvikling efter den første verdenskrig, kunne man den gang ikke forudse.

Omkring år 1830 begyndte de fantastiske beretninger at strømme til Danmark om vogne, som kørte frem ved damp uden heste. Men rejselysten herhjemme var ikke stor på den tid, og man havde på daværende tidspunkt en mængde gode skibsforbindelser mellem landets havnestæder.

I 1841 samledes borgere fra Roskilde og omegn til møde for at drøfte anlæggelse af en jernbane fra Roskilde til København. Som bekendt fejrede vi denne strækning 100 års jubilæum i 1947. Men den første danske banestrækning Altona-Kiel åbnedes i 1844, da denne landsdel endnu var under dansk overhøjhed.

I året 1801 fødtes den senere så store danske opfinder Søren Hjorth, den mand, som først fremsatte tanken om en jernbane på Sjælland. Efter juridisk eksamen 1821 blev han godsforvalter ved Korsør. Hans lyst til at beskæftige sig med mekaniske problemer drev ham til København, hvor han tog plads som volontør og fik rig lejlighed til at sætte sig ind i de nyeste beretninger fra udlandet om dampmaskinen.

Det var netop i de år, hvor den egentlige grundlægger af jernbaner George Stephenson havde konstrueret det første brugbare loko.

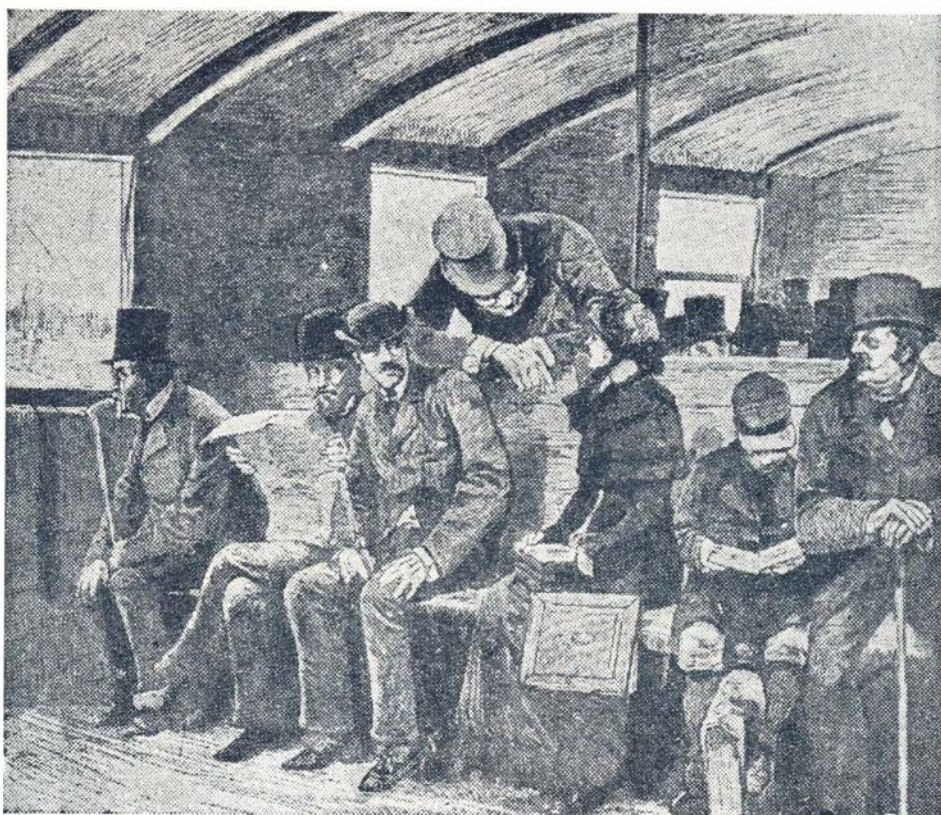
I 1831 konstruerede Søren Hjorth en dampvogn til kørsel på almindelige veje, og i 1834 tager han til udlandet for rigtig at gøre sig bekendt med jernbaner. Han kom nogle år efter atter tilbage til Danmark og blev nu kammerskriver og sekretær i rentekammeret. Hans interesse var dog stadig størst for jernbanevæsenet, og i 1839 rejste han atter til England for at studere de nyeste fremskridt på jernbane-

området, og da han atter rejste hjem var han klar over, at lokobaner var langt at foretrække for landevejstog.

Han vendte derfor hjem med den faste beslutning at vække sine københavnske medborgeres interesse for en jernbane på Sjælland.

Han var klar over, at skulle dette lykkes, da gjaldt det først og fremmest om at få opstillet en beregning, der kunne påvise et økonomisk udbytte.

Imedens han arbejdede med tanken, kom han i forbindelse med Chr. G. Schram, der var meget in-



Rejseliv i de første jernbanevogne

Lytne

SØNDERGADE 66-68 - ÅRHUS C
TLF. 3 14 44

Damernes store specialforretning midt på strøget i Århus

FRAKKER - DRAGTER - KJOLER - NEDERDELE - BLUSER - RUSKINDSJAKKER - COTTON COATS M. M.

teresseret i jernbaneanlægget. Dette var netop den mand, som Søren Hjorth havde brug for. Han var i besiddelse af store agitatoriske evner og var rede til at give sig i kast med opgaven. Resultatet blev, at der skulle anlægges en jernbane fra København til Roskilde. Nu gjaldt det blot at gribe arbejdet rigtig an.

Søren Hjorth skulle tage sig af den tekniske del samt omkostningerne ved anlægget, medens Gustav Schram skulle opstille indtægtssiden så sandfærdig som mulig, så at det kunne give et klart udtryk for et økonomiske udbytte for evt. aktionærer, der endnu ikke var samlet.

Et lille skrift »Jærnebane mellem København og Roskilde« blev udarbejdet. Det var på 12 sider og kostede 16 skilling. I bladet stod, at de årlige udgifter ville andrage 50 pct. af indtægten, og det resterende ville være og blive overskud. Et var at tale og skrive for tanken om en jernbane, men et andet, der var mere vanskeligt, var at få den fornødne kapital, og denne kunne ikke være mindre end 1 million rdl., dersom der skule have nødvendigt materiel i reserve.

Anlægget af de første baner

Arbejdet med jernbaneanlæg gik dengang noget anderledes for sig end nu til dags. Gravemaskiner var endnu ikke opfundet, og de små, smalsporede loko havde man heller ikke. Man begyndte arbejdet på den fra fortiden kendte metode med arbejdere, trillebøer og trilleplanker. Det var utrolige mængder af trilleplanker, der gik med. Det var således, at der efter arbejdets fuldførelse var mægtige dynger kasserede trilleplanker til salg. Det var et livligt skue at se den store mængde arbejdere – hver med sin hjulbør ved en stor udgravning. De gik lige efter hinanden i lange rækker med 30 eller flere i hver og fulgtes nøjagtigt ad. I en ellers stille egn gav det ofte mere liv end øn-

skeligt, når disse mange arbejdere kom til et nyt arbejde, og det var ofte vanskeligt at skaffe logi til dem alle.

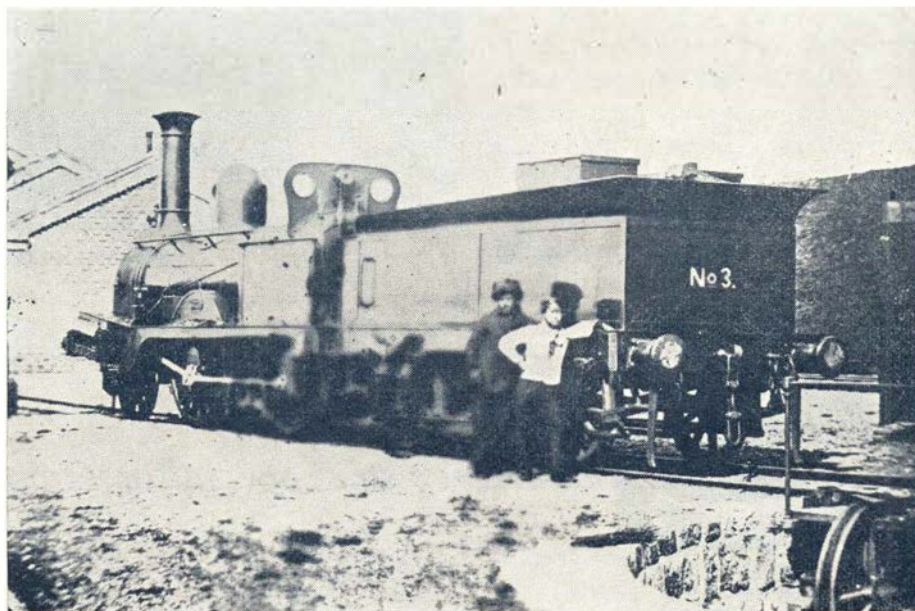
Efterhånden som det nye banelogeme blev jævnet og bredt nok, blev der lagt spor, og transporten fortsattes derefter med heste og tipvogne. Disse havde almindelig sporvidde og tog en ret stor last – vist ca. 5 tons – de fordrede derfor en bredere planering med ret svage stigninger end nutidens små, smalsporede vogne med 1 eller 2 tons last. Hestene for disse ældre tipvogne var i almindelighed udmærket tilkørt, så de ved et råb fra kuskens, der altid gik ved siden af vognen, sprang ud fra sporet i det øjeblik, vognen selv kunne løbe forbi dem.

Bortset fra, at man i oldtiden har slæbt stenblokkene til datidens kolossal-bygværker ad stenspor, skyldes den første anvendelse af jernskinner den tilfældighed, at en engelsk jernværksejer i 1767, for at holde sin højovn igang under jernriste, gav sig til at udstøbe sit overflødige råjern i u-formede rander, der skulle bruges til beslag for de træ-kørebaner, man ellers den gang brugte i engelske bjergværks-

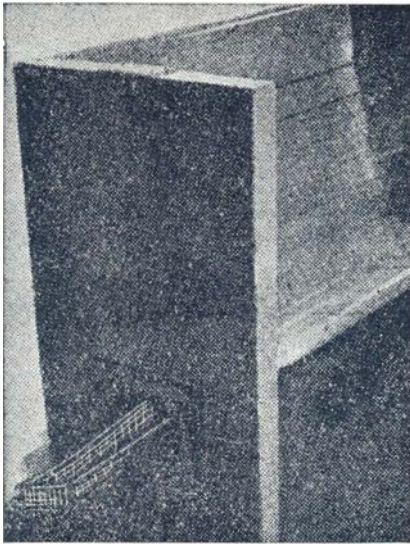
egne. Oprindeligt var det hensigten at sælge skinnerne igen, når jernprisen ville gå i vejret, men da det viste sig fordelagtigere at bibeholde støbejerns-skinnerne end at vende tilbage til træsporene, var jernbanens opfindelse gjort, bortset fra, at der skulle gå 60 år med flere engelske og franske tilløb til en brugbar dampvogn, før Englænderen George Stephenson kunne sætte et dampdrevet loko ud at køre på en skinnevej. Det skete i 1825, da et tog på 34 vogne, men med den samlede beskedne vægt af 30 ton, på 65 minutter gennemløb den 12,5 km lange skinnevej fra Stockton til Darlington.

Materiellet

Alle vognene var toakslede. Der var personvogne med een I. kl. og 3 II kl. kupeer og andre med 5 tredie klasses kupeer, de sidste alle i eet rum. Belysningen var flade olie-lamper i hver kupés endevæg, altså kun 2 lamper i en hel tredie kl. vogn. Kuperne på første og anden klasse havde sidegardiner, betragket var rødt plys på første klasse og brunt eller gråt reps på anden klasse. På tredie klasse var der kun træsæder. Til opvarmning havde



Loko nr. 3. En af de første »Canadier«



Første togopvarmning med varmt sand

man kun de såkaldte forvarmere, flade kasser af jernblik fyldt med varmt sand, men de gjorde kun lidt nytte, da de hurtigt blev helt afkølede.

Vandforsyningen var også i en slem forfatning, således måtte togene ofte holde på fri bane, for at maskinerne kunne få den nødvendige vandforsyning. Dengang tog man det heller ikke så nøje med personalet. Det fortælles, at da en morgen et tog skulle starte fra Viborg, udeblev fyrbøderen, og man tog derfor bybudet med i stedet for. Det vakte nogen opsigt på stationerne, da Bybudet stod der på maskinen med sin flotte kasket. Maskinpersonalet havde ingen uniformer, på daværende tidspunkt.

Togpersonalet var i hvert tog kun en overkonduktør og en underkonduktør, og visse havde intet med billetteringen at gøre. På mellemstationerne skulle forvalteren – som stationsforstanderen kaldtes –

indsamle billetterne fra de udstigende passagerer, og for at sikre denne indsamling ved endestationerne var der anbragt såkaldte endeperroner et stykke uden for det yderste sporskifte. Når så ankomsttiden nærmede sig, vandrede stationsforstanderen derud, og toget holdt stille ved billetterperronen, til alle billetter var indsamlet. Disse perroner gik dog snart af brug, og man kan jo heller ikke sige, at de fremmede toggangen.



Udvendig billettering i gamle dage

Opvarmningen

Om sommeren og i godt vejr kunne det jo endda gå an med forholdene, som de var, men om vinteren var det ikke nogen behagelig oplevelse at komme ud at køre med toget. Ganske vist mødte passagererne dengang på den kolde årstid op med tykt rejsetøj, pelse, tæpper

og fodposer, men de frøs alligevel, og det var jo ikke altid, at de kunne søge varme i togets eneste varme rum – postvognen.

Der var om vinteren ofte snestandsninger på over 14 dage og mange på 3 à 4 dage, så en landsby kunne næsten være udspist, inden det blev bedre vejr og der kom undsætning. I adskillige tilfælde blev de rejsende ved sådanne standsninger indlogeret i kostalde.

Efterhånden blev der dog gjort en hel del for at bedre vilkårene for passagererne. For at få bedre varme lod man anbringe små sted-

1/2 Hinnerup Træskofabrik

SAVVÆRK & TRÆLASTHANDEL

Lev. til DSB

Brdr. Nielsen

Møbler – Tæpper

Mejlgade 21—23 - Århus
Telf. 3 58 35

SKRÆDDERFIRMA

Aarskøj

ÅRHUS 1/2

ALT I HERRE- OG
DAMESKRÆDERI

MÅLKONFEKTION I FINESTE UDFØRELSE
PROVINSENS STØRSTE UNIFORMSSKRÆDERI
Konto oprettes gerne

Aktieselskabet

KORN- OG FODERSTOF KOMPAGNIET

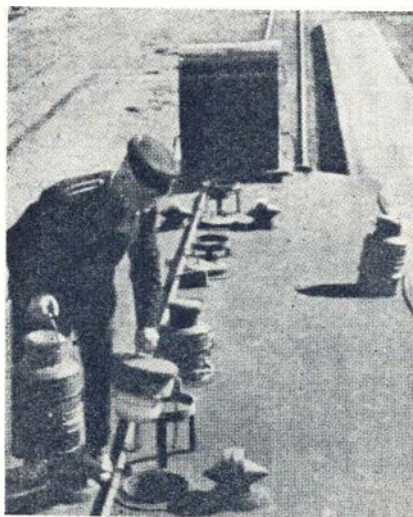
ÅRHUS

sebrændende ovne til koks. Disse ovne var bygget efter samme princip, som de senere så almindelige døgnbrændere, men for det første var de temmelig små, og for det andet forstod personalet ikke at behandle dem; det resulterede ofte i, at flammer og røg slog ud af rørene og tilsmudsede både kupé og rejssende. Ovnene gjorde derfor kun gavn i forholdsvis kort tid, så fremkom en tysk opfindelse med små, vandrette ovnrør, som anbragtes under sæderne og brændte dertil særlig fabrikerede briketter. Disse varmede ret godt og jævnt, men de var dyre, og man fandt da på at bruge tørvekul i stedet, hvorved imidlertid hele systemet blev ødelagt, fordi tørvekullene, som lå i en bunke i ovnrøret, brændte ganske ujævnt, efter som vinden var. Med en stærk sidevind kom hele bunken i brand på een gang og gav da en alt for stærk varme. Passagererne blev derfor først næsten stegt og måtte derefter sidde i kulde på resten af turen. Disse varmeapparater holdt sig dog, lige til man gik over til dampvarmeledning gennem toget, hvilket er det system, der anvendes den dag i dag – i hvert fald i tog med loko.

Vognenes belysning . . .

Med hensyn til belysning i vognene blev der som afløsning af de tidligere omtalte lamper gjort forsøg med en den gang ny belysning, der frembragtes af fedtgas. En del jyske personvogne blev forsynet med fedtgasbelysning, og denne kunne jo nemt overstråle de gamle, flade olielamper, men der var dog mange ulemper ved denne belysningsform. For det første var der den modbydelige stank, der altid følger med fedtgas og vanskeligt kan holdes ude, da gassen tærer på rørenes sammenføjninger og lignende, dernæst pasningen, som fordrede, at togpersonalet skulle tænde lamperne fra vogntaget, da man dengang ikke havde gennemgangs-

vogne og heller ikke kendte de såkaldte vågeblus. Den væsentligste ulempe var vel nok den fare, der fulgte med de store beholdere med sammenpresset gas. Tilhængere af systemet fremhævede den store sikkerhed, der lå i, at ledningerne fra beholderne var anbragt uden på eller under vognene, men den sikkerhed var noget problematisk, for ved uheld som sporafløb, sammenstød eller lignende, var det første, der gik itu, de tynde gasrør under vognene, og så strålede gassen frit ud



Der fyldes på olielamperne på vognens tag

i luften, til den traf en åben ild, hvorved et helt tog i løbet af et øjeblik kunne blive et rygende bål.

Toiletterne . . .

Et andet problem, der omfattedes med stor interesse, var indretningen af toiletter i togene. I den første jernbanetid var der ikke meget brug for en sådan indretning, da togene holdt ved alle stationer og havde tid nok, så de kunne vente på passagererne. Senere, da man fik hurtigere tog med færre ophold, blev der ved opholdenes fastsættelse også taget hensyn til nødvendige ærinder. Et fremskridt var det dog i året 1879, at enkelte vogne blev forsynet med toiletrum. Disse vogne havde en lille 2. kl.s salon til 6 à 8 pasagerer, der var en sofa i den ene ende, et rundt bord i midten og nogle lænestole omkring dette. Fra salonen – der var forbeholdt damer på længere rejser – var der indgang til et lille toiletrum med kloset. Et andet toiletrum var anbragt ved siden af det første og havde indgang fra en bremsekupé, således at man for at komme dertil måtte stå af ved en station og gå ind i nævnte bremsekupé og forblive her, til toget standsede næste gang.

A. GADEBERG
HADSTEN KORN- OG FODERSTOF-FORRETNING
 Sædekorn - frø og kunstgødning
 Brændsel og bygningsartikler af alle arter
 Telefon Hadsten 7 - 97

Toiletterne i toget måtte kun benyttes af 1. og 2. klasses rejsende. 3. kl. rejsende måtte ifølge dette noget udemokratiske reglement kun »tilstedes adgang til disse retirader undtagelsesvis og under særlige omstændigheder«.

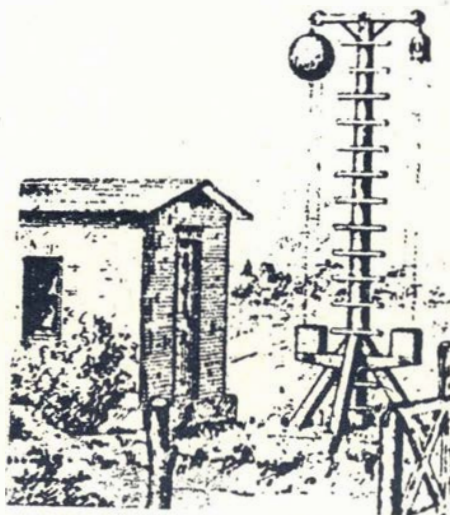
Sikkerheden ...

Sikkerheden på banerne var dengang meget minimal, hvilket da også gav sig klart udtryk i en hel del jernbaneulykker. I begyndelsen var alle konduktørerne anbragt på åbne sæder på taget af vognene. Den forreste vogn var da altid en bremsevogn, og mellem den og maskinens dampfløjte var der en forbindelsessnor. Der var fra disse sæder et udmærket overblik over toget, og konduktøren havde altså i påkommende tilfælde forbindelse med maskinen, men man kan jo ikke nægte, at det var en kold omgang ved vintertid. Senere med de hurtigere tog måtte dette system da også forlades, og man gik da over til at an-



Datidens åbne bremse

bringe en såkaldt togline ned langs toget; der blev anbragt en slags krog i kanten af vogntagene, og i disse lagdes en tynd snor, som gik lige fra den bageste vogn til maskinens dampfløjte.



De første signaler

Signalsystemet ...

I 1847 kendte man hverken telegraf eller telefon. Meddelelserne sendtes langs banen pr. optisk telegraf. Høje master var rejst ved siden af skinnerne. De stod så tæt, at man kunne se den ene fra den anden, og meddelelserne sendtes nu af sted på den måde, at banevogteren - der til uniformen bar høj hat højeste kuglen, og om aftenen lygten, op i mastens top. I dag er telegraf, telefon og fjernskriver i gang på alle større stationer.

Det var da man var ved at udstikke en banestrækning, at en større landmand havde bemærket en del herrer med mystiske apparater nærme sig hans gård, og da de kom

helt derhen, udspandt der sig følgende samtale:

- Hvad er det, der her går for sig?

- Jo, vi er ude for at opmåle hvor den nye bane skal gå, og så vidt vi i dag kan se, vil den komme til at gå lige gennem Deres gård.

Efter lidt betænkning svarede gårdmanden:

- Ja, så vil jeg la' jer vide, at den store ladeport bliver lukket hver aften kl. 6!

H. E. Rybro.

Vær smart -

Spar
penge!

Tordenskjoldsgade 2

Suurballe
SKO

ÅRHUS

SPAREKASSEN

for Hadsten og Omegn

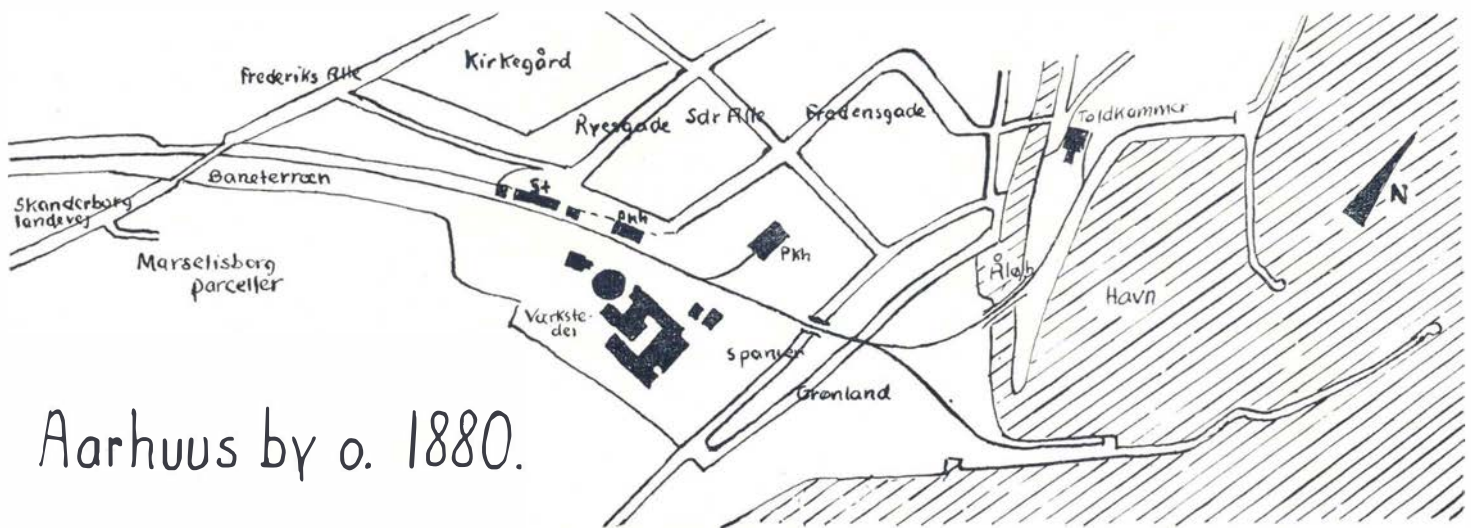
Telefon 16

Kontortid: 10-12 og 14-16 - lørdag 10-12

Hadsten og Omegns
Andels-Svineslagteri

ÅRHUS – RANDERS

1862 – 3. september – 1962



Aarhus by o. 1880.

Blandt de rent danske baner blev København—Roskilde åbnet 27/6 1847, Roskilde—Korsør 27/4 1856 og som nr. 3 Århus—Randers 3/9 1862.

Når udtrykket rent danske baner bruges, har det sin årsag i, at Christian den VIII's Nordøstersøjernbane (Altona—Kiel), åbnet 18/4 1844, bør betragtes som hørende til hertugdømmernes jernbanevesen, og altså som danske jernbaner uvedkommende.

Forhistorie

Forud for bane nr. 3 — jubilaren — lå en start, der i hvert fald kan tidsfæstes til 1844, hvor banetanken var genstand for stærk diskussion i de østjydske byer.

Dog blev det på daværende tidspunkt ved tanken, det var ydermere som det hedder »luftige projekter og fantasier med ringe bund i virkeligheden«.

Mere realitetsbetonet var et for Viborg Stænderforsamling i 1846 indbragt forslag om en længdebane fra Limfjorden til Hamborg. En sådan bane ville gavne de tilbagestående landsdele, fremme opdyrkningen af de øde strækninger og bibringe de dyrkede langt bedre kultur. Der var ikke da bange fællesmarkedsanelser om, at Hamborg skulle blive Jyllands hovedstad, men derimod den realitet, der hed studetransport. Vi har vist alle hørt om de store studedrifters tid, og her ville en længdebane selvsagt være det helt store fremskridt.

Ej heller denne plan blev realitet, og vi kunne blive ved at remse planer og

idéer op, de vare legio, og kongen skal da også hovedrystende have sagt, at han ikke så anden udvej end at give de kævlende jyder en zig-zagbane på kryds og tværs fra by til by over hele halvøen.

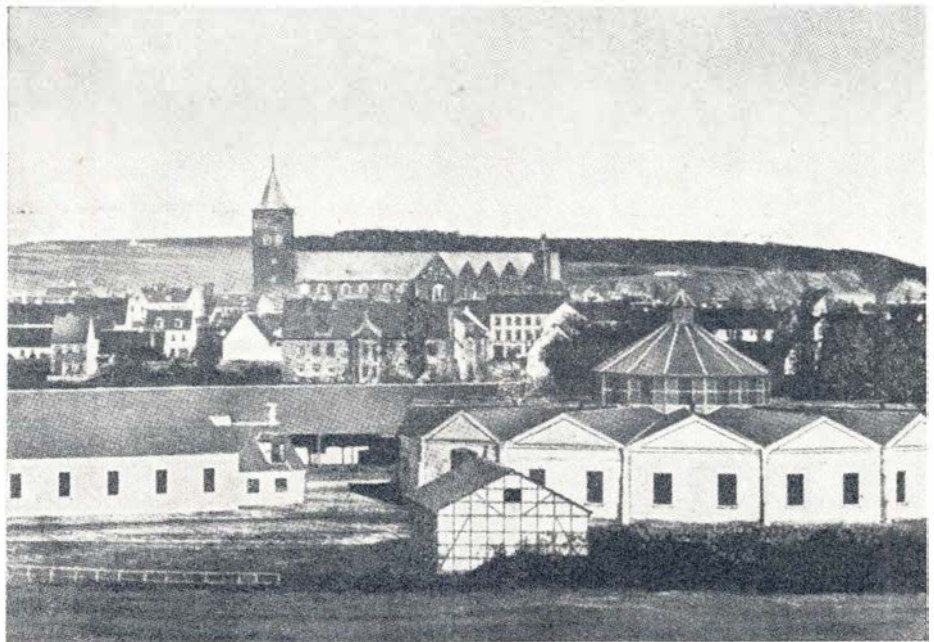
Een ting samlede dog efterhånden mange tilhængere, nemlig, at en bane Århus—Viborg evt. med sidebane til Randers burde være noget af det første, der burde realiseres. Vel fordi dette projekt tilgodeså både længde- og tværlandsbanerne.

Vi kan vel så springe frem til loven af

31/7 1853, der bemyndigede regeringen til at give koncession til en jernbane gennem Nørrejylland (grænsen-Frederikshavn).

Primus motor var jernbaneentreprenørens konge — englænderen Peto — der i 1855 anslog mil-prisen til 10.000 £, hvoraf regeringen burde anses for at skulle yde de 3.500 mod at måtte overtage efter 20 års forløb til en værdi, der var beregnet efter udbyttet de sidste 5 år.

Hans plan var Flensborg—Ballum—højderyggen østside—Viborg—Ålborg—Fre-



Århus 1862. — Første remise og værksted

derikshavn med sidebaner til bl. a. Horsens og Århus.

Regeringens konsulenter anslog dog prisen til nærmere 7.000 £ end Peto's 10.000, og så var der straks diskussionsgrundlag, hvad linieføringen iøvrigt allerede til fulde havde givet.

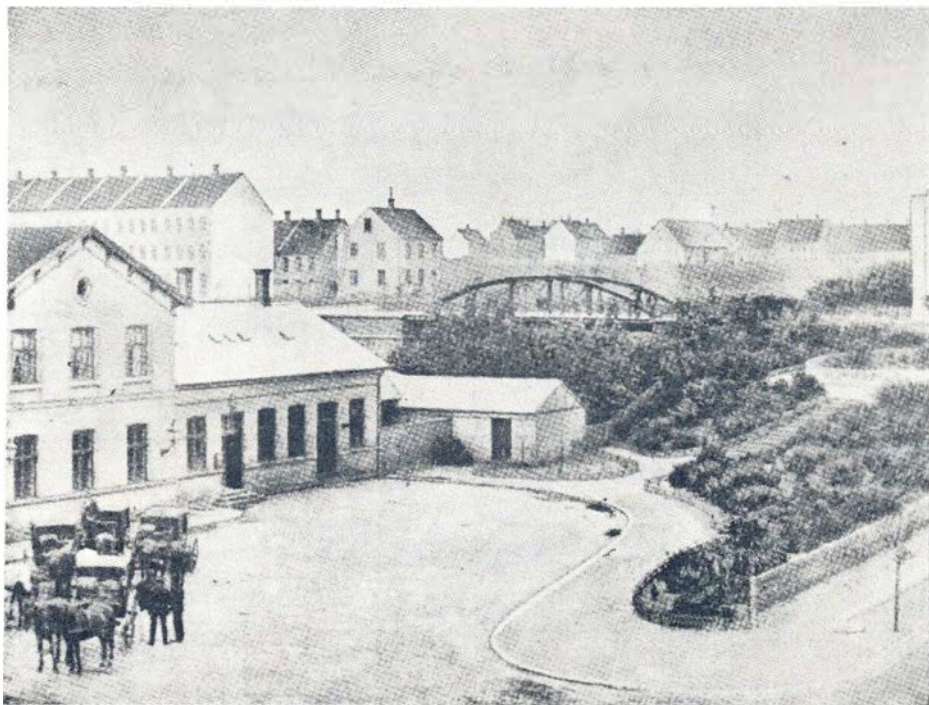
Et lille skridt videre på den stenede vej var en bevilling på 60.000 rigsdaler i 1856—57 til en terrænundersøgelse, foretaget af »den danske Ingenieurcorps«.

Da det samlede anlæg skønnedes at burde regnes til en ialt-udgift på over 20 mill. rigsdaler, skar man den gordiske knude over ved i lov af 4/3 1857 at foreslå en bane Århus—Viborg—Venøbugten (eller Holstebro) med sidebane til Randers. »Rigets finanser skulle komme dette foretagende til hjælp med indtil 8 mill. rigsdaler«, og den 21/10 1859 blev koncessionen givet til Peto, Brassey & Betts of London til banens anlæg. Kort efter denne koncessionsgivning trådte et nyt ministerium ind i billedet, og et lovforslag om koncessionens ombytning med en reel længdebanekoncession fremsattes, men blev dog forkastet.

Endelig bev den 18/3 1861 på basis at lov af 10/3 samme år sluttet kontrakt med ovennævnte firma om en del af flere baneanlæg i tiden 1861—1869, men dog med Århus—Randers om »primære section«. For de 7,80 mil bane ansloges en udgift på 2,5 mill. rigsdaler, altså 320.000 pr. mil.

Betalingen skulle »erlægges i rede penge eller i 4 % statsobligationer udstedt i engelsk sprog og i sterling«.

Driften åbnedes allerede den 3/9 1862 og blev den 1/9 1867 overtaget af indenrigsministeriet, idet lov af 14/3 1867 gav hjemmel for denne overtagelse, en hjemmel, der senere blev forlænget i love af 26/11 1868, 9/12 1871 og endelig 30/3 1876.



Banegårdspladsen 1862. — Den første Bruunsbro i baggrunden

Uden iøvrigt at gå mere i detaljer skal kun nævnes, at de kommende år bragte love, bekendtgørelser og anordninger, der havde det formål at samle landsdelsbanerne under statens krone.

Anlæg og linieføring

De helt store terrænvanskeligheder var man forskånet for, selv om man kunne forvente slige i den østjydske natur. Dog måtte og skulle Gudenåen passeres ved Langå, og dette skete via en jernbro, »en »kassebro«, der i 1864 blev sprængt af tyskerne, men som blev genopbygget efter samme recept og var i tjeneste til 1943.

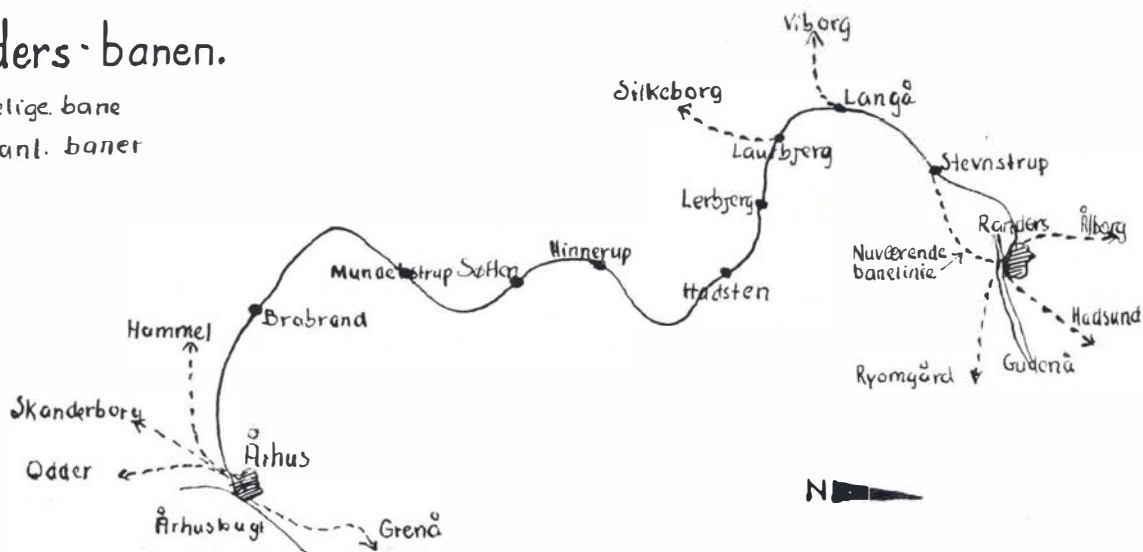
Den eksisterer stadig, og mange rejsende kender den. Om den pynter i landskabet kan diskuteres!

Jordarbejderne var i begyndelsen udelukkende trillebørsarbejde, men efterhånden som planen tog form, blev hestetrukne tipvogne det primære. Det helt store fremskridt var lokotrækraft til grustransporterne, og dette fremskridt opnåedes i april 1862, hvor start fandt sted i Mundelstrup efter en landeværts transport, der blev formidlet af 32 heste. Det var iøvrigt ikke det eneste rene hestekraft-indslag, idet havnebanerne på den tid var hestedrevne trækkebaner. At alene banen i Randers

Århus-Randers-banen.

———— oprindelige bane
 - - - - - senere anl. baner

Opr 58,5 Km.



HANDELSBANKEN



I AARHUS

Filial af Aktieselskabet Københavns Handelsbank

*— den moderne
bank
med de gode
traditioner*

**A/s ARBEJDERNES
LANDSBANK**

**Århus
telf. 2 76 77**

**Randers
telf. 7577**

AKTIESELSKABET

AARHUUS PRIVATBANK

Stiftet 1871

VIGGO ØSTERGAARD A/s
ÅRHUS



AKTIESELSKABET

Grindstedværket.

AARHUS, DANMARK.

Magasin

IMMERYAD ÅRHUS

SE HVAD DE KAN FÅ I MAGASIN

— det kan altid betale sig!

på skitsen kaldes en hestebane, er ikke ensbetydende med, at forholdene i Århus var anderledes, blot var udstyret det sidstnævnte sted noget bedre, f. eks. var der viadukter over såvel Spanien som Grønland (begge gadenavne!) og svingbro over åen, der endnu da havde havnefunktion.

I de efter datidens forhold store værkstedsanlæg i Århus samledes de ad søvejen modtagne maskindele til færdige lokomotiver, og firmaet indrettede i »Hvide Mølle« i Randers en maskinfabrik, begyndelsen til det »Scandia« vi alle kender.

Endepunktet i Randers gav ikke anledning til de helt store diskussioner, men var også beliggende relativt nær byens centrale del. Set så stille gik det ikke i banens modsatte ende, hvor de sydlige og nordlige bydele kæmpede om gevinsten. Den førstnævnte part vandt, og hovedårsagen hertil var, at det drejede sig om relativt store arealer, og disse var i størst udstrækning ubebyggede i den sydlige bydel.

At afstanden blev så stor, at bitterheden gav sig udtryk i følgende: »Vel har vi fået en jernbane, men vi høre den sjældent og see den næsten aldrig«, er en anden ting. Til gengæld blev beliggenheden sådan, at den fremtidige udvikling placerede banegården nær byens centrum (eller omvendt!) Byens førstbyggede banegård blev i 1884 erstattet af en større, og denne blev i 1929 remplaceret af det monumentale bygningsværk, der i dag hedder Århus H. Hertil kommer så, at de »forsømte« bydele ved Grenåbanens åbning fik deres egen banegård i Århus Ø, og så kunne sindene omsider falde til ro.

Om banens linieføring er der vel kun det at sige, at en relativt stærk udnyttelse af terrænets fordele parret med villien til at dække oplandsbyerne bedst muligt gav en banelængde, der med de krav eftertiden bragte med sig i henseende til hurtige forbindelser, står i skævt forhold til den virkelige afstand endepunkterne imellem. -- Dette er ikke fristil, men en bunden opgave, og derfor skal også kun nævnes, at mange planer om forlægning, ny linieføring, spor nr. 2 mere direkte, elektrisk bane som supplement, i tidens løb har været drøftet, ja, forelagt som lovforslag, men resultatet blev, at også andet spor



Banegården efter Ryesgades gennemførelse

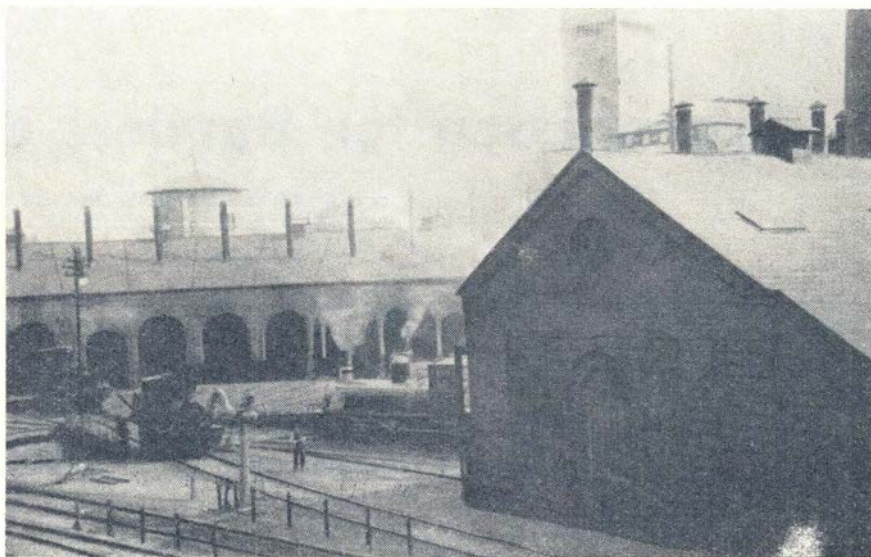
fandt sin puds ved siden af det oprindelige, så vi i dag — når bortses fra forlægningen Stevnstrup—Randers — stort set har den oprindelige linieføring bevaret.

Vi kører endnu ind og ud gennem de gamle men udvidede udgravninger i Århus, vi kører endnu forbi det kæmpemæssige hul, der ved Langå fortæller om enorme grusmængder udkørt og lagt som bund for

landsdelens baner, og sådan kunne man blive ved.

Banens åbning

var — det behøver næsten ikke at siges — en national festdag, nu var det jo trods alt ikke alene ved Valby bakke det foregik, men hovedlandet var også inddraget i civilisationens velsignelser.



Århus remise ca. år 1910

Foto: Lars Andersen

DEN DANSKE LANDMANDSBANK

ÅRHUS

RANDERS



— hvor søvejen møder:

13 LANDEVEJE og
3 JERNBANER

Sparekassen for Randers By og Omegn

— byens ældste pengeinstitut

Kør med

TAXA

Randers

Telefon 3088



Randers-Hadsund Jernbane A/S

Randers Tekniske Forretning

Søren Møllersgade 2, Randers, tlf. 3343

Randers Disconto- og Laanebank

AKTIESELSKAB

Forlang altid brød fra:

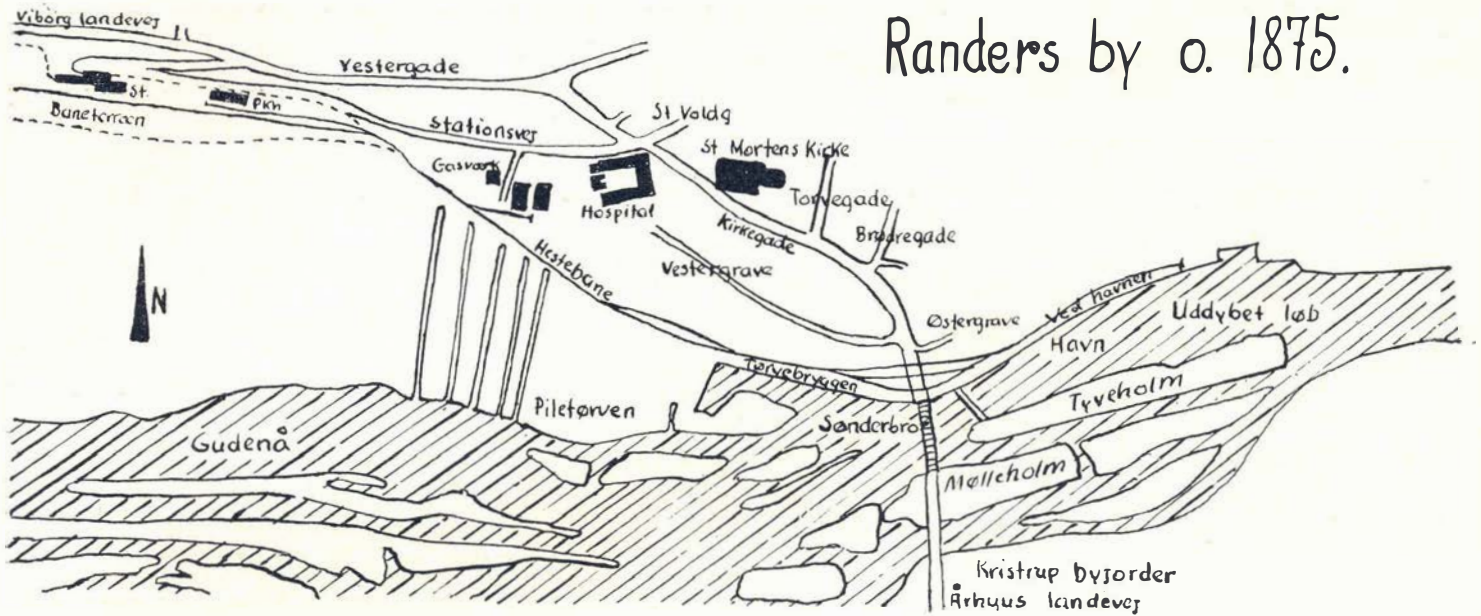
Bagermestrenes Rugbrødsfabrik

Tlf. Randers 368

ALFRED ZACHO A/S

RANDERS

Randers by o. 1875.



Ikke mindre end 2 dampskibe »Freyr« og »Slesvig« bragte celebre gæster, hvoriblandt Frederik d. VII og grevinde Danner, til Århus, og udsmykning og fyrværkeri, der efter datidige forhold »var helt usete«, markerede den store begivenhed. Fra havnemolen i Århus udgik toget, dampdrevet også på havnebanen, og kørte som et sandt triumftog strækningen igennem til Randers.

Efter bespisning i Langå blev togets start forsinket ved et af kongen fremsat ønske om »at min kone og jeg gerne vil bese Gudenaegnen«, og dette kongeorde måtte jo følges med yderligere forsinkelse til følge.

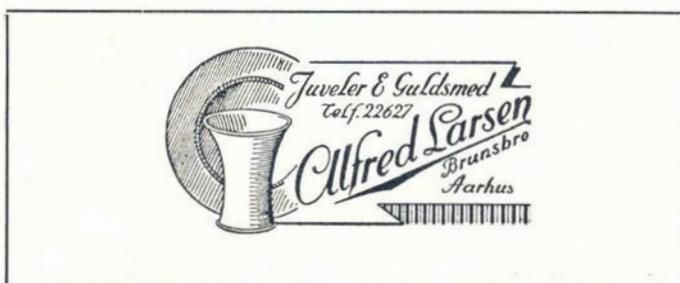
Hermed havde landet vist det nye sin skyldighed, og næste dag begyndte den almindelige drift, banen blev hvermands eje.

I et sekel er der nu slidt på disse skinner — om ikke rent bogstaveligt, idet udviklingen også har sat sine umiskendelige spor. Vi har nu på denne strækning en hovedbane af første karat, en hovedbane, der er svært udstyret med alt det, der i 1962 er kendetegnet for sikker, hurtig og behagelig kørsel. Det være sig spor,

signaler, materiel o.s.v., og da det ikke er muligt ud af det samlede statsbanenet at pille et bestemt strækningsafsnit, vil vi nøjes med at sige til læserne: De har givet ofte kørt netop der, og næste gang De passerer, så kig ud en ekstra gang og tænk på, at 100 års arbejde, 100 års udvikling ligger gemt på denne strækning.



Randers station 1862



DET DANSKE TRÆLASTKOMPAGNI

Aktieselskab
Århus

Missionshotellet „MERCI“

Ryesgade 31 Århus Tlf. *3 55 44

**Arbejder Spare- og Laanekassen
for Aarhus og Omegn***Hermansen*

Søndergade 56.

Strøgets Herrehjørne
Århus

S. MØLLER CHRISTENSEN A/S

Poser – Papir en gros – Bogtrykkeri
Jægergårdsgade 48–50
Århus Tlf. 2 14 33

Kjoler og frakker – så husk:
KONFEKTIONSHUSET
Hjørnet af Immervad og Åboulevarden, Århus
Hjørnet med de gode tilbud

STUB-HANSEN

Frederiks Allé 129 Århus
Telf. 2 52 07

FREDERIKSBJERG TÆPPEHUS

Frederiks Allé 104 Århus
Telf. 3 17 47

*Eriksens***HOTEL GARNI**

Banegårdsgade 6–8 Tlf. 3 62 96

ANTON OVESEN A/S

Sønderjydske Spegepølser
Frankfurter-Bockwürst – Spegeskinker m. m.
Guldsmedgade 4 Århus Tlf. 3 65 44

LEEDS

det er herretøj
Guldsmedgade 30 Århus

NAUMANN SYMASKINER

Nye el. Zig-Zag: 685 kr., 785 kr., 895 kr.
ny el. 395 ny hånd. 295
Nørregade 33, Århus Tlf. 3 49 53

Kødhuset PÅ Pølsefabrik

Guldsmedgade 29, Århus, tlf. 2 11 80
Køb godt – køb billigt – køb her

Lems Bolighus

møbler – tæpper – gardiner
Ryesgade 9 Århus

A/S NECCNI symaskiner

16 forskellige modeller
Poul Jørgensen, Frederiksgade 57
Århus

AARHUS KORSETFABRIK

Petra Bendixen
Korsetter syes efter mål
færdige korsetter i stort udvalg
Clemensstræde 7, Århus, tlf. 3 02 06

Clemenstrykkeriet

Kystvej 37 Århus C Tlf. 2 06 11

Købmands- og Haandværkerbanken

Aktieselskabet
Søndre afdeling
Århus hovedbanegård, tlf. 2 40 88
Vekselkontor i banegårdshallen



JERNBANE-BLADET

Redaktion og ekspedition:

H. E. Rybro, M. D. F. (ansvarhavende)
Oxford Allé 19 - København S.
Telefon Sundby 6490

Redaktionssekretær:

Togbetjent V. Jonvald - Hvidovrevej 258
Tlf. 78 36 42

Jylland-Fyn's kontor:

Egevang 6^{st.} - Vejle - Telf. 4506

Udkommer een gang om måneden.

Abonnement

10 kr. årlig.

Kan bestilles på girokonto 600 82
Jernbane-Bladet - København S.

Medlem af

Dansk Fagpresseforening

og

International Tidsskriftsfederation

Bladet er tilsluttet Dansk Oplagskontrol

Tryk: Bogtrykkeriet »Centrum«

I anledning af . . .

Af stationsforstander T. H. NIELSEN

Århus H.

Århus H.

Med nærværende artikel vil jeg forsøge i korte rids at fortælle om Århus hovedbanegårds udvikling gennem de hundrede år siden indvielsen af den første banegård 3. september 1862.

Den første banegård

Den første banegård blev bygget på det sted, hvor den nuværende banegård ligger, og hvor også den anden banegård, der blev taget i brug 1884, fik sin plads.

Byen eller rettere „Storårhus“-området havde da ca. 17.000 indbyggere, og banegården blev placeret i nogen afstand fra byens „kærne“, som var partiet omkring domkirken.

Efter byens størrelse og med en rimelig vækst taget i betragtning, må den første banegård vist siges at have været passen-

de dimensioneret. Ingen kunne på den tid drømme om den udvikling, der foregik i de følgende år, og som havnen og navnlig jernbanen havde sin store andel i. Banegården blev anlagt med 2 hovedspor, der var overbyggede ud for hovedbygningen, hvilket vil sige i ca. 50 m længde. Perronerne blev senere forlænget med ca. 100 m. Øst for banegården blev der bygget et varehus og anlagt 3 spor til person- og godsvogne. Endvidere var der plads til kvægfolde m.m., ligesom der syd for banegården på det område, hvor centralværkstedet nu ligger, blev anlagt lokomotivremise med plads til 12 lokomotiver samt værksted og vognremise, ligeledes med plads til 12 personvogne. I slutningen af tresserne blev vognremisen inddraget og taget i brug til lokomotivremise. Der blev også anlagt en havnebanel-trækkebane – som på en viadukt blev ført over „Spanien“ og på en svingbro over

JERNBANE-BLADET

Historie

Aktuelt

Modeljernbane

Foto-hobby



Århus banegård 1862



ÅRHUS



MØBLER
GARDINER
TÆPPER
ANTIKVITETER KUNST

Aarhus

Torpedo Skrivemaskiner

præcise regnemaskiner
hovedforhandler for Midtjylland
Jørgen Nielsen
Skolebakken 5, Århus, tlf. 2 87 55

Modesalon „HELLE“

Otto Rudsgade 31, Århus
Tlf. 6 71 70

FREDERIKSBERG TRIKOTAGEFORRETNING

G. M. Petersen
Fr. Allé 149 Århus Tlf. 3 42 18

TRØJBORG OSTERI

F. J. Nielsen
Største udvalg i ost og konserver
Tordenskjoldsgade 25 Århus
Tlf. 6 71 47

Frugt- og Grøntforretning

V. Licht
De Mezasvej 2, Århus, tlf. 2 83 58

Randers



REKLAMEBUREAU
Sct. Mortensgade 4 - Randers

FRODE HANSEN

Damekonfektion
Rådhusstræde 13 Randers
Tlf. 3280

Tegn abonnement hos ZONE-REDNINGSKORPSET

Randers, tlf. 32
til lands – til vands og i luften

Husk at købe –
Chokolade og frugt
Banegårdskiosken Randers
I. H. Andersen

P. L. REDDER

A. M. Jensens efterf.
Vestergade 45, Randers, tlf. 845

ADOLF D. ANDERSEN

Nørregade 5 Randers
Tlf. 1430

S. G. SØRENSEN

Slagtermester
Vestergade 45 Randers
Tlf. 1209

FYLDEPENNE CENTRALEN

Nørregade 5, Randers, tlf. 80

AKTIESELSKABET

Randers Korn- og Foderstof-Forretning

Tlf. 6100

FOLKEBLADET

Randers – Hobro – Mariager

– en frisk avis –

**Langaa – Torup – Sdr. Vinge
Kommune**

Randers Dagblad

– førende og foran

Randers Amtsavis

– byens største blad

åen ved havnen. Denne svingbro gjorde iøvrigt fyldst til 1944, da den blev erstat-
tet med en fast cementbro. Vognene blev
rangeret til og fra havnen med heste, og
det siger sig selv, at antallet ikke kunne
være særlig stort. (Vognbevægelsen til og
fra havnen beløber sig i dag til ialt ca. 240
vogne daglig – med en betydelig større
vægt end dengang).

Den anden banegård

I efteråret 1868 åbnedes strækningen Fre-
dericia-Århus, og i 1869 strækningen Ran-
ders-Ålborg for jernbanedrift. Med den
deraf voksende trafik og byens stærke vækst
kunne banegården ikke vedblivende svare
til de krav, der stilledes, og en udvidelse
var stærkt påkrævet. Bebyggelsen omkring
banegården satte snævre grænser for de
ønskelige og nødvendige udvidelser, men en
ny banegård med udvidet sporplads blev
dog bygget og taget i brug i 1884.

Befolkningstallet var imidlertid i stærk
stigen, og i 1900 havde Storårhøus ca. 60.000
indbyggere, og man begyndte allerede at
spekulere på tiltrængte udvidelser, da plads-
forholdene var meget utilfredsstillende, bå-
de med hensyn til perroner, læssespor, vare-
hus, rangerspor og hovedbygning. I årene
fra 1900 til 1909 blev der i Mølleengen
eksproprieret ca. 32 ha med forestående
udvidelser af varehus, rangerbanegård, ma-
skindepot og eventuel flytning af person-
banegård for øje. Der var imidlertid stor
uenighed om, hvorvidt banegården skulle
ligge på den nuværende plads, eller den
skulle flyttes til Mølleengen.

Man diskuterede ivrigt anlæg af en ny
bane – elektrisk – fra Århus til Randers.
Det var planen, at den skulle føres som
en højbane langs havnen til Århus Ø og vi-
dere til Risskov og derfra til Randers. Man
ville bl. a. derved opnå at gøre Århus ho-
vedbanegård til gennemgangsstation. Linie-
føringen til Randers skulle ligeledes tilsigte,
at denne station også blev en gennemgangs-
station. Der afholdtes i 1910 på foranled-
ning af indflydelsesrige kredse og forenin-
ger i Århus et borgermøde om sagen, og
der blev vedtaget en resolution, hvori det
henstilledes, at dette projekt blev stillet i
bero. Der blev dog stadig arbejdet videre
med sagen af banens tilhængere.

Ved en lov af 1917 blev det bestemt, at

der skulle opføres en ny godsbanegård i
Mølleengen, og den blev taget i brug 1922-
23. Fragtgodsekspeditionens pakhuse er i
dag ikke tilsvarende, hverken hvad størrel-
se eller gulvbelægning angår. Sporene er
anlagt som kamspor, og man påtænker en
„udretning“, da kamspor er upraktiske, når
der anvendes gaffeltruck. – En ombygning
her er i støbeskeen.

Ilgodsekspeditionen blev nogle år senere
ombygget og moderniseret, men er i dag
heller ikke mere tidssvarende.

Ved lov af 1918 vedtoges det at anlægge
den førortalte højbane – som dobbeltspo-
ret – til Århus Ø-Risskov og videre over
Halling til Randers. Arbejdet blev imidler-
tid ikke sat i gang, og da loven om byg-
ning af Lille Bælt-broen vedtoges, blev ar-
bejdet med den direkte bane udskudt.

Den nuværende banegård

I 1919 vedtoges lov om, at hovedbane-
gården skulle nedrives og en ny person-
banegård opføres på samme sted. Den
skulle kun midlertidig anlægges som re-
broussementsstation, idet man stadig regne-
de med, at den senere skulle fortsætte over
den tidligere vedtagne højbane til Århus Ø.

Allerede i årene 1906-1908 blev der i
Mølleengen etableret midlertidige sporan-
læg til opstillingsspor – altså en forløber
til rangerbanegården. Den 15. maj 1925
blev den nye rangerbanegård taget i brug.
Den var den første i sin art her i landet
og omfattede 2 rangerrygge, ankomstrist,
strækningsrist, stationsrist, læsserist, pak-
husrist og afgangsrister, samt posterne 1, 2,
3, 4 og M. Post 2 og 3 deltager ikke i tog-
vejsindstillingen, men er rene sporskifte-
poster.

Der er anlagt forbindelsesbane fra per-
sonbanegården parallelt med sydsporene
forbi filialværkstedet, og fra et rebrousse-
ment i Kongsvang til rangerbanegården un-
der samtlige hovedspor. Normalt foregår
vognudvekslingen mellem station (havn)
og rbg. ad dette spor. En del hastervogne
til og fra rbg., godstogene til og fra Grenå-
banen samt vogne fra havnen om eftermid-
dagen til aftengodstogene (ialt ca. 250-300
vogne daglig) befordres dog gennem per-
sonbanegårdens hovedspor videre ad et di-
rette spor til rbg. langs nordsporene.

Som nævnt var en ny hovedbanegårds

SJELLEBRO KRO

-- Kroen ved Alling Aa

Telefon Lime 57

Hadsten

ANDELSBANKEN

A.m.b.A.

Tlf. Hadsten 101 – 399 – 400

Hadsten Fællesforening

Korn – Foderstoffer – Gødning

Tlf. Hadsten 200 – 570

Langå

HOTEL LANGAA

Robert Dahl (ny indehaver)
Hyggelige værelser, et godt madsted,
alt til rimelige priser
Tlf. Langå nr. 9

AAGE RASMUSSEN

Alt i dame- og herrekonfektion
samt manufaktur
Bredgade 15 Langå Tlf. 85

H. Hertzum-Larsen

Wienerbageriet
Brød og kager –
uhm – hvor det smager
Bredgade 3 Langå Tlf. 67

POUL BODHOLT

Is- og konfekturforretning
Fr. Allé 147 Århus



Telf. 1354

Randers

Telf. 1355

K. Westergaard Laursen

1. kl.s reparationsværksted

Cykler - Knallerter - Radio

Vestergade 19 - Randers - telf. 2922

placering på samme sted vedtaget ved lov af 1919. Der var gået lange og vanskelige diskussioner forud, før placeringen var endelig fastlagt, idet der var mange interesser, der gjorde sig gældende – ikke mindst grundejerinteresser. Striden stod mellem nuværende placering eller en placering i Mølleengen.

Det var imidlertid Ryesgade–Søndergade kvarterets interesser, der sejrede.

I 1922 opførtes vest for den tidligere hovedbygning en barak over det hidtidige telegrafkontor. Dette „kompleks“ tjente i 7 år som midlertidig banegård. Nedrivningen af den gamle banegård og opførelsen af den nye kunne nu påbegyndes. Den nye banegård blev taget i brug den 15. juli 1929.

Til bygningen er anvendt gule mursten, og samme slags sten er iøvrigt med en enkelt undtagelse anvendt til alle de private bygninger, der omkranser banegårdspladsen. Dette giver pladsen et smukt stiligt præg. Det var oprindelig bestemmelsen, at bygningen skulle være i 3 etager og 107 m lang. Imidlertid kom der trange økonomiske tider og forslag om at skære projektet ned, hvilket havde til følge, at den kun skulle bygges i 70 m længde og en etage skulle tages af. Postvæsenet kom imidlertid ind i billedet; og i stedet for at bygge et posthus på det sted, hvor Demokraten nu ligger, gik postvæsenet med til at bygge til banegårdens østlige ende med en fløj ud mod Banegårdsgade. Dette medførte, at bygningen alligevel fik den oprindelige projekterede længde. En del bygninger foran banegården blev hævet 7 à 8 m. Endvidere blev Bruunsbro ombygget og fik en

længde af 115 m i stedet for som tidligere 20 m. Der var nu mulighed for at udvide banegårdsgraven, hvilket medførte, at Hallsvej måtte bortgraves, og de der liggende bygninger nedrives. Ialt medførte udgravningen og ombygningen, at ca. 400 lejligheder måtte nedrives.

Sikringsanlægget blev fuldført i 1934.

Maskindepotet

Endvidere må det nævnes, at maskindepotet også blev flyttet til Mølleengen. Det blev udvidet ved overgang til motordrift, og den seneste udvidelse er foretaget med en stor moderne hal efter ibrugtagning af MY.

Kalundborgruten

Skibsruten Århus–Kalundborg, der oprindelig var blevet drevet som postrute, overgik i 1914 til statsbanerne. Ændringerne på havnen samt indsættelse af nye moderne skibe har stadig forbedret forholdene på denne rute. Den sidste modernisering med bygning af den nye havnestation, som blev taget i brug i 1960, og oprettelse af hurtigruten med indsættelse af M/S „Prinsesse Anne-Marie“, har foreløbig sat punktum for byggeriet på havnen, men en fortsættelse ventes, idet der formentlig i 1964 yderligere indsættes et skib på hurtigruten.

Resultatet af den udvikling, jeg her i grove træk har nævnt, er Århus hovedbanegårds nuværende struktur.

Udvidelser

Der foretages dog stadig forbedringer og ændringer såvel på pladsen som i byg-

ningerne. I telegrafkontoret, hvor der tidligere stod en lang række telegrafapparater, findes nu ikke et eneste. De er erstattet med 4 fjernskrivere, heri indbefattet en rundskrivningscentral.

På grund af den kolossale stigning i antallet af pladsreserveringer har pladsbestillingskontoret fornylig fået en tiltrængt udvidelse, og der er nu her 5 fjernskrivere.

Iøvrigt omgås man med planer vedrørende forskellige udvidelser i hovedbygningen og en „make-up“ af forhal og ventehal. De endelige planer har vist endnu ikke set dagens lys, og den økonomiske situation sætter formentlig en stopper for realiseringen af sådanne planer.

Forholdene er til visse tider trange. Det samme gælder de udvendige pladsforhold.

På personbanegården er hovedsporene for korte og pladsen for snæver, men udvidelsesmulighederne er her ikke store.

Som følge af stigning i vogntrafikken, lange vogne og lange tog fremført af MY, er en udvidelse af rangerbanegården stærkt påkrævet, såfremt trafikken skal afvikles hurtigt og gnidningsløst. Det er da også hensigten, at der her skal foretages udvidelser. Dette vil medføre udgifter i millionbeløb. Udvidelserne er bl. a. også foranlediget af planer om indførelse af ny motorvej til Århus over rangerbanegårdens terræn.

Krigsårene 1940–45 gav her – som andre steder – meget arbejde, besværligheder og bekymringer. Transporterne til og fra Norge lededes i de første år over Ålborg til udskibning derfra, men senere blev Århus udskibningshavn, hvilket gav et stort merarbejde på rangerbanegård, godsplads og havn. Århus H fik også sin del af jernbanesabotagen. Foruden de mangfoldige sprængninger af sporskifter og skinneskridninger blev vandtårnet ved Ringgaden sprængt samt posterne IV og V. Opbygningen af det saboterede sikringsanlæg i post V blev fuldført i maj 1949 og i post IV i begyndelsen af 1950. Foruden det her nævnte, skete der mange andre tildragelser, som det vil føre for vidt at berette om.

Hvad fremtiden vil bringe, ved man selvfølgelig ikke, men at der stadig vil blive stillet opgaver til statsbanerne er der ingen tvivl om, og intet tyder på, at de vil blive mindre end hidtil. Hurtige, gode og sikre samfærdselsmidler og god service, vil altid have sin berettigelse – og være en god salgsvare.

Det er mit håb, at Århus H station i det nye sekel, der nu begynder, må være med til at yde sin indsats til gavn og glæde for statsbanerne og vore kunder.



Århus rangerbanegård i dag

Foto Lars Andersen



**SPARE- OG LAANEKASSEN
I AARHUS**

AARHUS VÆRKTØJSMAGASIN

Søndergade 70 Århus Tlf. (061) 2 52 00

LUNO MØBLER

Volden 6 Århus Tlf. 2 07 77

Undertøj for jernbanefolk

Carl Marcussen's Eftf.

Frederiksgade 34-36 Århus Tlf. 2 51 75

Jernbanepersonalet handler i

E. M. B.

Østergade 1 Århus Tlf. 2 17 77

BROMAGASINET

M. BITSCH

Bruunsgade 5 Århus Tlf. 2 25 92

R. MADSEN

Kolonialforretning

Ny Banegårdsgade 51 Århus Tlf. 3 03 12

AARHUS MOTOR SERVICE

ved rutebilstationen

Sdr. Allé 31 Århus Tlf. 3 34 69

M. J. Hinge Møbelmagasiner

Jægergårdsgade 60 Århus Tlf. 2 52 39

„OSTECENTRALEN“

Harald Mogensen

Jægergårdsgade 52 Århus Tlf. 2 95 54

Boye

RASMUSSEN

GULDSMED

Frederiks Allé 133

Århus tlf. 2 34 08

DANSK ANDELS KULFORRETNING

A.m.b.A.

A A R H U S

Aarhus Stiftstidende

- Danmarks største aftenavis

Aktieselskabet

AARHUS DISCONTOBANK

DERES læderleverandør

NEYE

Clemenstov 8 KAJ WASSARD Århus

GUNNAR EJSTRUP

Lys - kraft - kulde - varme

Hovedgaden 43 Brabrand Tlf. 6 02 34

MÆLKEFORSYNINGEN

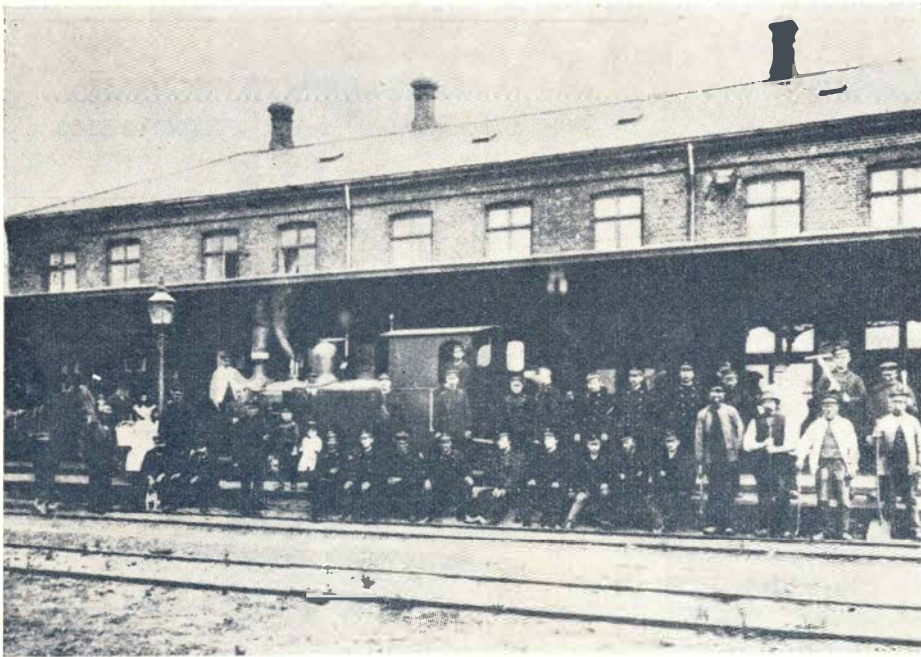
Erling Sørensen

Brabrand Tlf. 6 00 70

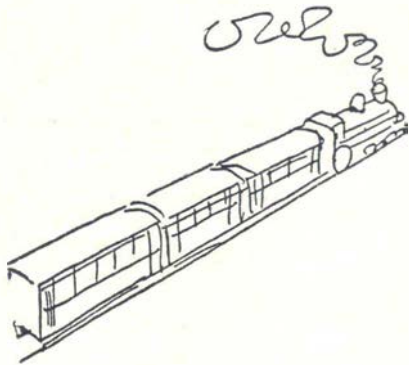
HERMANN KJÆR

v. Robert Kjær

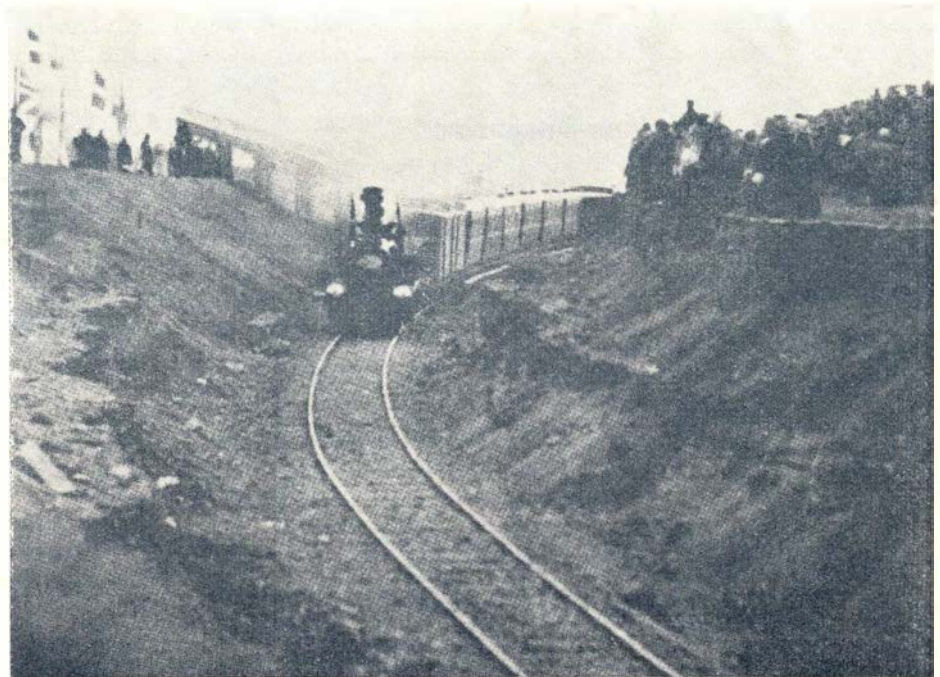
Brabrand Tlf. 6 00 33



Da rangerhesten i Randers
i 1890
blev afløst af rangermaskine



Åbningstoget ankommer
til Langå



Angår det **SKO** . . . så

WOLTER

Ryesgade 14 - Århus

AARHUS STEVEDORE CO.

TLF. *2 04 66