



## **Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online**

**Danskernes Historie Online** er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

### **Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor**

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

### **Ophavsret**

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

### **Links**

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

# Viby bogen 2000

ÅRSSKRIFT FOR  
VIBY  
LOKALHISTORISKE  
FORENING



# Vibybogen 2000

udgivet af  
Viby lokalhistoriske  
Forening

---

Eget forlag, Viby J, 2000

Vibybogen 2000  
årsskrift fra Viby lokalhistoriske Forening  
11. årgang

Redaktion:  
Tove Glud Rasmussen  
Harry Bjørnbak

Redaktionens adresse:  
Viby Bibliotek, Skanderborgvej 170,  
8260 Viby J.

Produktion:  
HB Grafisk  
Hasseltoften 62, 8361 Hasselager  
Tlf. 86 28 13 21

Oplag: 675

Udgivet med tilskud af Tipsmidlerne  
gennem Dansk Lokalhistorisk Forening.

ISSN: 0905-801X

Løssalgpris: 55 kr.

Artiklerne kan frit kopieres med angivelse af kilde.

Fotos:  
Hvor intet andet er angivet, er billederne i  
privat eje.

Forside:  
Viby J. Station fotograferet af Peter Linaa Jørgensen  
omkring 1970.



**F**OR FØRSTE GANG i foreningens 11-årige historie udkommer årsskriftet med fast ryg. Dette var allerede et ønske for årsskriftet for 1999, men det var da ikke økonomisk muligt. Et tilskud af Tipsmidlerne gennem Dansk Lokallhistorisk Forening ændrede imidlertid situationen, og årsskriftet for 2000 foreligger derfor nu med den ønskede faste ryg. Samtidig har vi ændret titlen til "Vibybogen 2000". Muligheden for også fremover at få tilskud samt vore medlemmers reaktion på nyskabelsen vil blive bestemmende for, om vi vil fastholde årsskriftet i denne form.

Artiklerne i år er mere generelle i forhold til Viby end sædvanligt. Jernbanen har interesse for alle Vibys beboere, idet banelegemet ligger som et bånd tværs gennem den gamle Viby Kommune, og en artikel med titlen "Jernbanerne i Viby" er da også årsskriftets største artikel. En fristil fra 1940'erne fortæller om Viby generelt set med en ung mands øjne, og en artikel om Jazzklubben Korovi er også generel, om end den nok mest henvender sig til den aldersgruppe, der var ung omkring 1960.

Erindringer, som er vigtige for at fastholde mindet om det Viby, der ikke er mere, er der to af. Den ene fortæller om den indflydelse, som en drukneulykke i 1925 fik på flere drenges barndom i 1950'erne, og den anden fortæller også barndoms-erindringer samt om faderens virksomhed i Viby.

# INDHOLDS- FORTEGNELSE:

*Knud Skøtt Knudsen:*  
Viby Lommetørklædefabrik  
og drengear i Viby ..... 7

*Tove Glud Rasmussen:*  
Jazz Club Korovi..... 15

*Verner Dalsgaard:*  
Viby set gennem en fristil fra 1940'erne ..... 25

*Preben Kierstejn Johansen:*  
Drukneulykker i 1925  
har præget generationer ..... 29

*Ole Linå Jørgensen:*  
Jernbanerne i Viby ..... 33

*Tove Glud Rasmussen:*  
Beretning fra Viby lokalhistoriske Forening... 52

*Bente Klercke Rasmussen:*  
Beretning fra Viby lokalhistoriske Samling ....54

Indholdsfortegnelse over tidligere årsskrifter 55

*Knud Skøtt Knudsen*

# Viby Lommetørklædefabrik og drengeår i Viby

Min far, som var uddannet indenfor manufaktur, havde fra 1935-37 en lille forretning i Ny Munkegade 65 i Århus, hvor han forhandlede trikotage og damelingeri samt lidt børnetøj.

Forretningen, som hed "Lizett", gik imidlertid dårligt, og med en familie på seks var det svært at forsørge os, så på et tidspunkt midt i 30-erne begyndte min far at rejse rundt med en lille kollektion af lommetørklæder og børnekraver. Han var kompagnon med en mindre fabrikant, der fremstillede de varer, som min far prøvede at sælge. Dette gav ham ideen til selv at prøve at fremstille tilsvarende varer, og det blev starten til "Viby Lommetørklædefabrik", der altså blev min fars livsværk.

Da vi boede i Munkegade var vores søndagsforøjelse at køre med en af de nye tram-busser, linie 4, som udgik fra Galgebakken og havde endestationer på henholdsvis Orionsvej og i Terp.

Familiens seks personer drog afsted i sluttet trop. Mor med sin søndagshat, svagger og den røde ræv, far i habit og med blød hat. Drengene var iklædt matrostøj med korte bukser, lan-

ge ribstrikkede strømper, der var knuppet på et livstykke med en bred elastik med knaphul-ler. Lillesøster sad i klapvognen med kyse på hovedet.

Det har sikkert været disse søndagsture, der fik min far til at vælge netop Viby som stedet for sit fremtidige virke, og i 1937, vistnok den 1. april, flyttede min familie, d.v.s. mor og far plus 4 børn til Terp Skovvej 2. Her var der plads til symaskiner og lager samt familien.

Terp Skovvej 2 var og er et stort rødstenshus, beliggende på hjørnet af Ingemannsvej (nu Chr. X's Vej) og Terp Skovvej. Ejendommen ejedes af en cigarhandler Lund fra Århus.

De første 3-4 år boede vi til leje; men omkring 1940 købte far ejendommen, så vidt jeg husker for 18.000 kroner...!

Som nævnt er ejendommen en stor rødstensvilla, som er opført i 1928. Da vi flyttede ind i 1937, var den indrettet med høj kælder med brænderum, vaskerum med stor gruekedel og værkstedsrum.

I stueetagen var der, foruden entré og køkken, 4 værelser, hvoraf der var kakkelovn i de

2. Et lokale i gavlen ud mod Terp Skovvej og Ingemannsvej havde været anvendt til mejeri-udsalg, og til dette lokale var der trappeopgang og dør. Butikslokalet blev, efter vi flyttede ind, brugt til realisering af varelageret fra Ny Munkegade og blev derefter indrettet til systue med elektriske maskiner til produktion af lommeterklæder, børnekraver og senere forklæder, som blev den mest solgte varetype.

1. sal i huset var, da vi flyttede ind, udlejet til en familie P. Bahn. Det var flinke ældre mennesker, som havde høns og kaniner i den meget store have.

Jeg tror, det var godt for hele familien, at vi fik tilværelsen i bymiljøet flyttet ud på landet - for det var virkelig ude på landet.

På den anden side af vores hæk, mod syd-øst, var der græsmarker (nu AGF's træningsbaner), og her græssede kreaturer og heste, dels fra "Fredensgaard" og dels fra "Enghavegård".

På hjørnet ved Enghavevej og Holmevej lå der et fjerkræslagteri, som ejedes af Bay Jacobsen.

Lige ud for os var Lillevej, her havde Anker Borchmann sit gartneri. Jeg gik ofte over for at snakke med ham, når han gik i drivhuset eller ved mistbænken. Jeg fik også lov til at hjælpe ham en gang imellem ved prikling o.s.v. Han var god til at fortælle, havde rejst noget og fortalte gerne. Desværre kunne han ikke klare økonomien og solgte til sidst gartneriet.



*"Lindely" på hjørnet af Lillevej og Ingemannsvej, nedrevet i krigsårene, genopført på Villh. Becksvej.*



## Skolegang i Viby

Ja, vi skulle jo flytte i en anden skole - fra Samsøgades Skole til Viby Skole. Min første klasselærer var frk. Juliane Pedersen, som boede på Terpvej, ikke langt fra, hvor vi boede.

Hun var en meget rar lærerinde og havde evner til at få os interesserede i de forskellige opgaver og samlede os også hjemme hos sig selv og fik os til at samarbejde i holdarbejde - hvad vi næppe forstod værdien af - dengang!

Vi gik til skole, for der skulle særlig tilladelse til at cykle - desuden havde vi heller ikke cykler - men vejen vi fulgte, var ned forbi købmand Juul, videre ad Kirkevej forbi Sanohuse- ne, hvor Svenstrup Holm, vor gode ven, belærte os om ikke at pille i næsen, for så kunne det gå lige så galt som for ham - han manglede nemlig en finger.

I det næste hus boede et gammelt ægtepar, nogle uhyggelige mennesker syntes vi dengang. De var helt lukket inde i vildniset, og man så dem sjældent. Min bror, Ove, kom senere til at kende manden, der viste sig at være en skikkelig gammel tysk dirigent, der var blevet forvist fra Tyskland, fordi han ikke ville være soldat under 1. verdenskrig.

Det næste hus tilhørte murer Overballe.

Vejen videre til skolen gik ned i en udgravet slugt med store skråninger til begge sider, en virkelig legeplads for os drenge.

Derefter gik vi ned gennem tunnelen, hvor

vi råbende og skrigende rigtig kunne få det til at runge. Der lå et gartneri på højre side efter tunnelen og på venstre side var der et stateligt hvidt hus, som tilhørte lærer O.P. Asholt. Efter Asholts hus var der et garageanlæg med et par af byens rutebiler - og så var der et lille hus, som var kendt af alle skolebørnene, for dér boede Fløjte-Ole og hans kone, som havde en lille slikbutik. Fløjte-Ole havde fået sit navn, fordi han altid var glad og gik og fløjte-



*Min mor og far ved trappen i gavlen ca. 1942.*

de, desuden var han altid god for en sarkastisk historie.

Endelig nåede vi parken med De gamles Hjem i baggrunden, og så var vi i skolen, parate til dagens opgaver - mere eller mindre forberedte.

Viby skole bestod dengang af den gamle hvide bygning, hvor pedel Sørensen boede i kælderen, den nyere røde bygning, hvor klokken hang og desuden den bygning, som husede gymnastiksal med bad og omklædningsrum fornedet, og øverst var der sløjdlokale, børnebibliotek og det kommunale bibliotek, bestyret af lærer Holger Olesen.

Skolen havde klasserne fra 1. til 8. skoleår.

Skulle eleverne videre til realskolen, måtte de aflægge optagelsesprøve i 7. klasse, og blev denne prøve bestået, kunne man tage præliminæreksamen fra Rosenvang Skole.

Den nævnte klokke på den røde bygning er kendt af mange elever.

For den mindste forseelse i skolegården sendte gårdvagten eleven til opstilling under klokken for at afvente senere irettesættelse.

Der blev ringet ind til timerne, hvorefter der skulle stilles op i række og geled klassevis, inden man stille og roligt måtte gå til klasseværelserne. Også her kunne et par uromagere få besked om at gå op under klokken.

Når alle eleverne var i klasserne, begyndte



*Tre syersker og min mor på trappen ved gavlen i 1944.*

*Syerskerne er Astrid, Esther og Stinne.*



gårdvagten sin irttesættelse af de formastede. Med et godt greb i øret eller kinden efterfulgt af en kraftig lussing blev eleven gjort opmærksom på sin skammelige brøde. Meget blev dengang styret med fast hånd - til gengæld var sagen dermed afgjort. Vi kunne lide vore gamle lærere!

Skolens første time startede altid i forhallen i den røde bygning med morgensang og morgenbøn. Jeg mindes overlærer Andreasen, som altid afsluttede bønningen med "Amen i Jesu navn, amen".

I alt mindes jeg min skoletid i Viby Skole som en god tid, hvor lærerstaben gjorde en stor indsats for at banke lidt lærdom ind i

hovederne på de af os, som havde lyst til at lære og at læse.

### *Fritidsbeskæftigelser*

Vi holdt meget af at lege ude på markerne omkring os og i det levende hegn, der skilte markerne fra Fredensgaard og Enghavegaard. Det gik langs med stien op til vandhøjen med pumpestationen, der indtil for kort tid siden endnu fandtes i boligområdet mellem Neptunevej og Jyllandsallé. Dengang lå vandhøjen helt frit, og der var en fantastisk udsigt fra den over hele ådalen, til Holme bjerge, Enghavegaard og Fredensgaard. Vandhøjen var vores "fæstning", og vi havde en "bande" fra Odins-



*Chr. X's Vej 93, ca. 1952. Vejen er sænket, anlagt og asfalteret, og der er anlagt cykelsti. Fotograferet fra Lillevej.*





*Min mor og far ved trappen til Ingemannsvej ca. 1942.*

vej, Terp Skovvej og den øverste del af Ingemannsvej. Vores bande skulle forsvare området omkring vandhøjen mod "Holme bønderne" og "Terperne". Vi var bevæbnede med kæppe og hjemmelavede træsværd og har sikkert set drabelige ud, men jeg mindes ikke, at vi havde alvorligere bataljer med "fjenden".

Ellers havde vi jo en meget stor have, hvor vi kunne udfolde os, men arbejdet med at dyrke den med avl af grøntsager og frugt måtte vi hjælpe vores mor med, da vores far skulle have gang i fabrikken, og derfor ikke havde megen tid til havearbejde.

Selvfølgelig måtte vi også, som de fleste andre børn, bidrage til husholdningen og var derfor også bude hos købmand, mejeri- og brødsudsalg. Begge havde forretning på hjør-

net af Odinsvej (nu Balagervej) og Ingemannsvej, så det var ikke så langt hjemmefra.

Som før nævnt færdedes vi meget langs markerne på Holmevej. Her var der en grøft på venstre side af vejen mod Holme, i bunden af grøften var der en meget lille bæk, og her gik jeg ofte og botaniserede og kikkede på faunaen med fugle og smådyr. Engang, da jeg gik dér, så jeg en hugorm - med tydelig zig-zag stribe. Jeg blev lidt bange og skyndte mig hjem for at fortælle min far det. Han sagde, at det ikke kunne passe, men tog dog en stok og gik med mig til stedet, og vi fandt hugormen.

Far slog den ihjel med stokken, og vi bar den ned til købmanden og fik den sat i sprit i en flaske.

Jeg fortalte dette i skolen til min naturhisto-

rielærer, som var I.C.Carlsen. Han boede på Enghavevej og fortalte, at det nok var hans hugorm. Han havde nemlig terrarier i sin have, med snoge, hugorme, frøer og firben. Hans søn havde været ved at ordne dem, og så var hugormen sluppet ud. Nu fik lærer Carlsen sin hugorm tilbage i sprit.

Tilbage til vort hus, som jo dengang havde adressen Terp Skovvej 2. Det blev senere til Chr. X's Vej 93 efter at Chr. X's Vej blev om-lagt.

På Terp Skovvej kom i sommerferien kong Christian X ridende næsten hver formiddag - gerne ved 9.30 tiden, og fortsatte op ad Inge-mannsvej og Holmevej til Holme og derfra til-bage til Marselisborg. Det var en oplevelse for os at stå vandkæmmede ved siden af mor og far og hilse majestæten god morgen, og min-sandten, en gang imellem holdt han hesten an og vekslede et par venlige ord med mine for-ældre såsom: "Blæser det ikke tit på dette hjørne?".

Min far fik efterhånden lidt gang i fabrikation-en og fik lavet nogle varer, der tilsyneladen-de var et behov for, så frem til krigsudbruddet i 1939 blev hans virksomhed bedre funderet.

I 1940 kom så besættelsen, og det varede ikke længe, inden råvaremangelen begyndte. Vi kunne ikke få udenlandske metervarer, så mor og far rejste rundt til andre byer i Jylland for at prøve, om der kunne købes rester af me-tervarer, som kunne bruges til produktionen.

I Odense fik min far fat i et stort restlager af blonder, som ved en særlig teknik kunne sys sammen til kraver og reverspynt på kjoler.

Fra Linum, FDB's hørfabrik, skaffede han hørlærred, der kunne bruges til sygeplejefor-klæder og lagener. Så selvom vi manglede råvarer, klarede vi os dog gennem krigsårene.

Iøvrigt betød besættelsestiden en masse arbejde for os tre drenge. Vi havde jo kakkelo-vne, der skulle fyres i, især i de strenge krigs-vintre. Koks var ikke til at skaffe, så vi måtte fyre med brænde, tørv og briketter, og når det kom hjem, dels fra skoven og dels fra brænd-selshandleren, blev det læsset af på Terp Skov-vej, og skulle så bæres ind i brændselsrummet i kælderen. Træet skulle selvfølgelig saves, kløves og stables. Det skulle vi ordne.

Engang, vi fik tørv hjem, fandt vi på at etab-lere en "brandkæde", så én stod på Terp Skov-vej, én på gangen til kælderen og én ved rum-met. Så kastede vi et par tørv ad gangen til den næste mand, så skulle vi ikke gå så mange skridt. Min bror Bent var god til at kaste og gribe og en gang brugte han et baghåndskast - dér røg et kældervindue - så var den spøg for-budt.

Vi havde et værelse på 1. sal med køjeseng og sovesofa. Her var en lille kakkellovn, som blev fyret næsten gloende, inden vi skulle i seng, men den gik ud i løbet af natten, og om morgenen var der rim på væggene. Dengang havde man ikke isoleret som nu til dags.

Vintrene havde dog også sine glæder. Der faldt jo af og til store mængder sne i besættel-

sestidens vintre, og snerydning var der ikke meget af, men der var heller ikke megen kørende trafik på vejene, bortset fra Ingemannsvej og Odinsvej, hvor trambuslinie 4 kørte.

Vi drenge kørte meget i slæde. Der var jo et godt fald fra Terp Skovvej-Ingemannsvej-Kirkevej til viadukten, og dér susede vi ned ad på kælke, som vi styrede med en lang bambusstang, og det forløb uden uheld af alvorlig art. Engang imellem var vi godt nok nær ved at torpedere en fodgænger nede ved viadukten, så kunne der vanke knotne bemærkninger.

I de seneste krigsvintre oplevede jeg en gang et så kraftigt snefald, at jeg måtte løbe på ski ind til min læreplads på Clemens Torv i Århus. Der var ingen anden transportmulighed. En anden gang var der 5 cm isslag overalt, så el- og telefonledninger faldt ned, og grene knækkede. Da måtte jeg løbe på skøjter ind til byen. Jeg nåede ind til rådhuset, så var der gruset, og jeg måtte spænde skøjterne af. Det var de strengeste vintre, jeg har oplevet.

Inden Ingemannsvej blev omlagt og om-døbt til Chr. X's Vej, havde vi nogle nabohuse, som nu ikke eksisterer mere. F.eks. var der på hjørnet af Ingemannsvej og Lillevej en villa, der hed "Lindely". Den blev nedrevet, og genopført på Vilh. Becksvej. På dette hjørne er nu opført et nyere hus, placeret lidt anderledes i forhold til vejen.

På hjørnet af Odinsvej og Ingemannsvej boede en mand, der hed Madsen, han opkrævede kontingent for Viby Sogns Sygekasse, d.v.s., at han gik rundt i distriktet og kli-

strede små mærker i sygekassebogen, når folk havde betalt deres kontingent. Han kaldtes selvfølgelig "Sygekasse-Madsen" og var en meget morsom mand, som vi drenge havde en masse skæg med over hækken, når han var i sin veldyrkede have. Hans hus eksisterer endnu, men er totalt ombygget.

Herforuden lå der en 4-5 små huse ved Ingemannsvej. Nogle af dem lå på tværs af det hjørne, der er ved Holme Møllevej og Chr. X's Vej, og de er nu forlængst væk.

Omkring 1950 blev Chr. X's Vej omlagt og sænket betydeligt. I forbindelse hermed blev der tillagt mere jord foran vort hus, samtidig med, at min far udstykkede en byggegrund. Det betød, at vores hus kom til at ligge meget højt, det er nok det hus, der ligger højest i kvarteret nu. Terp Skovvej blev også sænket, og der er nu trappe op til huset. Det var der ikke før. I 1950 blev der bygget garage til sydgavlen. Oven på garagen blev der senere lavet en havestue, som blev nedlagt i 1986-87. Nu er der bygget til med soveværelse og badeværelse oven på garagen. ■

*Tove Glud Rasmussen*

# Jazz Club Korovi

Året var 1958. En generation af unge var kommet ud af krigens skygge. Der var ingen mødesteder for dem, og interessen samlede sig for mange unge om jazz.

Der var flere jazzklubber i Århus, men det står uklart, hvornår tanken om at starte Club Korovi tog form. Det menes, at det hele startede med en fest i Kongsvang, og at tanken efterhånden tog form. Datoen 8. marts 1958 står ifølge vedtægterne som foreningens stiftelsesdag.

Bag klubben, hvis navn er en forkortelse af Kongsvang, Rosenvang og Viby, stod bl.a. dens første formand, typograflærlingen Ole Christensen, og stor støtte fik man af Viby Idrætsforenings inspektør, A. Lassen.

Tilknytningen til idrætsforeningen fremgår indirekte af vedtægterne, idet det er anført, at beskadigelse af beplantninger, indhegninger, lokaler eller stadions materiel skulle erstattes, samt at færdsel på stadions boldbaner var

strengt forbudt, idet stier og gange skulle følges.

Om formålet anfører vedtægterne, at det er *"...at fremme interessen for musik, hovedsagelig Jazz, for ungdommen i Viby, og søge nært samarbejde med andre Jazz-clubber for derved yderligere at fremme interessen for Jazz."*



---

*Formand Ole Christensen byder velkommen til klubbens første arrangement lørdag den 5. april 1958.*



Det første arrangement, der løb af stabelen den 5. april 1958, blev annonceret i Forstadsavisen. Det fortælles i annoncen, at arrangementet skulle afholdes i Viby Idrætsforenings festsal med "Savoy Stompers" og "Ohio Band" m.m., og at medlemskort skulle købes i forvejen hos Jens Aage Nielsens Radioforretning, Viby.

Foreningen fik straks en ualmindelig god presse. Den 2. april var der foromtaler i både Aarhus Stiftstidende og Demokraten. Det fortælles bl.a., at foreningen allerede havde over 200 medlemmer, og at det var hensigten at samle ungdommen hver 14. dag til dans uden spiritus. Endvidere oplyses det, at det også var hensigten at holde foredrag om jazzmusikken, vise film og spille jazzplader på klubaftenerne.



Forhåndsomtalen blev fulgt op med omtaler af arrangementet i begge aviser den 6. april og i Forstadsavisen den 15. april, og allerede overskriften i de to førstnævnte aviser viser, at aftenen havde været en succes med over 250 deltagere. Der blev spillet på livet løs af de fire orkestre, de to husorkestre "Ohio Band" og "Savoy Stompers" og af gæsteorkestrene "High Mountains" og "South Side Skiffle Group". Alle numrene høstede stort bifald, og "Ohio Band" fik overrakt en pengegave og blomster.

Lørdag den 19. april løb næste jazzaften af stabelen. Der var en annonce i Aarhus Stiftstidende samme dag, og man fornemmer, at der havde været problemer den første aften. I hvert fald er ordet "skal" og "Jens Aage Nielsens radioforretning" fremhævet i sætningen "Medlemskort skal købes i forvejen i Jens Aage Nielsens radioforretning", og desuden er tilføjelsen "KUN ADGANG FOR MEDLEMMER" fremhævet.

Også denne aften blev fulgt op i pressen. I Demokraten den 21. april kan man læse følgende:

#### **OVER 400 MEDLEMMER I CLUB KORОВI.**

*Efter nogle få ugers levetid har Vibys nye jazzklub "Club Korovi" allerede over 400 medlemmer. Deraf var ikke mindre end 300 deltagere med i klubbens arrangement lørdag aften i VIFs lokaler. Hvis udviklingen fortsætter sådan, kommer klubben nok til at se sig om efter større lokaler. I lørdagsarrangementet deltog orkestrene "Ohio Band", "Savoy*

---

*"Ohio Band": Erling, Ib, Aage, Per, Ole og Jens.*

*Stompers", "High Mountains" og "South Side Skiffle Group". De to sidstnævnte orkestre var gæster. Næste arrangement finder sted lørdag (dato ikke anført).*

Også en anden avis havde omtale uden at avisens navn er anført i Ole Christensens udklipsbog, som er benyttet som kilde til denne artikel. Det hedder i denne omtale:

#### **UNG JAZZKLUB MED UNGE MEDLEMMER.**

*Byens yngste jazzklub, Korovi i Viby, er ogsaa klubben for byens yngste jazzfans, som ligefrem valfarter dertil, naar klubbens meget unge orkestre spiller op.*

*Der er en hyggelig og interesseret stemning ved den nu 400 medlemmer store klubs arrangementer.*

*Man hænger sit tøj hos den 10-aarige garderobemand og gaar ind i salen, hvor drenge med butterfly diskuterer, om de nu ønsker sig en klarinet eller et sæt tøj til konfirmationen.*

*I lørdags var der tre orkestre. "Savoy Stompers" og "Ohio Band" er husorkestre og "High Mountains" var med. Alle orkestre er i støbeskeen - men talentet er der, og arrangementerne synes i orden.*

Alle avisomtaler skal ikke gengives, men en del af en enkelt, hvor datoen ikke er oplyst, skal dog med:

#### **SODAVAND OG JAZZ.**

*Den nye forstads klub Club Korovi, der holder til i Viby Idrætsforenings klubhus hver anden lørdag,*

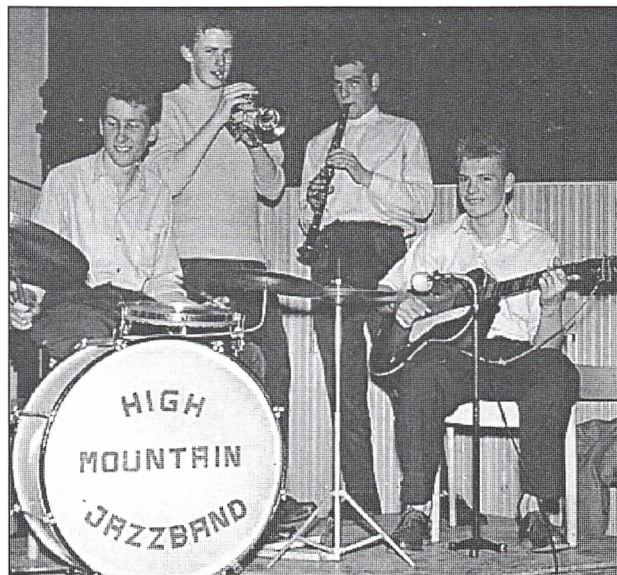
---

*"High Mountain Jazzband" var trods det engelskklingende navn sammensat af unge fra Århusforstaden Højbjerg.*

*har fortsat tilgang af nye medlemmer, foreløbig ikke mindre end 450, og det er faktisk rent netto for århusiansk jazz, for der er så godt som ingen gengangere fra de andre århusianske jazzklubber. Korovi's klientel er meget ungdommeligt, fortrinsvis skoleelever, men forældrene behøver ikke at have betænkeligheder ved at sende deres børn i den klub. Atmosfæren er helt igennem munter, men sober, de røde sodavand med sugerør har fået deres brusende renaissance og faktisk burde sodavandsfabrikkerne og afholdsforeningerne yde tilskud til jazzklubberne, ikke mindst den særdeles appelsinfri Jysk Fynsk Jazz-Unions idealistiske indsats for ædrueligheden blandt vor diskuterede og kritiserede ungdom.*

Artiklen fortsætter med en ikke særlig rosende omtale af orkestrene og musikerne. Det anføres således bl.a.:

*En mildest talt elementær brist er fælles for de to*



omtalte orkestre. De kan ikke holde takten, men har som i øvrigt mange andre danske revival-grupper en tendens til at øge. High Mountain Jazzbands aktiv er de to blæsere. Klarinettisten Jørgen Richs tekniske kunnen svarer desværre ikke til den melodiske dristighed, han udviser, men det skal nok komme. Gruppens alvorligste minus er dens janit-sjar, som tilsyneladende er totalt blottet for swing-fornemmelse og lige har forladt spejdertrommen.

Savoy Stompers, som har en temmelig utraditionel besætning med to trompeter bærer simpelt hen præg af ikke at være spillet tilstrækkeligt sammen, men det er der jo råd for. Der skulle være mulighed for at lave noget interessant med kontrapunktisk trompetspil.

Savoy Stompers og Ohio Band er Korovis faste husorkestre. Sidstnævnte, som jeg ikke havde lejlighed til at høre i lørdags, skal jeg omtale senere. (artiklen er ikke signeret).

Der blev nu længere mellem avisomtalerne, men den 27. maj var der dog omtale i Demokraten af "Korovi's første night session" på Viby Stadion, hvor 300 jazzentusiaster var mødt op til trods for, at vejrguderne ikke var arrangørerne særlig venlig stemt. Ikke mindre end fem orkestre var med, nemlig det berømte Midnight Walkers og fire lokale orkestre (Birdland, Savoy Stompers, High Mountain og Ohio Band). "oh", der havde signeret avisomtalen, syntes, at Korovi kun kunne være tilfreds med arrangementet, og mente også, at de fire lokale orkestre, der ved de første jazzaftner ikke havde haft stort begreb om at spille i en jazzklub, nu

var begyndt at have lært kunsten.

I juli måned lå Korovi stille, men så lagde man stort ud med en sommerudflugt til "Ørnereden" den 9. august. Billetpriisen var 3,50 kr. (en almindelig aften kostede 1,50 kr., senere 2 kr.), men så omfattede den også bus fra og til Viby Torv. Demokraten fortæller indledningsvis den 12. august:

Korovis vovelige jazz-arrangement på restaurant "Ørnereden" lørdag aften blev en succes for arrangørerne og den unge jazzklubs renommé.

Publikumstilstrømningen, som arrangørerne i begyndelsen var bange for ville blive ringe, var så stor, at man nærmest følte sig som en sild i en tønde, når man bevægede sig på dansegulvet.

Avisomtalen fortæller også, at jazz'en lå adskillige klasser over den, man sædvanligvis blev præsenteret for på klubaftnerne, og Korovis formand udtalte følgende ifølge avisen: Der er ingen tvivl om, at "High Mountain" og "South-Side Skiffle Group" har deres store aften i aften. De har trænet meget hele sommeren og fået suppleret deres orkester med to nye dygtige musikere. Dem skal vi nok få glæde af i løbet af sæsonen. Men for øvrigt mener jeg også, at den populære skifflekvartet "South-Side" fortjener ros for sit spil i aften.

Et par breve fra august 1958 fortæller om livet bag kulissen, idet der er oplæg til en kontrakt mellem "High Mountain Jazzband" og Korovi. Det fremgår således, at "High Mountain Jazzband" havde været husorkester siden maj



måned, og at Korovi ikke var forpligtet til at engagere "High Mountain Jazzband" til hvert eneste arrangement, men at man - hvis deltagelse ikke ønskedes - skulle meddele dette til et af orkestermedlemmerne senest syv dage før arrangementerne, og modsat, at "High Mountain Jazzband" heller ikke var forpligtet til at deltage i alle Korovis arrangementer, men også skulle melde afbud senest syv dage før arrangementet. Angående de enkelte aftener, var "High Mountain" forpligtet til at spille mindst 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> time for 6.50 kr. pr time pr. mand, og man skulle - hvis man ikke skulle spille hele aftenen - mindst have 15 kr. pr. mand. Desuden skulle Korovi dække transportudgifter op til 20,00 kr. Endelig fremgik det, at aftalen skulle gælde fra 30/8-58-1/1-59.

Korovi's svar ligger tæt op af oplægget bortset fra, at Korovi ønskede betalingen til 6,00 kr. i timen, mens de øvrige beløb var som i oplægget, og desuden ønskede Korovi tidsrummet forlænget til 1/4-59. Desværre synes den endelige kontrakt ikke at eksistere, så det vides ikke, hvad man enedes om, men datoen 1/1-59 blev nok fastholdt, da "Ohio Band" - som det senere vil blive omtalt - i januar blev omtalt som Korovi's orkester.

Med hensyn til økonomien fremgår det af et duplikeret brev om udveksling af orkestre indklæbet i udklipsbogen, at "High Mountain Jazzband" bestod af seks musikere, og med et spil på 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> time, betød det med en timepris på 6 kr., at hver skulle have 21 kr., så udgiften til orkestret pr. aften blev 126 kr. Med en entré



*Bestyrelsesmøde eller  
almindelig komsammen?*

på 1,50 til 2 kr. ville indtægten pr. aften langt overstige udgiften, hvis tilslutningen til klub-aftenerne var så stor som beskrevet, selv om der også ville være udgift til annoncer og lokaleleje, men af nogle senere breve fremgår det, at Korovi i december måned skulle have bedt om gratis optræden af økonomiske grunde, måske fordi man indimellem entreerede med dyrere orkestre.

For at blive ved det interne, blev der den 16. september afholdt en ekstraordinær generalforsamling i Korovi. Det var kun et par paragraffer, der blev ændret, nemlig at de personlige valg af formand, næstformand, kasserer og sekretær samt to bestyrelsesmedlemmer på to år blev ændret til, at kun formanden valgtes

på to år, mens resten af bestyrelsen, der blev ændret til at bestå af fem medlemmer og to suppleanter, blev valgt på et år. Man kan forestille sig, at der har været afgang fra bestyrelsen, og at det derfor har været nødvendigt med en generalforsamling for at få den fuldtallig. En enkelt paragraf viser, at man ikke havde forudset, at foreningen skulle blive så stor. Ifølge de første vedtægter måtte kassebeholdningen nemlig kun være højst 25 kr., hvorefter overskydende beløb skulle indsættes i Handelsbanken i Viby. Beløb over 25 kr. måtte kun hæves af formand og kasserer i forening. Disse beløbsgrænser blev i de nye vedtægter ændret til 200 kr.


D. 11. oktober havde Aarhus Stiftstidende en

artikel med overskriften "Aarhus ungdommen er gammeldaws" og underoverskriften "Foretrækker stadig jazz, men det skal være den gode gamle fra halvfemserne. - Rokfeberen var kun en børnesygdom på vejen". Det fortælles i artiklen, at en klub havde prøvet med en

**„CLUB KOROVI“**

★

★ *Sommerudflugten* TIL „ØRNEREDEN“



**Lørdag d. 9. august kl. 20**

... Nu haster det, hvis du skal have billet til sommerudflugten. - Billetter kan købes hos *Jens Aage Nielsens Radioforretning*, Viby, samt hos *F. I. Nielsen*, Rosenvangsallé 16 (kl. 18-20), og *Olé Christensen*, Risdalsvej 28. - Billetprisen er kun kr. 3,50 pro persona (incl. bus fra og til Viby Torv). - Busserne afgår kl. 19,30 fra Viby Torv og kører til „Ørnereden“, hvor „High Mountains Jazz-band“ m. fl. spiller.

Sidste frist for køb af billetter: onsdag 6. august.

★

Vi håber på godt vejr. - Humøret sørger vi selv for.

*Det var ikke alle arrangementer der afholdtes i Viby, her ses en indbydelse til sommerudflugt til Ørnereden.*

mere moderne stilart, men medlemmerne blev simpelt hen væk, så man måtte gå tilbage til det gamle.

Hvilken klub, der havde forsøgt det nye, fremgår ikke. Derimod omtales det, at der samme dag på HasleKro skulle startes en ny klub med navnet "Basin Street Club", og at der nu var fire jazzklubber i Århus. Om Korovi står der:

### **"KOROVI" ER PÆREDANSK.**

*"Korovi" er simpelt hen en sammentrækning af de første bogstaver i Kongsvang-Rosenvang-Viby, de tre byomraader, hvorfra klubben henter sit ungdommelige publikum.*

*Næsten lige så pæredansk er navnet paa klubbens orkester, der kalder sig "High Mountain Jazz-band", hvilket naturligvis paa godt dansk vil sige "Højbjergs Jazz-Orkester".*

*Klubben, der nystartede for faa maaneder siden, tæller 600 medlemmer. Hver 14. dag holder man "komsammen" - et godt jysk udtryk for jam-session - i festsalen paa Viby Stadion. Det sker igen i aften, og foruden de lokale højbjergere vil der blive musiceret af "The Beer Barrels" (Øl-Tønderne) fra Randers.*

*Den største af Aarhus-klubberne er "Saratoga" i Aarhus-Hallens annexsal, som tæller ca. 1200 medlemmer. En anden klub, "Jazz Circle" ligger for tiden stille på grund af lokalemangel.*

Af annoncer og omtaler i november 1958 kan man se, at der hurtigt kom et samarbejde i stand mellem de to forstadsklubber. Den 15. november holdt Club Korovi og Basin Street et fællesarrangement i Restaurant Friheden med Original Creole Stompers fra København.

Aftenen omtales som en succes, men musikalsk set var aftenens indhold pauvert. Det er i øvrigt første gang, at Friheden er set nævnt som arrangementssted. Alle tidligere arrangementer undtagen udflugten til Ørnereden nævner Viby Stadion som arrangementssted.



---

*Formand Ole Christensen ses her i Tirstrup Lufthavn, hvor han modtog den prominente gæst den 28. januar 1959.*





I julen 1958 holdt Korovi julejazz i Friheden. Det foregik 3. juledag, og i indbydelsen står der, at der ville være alle tiders chance for at komme af med steg-, kage- o. lign. julepund, men den helt store begivenhed, som fylder mange sider i udklipsbogen var Louis Armstrongs besøg i Århus den 28. januar 1959.

Også Per Christensen fra "Ohio Band" var mødt op for at hilse på sit store idol.

Det var lagt stort op fra Korovi's side. Man tog til Tirstrup lufthavn for at modtage berømt-heden. Første del lykkedes perfekt. Formanden Ole Christensen mødte Louis Armstrong i luft-havnen og overrakte ham et bevis på, at han var udnævnt til æresmedlem af Korovi, mens klubbens orkester, Ohio Jazz Band, spillede.

Der var stor presseomtale af begivenheden. Med æresmedlemsskabet havde man håbet på (og også annonceret dette håb), at man kunne lokke Louis Armstrong til at deltage i Korovi's eget arrangement med Louis Hjulmand i Friheden efter hans optræden i Stadionhallen.

Studenterforeningen holdt vinterfest på uni-versitetet, og her var Louis Armstrong blevet æresmedlem, da han var på Danmarksbesøg i 1954, så studenterforeningen bejlede også til ham, men begge steder blev man skuffet. Louis Armstrong var for træt til at deltage.

Korovi's 1 års fødselsdag i marts 1959 nærme-de sig. I foromtalen til fødselsdagsfesten hedder det i et udateret avisudklip følgende:

**HENRIK JOHANSENS BAND  
I "FRIHEDEN" LØRDAG.**

*Jazzklub Korovi fejrer som omtalt sin 1 års fødselsdag på lørdag, og det sker med gæstespil af den landskendte Henrik Johansen og hans New Orleans Jazzband ved et Jazz-band Ball i "Friheden".*

*Desuden spiller klubbens husorkester Savoy Stompers.*

Avisannonce med omtale af det store fødselsdagsarrangement.

Hver 50. gæst vil få overrakt en plade som gave, og hver 100. gæst i aftenens løb vil få overrakt et partoutkort til "Korovi"s arrangementer. "Korovi" venter det helt store rykind til fødselsdagsfesten, så hele etablisementet "Friheden" med plads til 1000 gæster tages i brug. Klubben har i den sidste tid haft en ny medlemsfremgang, så medlemstallet nu ligger omkring 1200.

(Desværre er der ingen omtale indklæbet om festen).

Den 4. februar havde Ole Christensen skrevet for Club Korovi til KODA, at de var kommet til det resultat, at de var i stand til at betale 60 kr. som betaling for arrangementer afholdt i tidsrummet 9/8-58-8/3-59. Brevet slutter med: ...Da der afholdes ordinær generalforsamling med valg af ny bestyrelse d. 6/3-59, vil vi gerne samtidigt opsiges overenskomsten mellem "KODA" og Club Korovi fra og med denne dato. Hører vi ikke nærmere fra Dem snarest, regner vi med, at sagen er i orden. (Der foreligger intet om KODA's svar).

Ole Christensen gik ud af bestyrelsen ved dette valg, fordi han var blevet indkaldt som soldat i København. Og også andre gik ud, måske ikke lige ved denne generalforsamling, men fordi de syntes, at det var blevet for risi-



**JAZZ CLUB KORОВI** I MORGEN KL. 20  
**HENRIK JOHANSENS JAZZ-BAND** (KØBENHAVN)  
på **FRIHEDEN** ★ ★  
Husk at forny medlemskortet: **VIBY RADIO - FONIA RADIO**

kabelt at sidde i bestyrelsen med de ret store summer, de store arrangementer løb op i. Korovi's sidste store arrangement var lørdag den 4. juli 1959. En annonce den 2. juli fortæller følgende:

**JAZZ CLUB KORОВI**

*præsenterer lørdag d. 4. juli i Haandværkerforeningen, Klostergade 28-30  
baade til Koncert 19.30-21.30 og til  
Jazz-Band Ball 21.30-2.00*

*Stan Getz's trio udvidet med Jan Johansson (piano) og Louis Hjulmams Kvartet.  
Koncert 6 kr. over hele salen. Billetter Aarhus Kioskselskab og ved indgangen.*

Om søndagen, den 5. juli, havde Aarhus Stiftstidende en stor omtale under overskriften: "Næppe bedre jazz nogetsteds i Europa" og med underoverskriften: "Stan Getz og Oscar Pettiford var en oplevelse".

Omtalen var udelukkende en anmeldelse af koncerten, og arrangøren Korovi var ikke engang nævnt.

Bogen "JAZZENS HISTORIE I ÅRHUS" har i et afsnit om klubberne i Århus omtale af interesse for Korovi og Korovi's situation efter generalforsamlingen i marts 1959, som skal gengives her:

*Det var ikke kun idel fryd og samarbejde, der prægede jazzmiljøet. I efteråret 1958 blev situationen tilspidset mellem de tre store klubber: Saratoga, Paname og Korovi. Den diskret førte kamp var kampen om de unge - det publikum, som var afgørende for klubbernes overlevelse. Virkeligheden var benhård konkurrence.*

*Saratogas formand, Ole Peter Iversen - på dette*

**STADION-HALLEN, AARHUS**  
 LØRDAG D. 14. FEBRUAR KL. 20  
**EN HISTORISK JAZZ-BEGIVENHED**  
 Storslåede verdens premiere  
 FOR FØRSTE GANG I SKANDINAVIEN  
 de kendte verdensberømte orkestre fra Jazzens vadsby  
**GEORGE LEWIS**  
 and his original  
**NEW ORLEANS JAZZBAND**  
 with „KID“ HOWARD - JIM ROBINSON - JOE WATKINS - JOE BORGHIUUX and ALICE „SLOW DRAG“ PAYAGEAU

tidspunkt i avisen betegnet som "den århusianske jazzverdens ukronede konge, med et hav af forbindelser og 1. prioritet på de bedste orkestre" beskriver i et interview situationen således:

*"Under Korovis tidligere bestyrelse var der virkelig basis for et samarbejde. Vi aftalte at lægge vore store arrangementer på forskellige dage og stræbte i det hele taget efter at undgå konkurrence. Det gik fint for begge parter.*

*Men den nye bestyrelse med hr. Cramer i spidsen har altså ikke villet fortsætte dette samarbejde. Den har på flere måder vist lyst til konkurrence, og vil "Korovi" have krig, så skal den få krig. Det varer ikke længe, før den er kvalt, hvis den ikke går ind på en anden linie..."*

*"Club Korovi" var på dette tidspunkt mægtigt - på sin højde havde klubben 1300 medlemmer. Arrangementerne blev for det meste holdt i Viby Idrætsforenings sal, men også Friheden og Håndværkerforeningen blev taget i anvendelse. Sidstnævnte lagde lokaler til klubbens måske mest spektakulære engagement, Stan Getz Trio, med Kenny Clarke og Oscar Pettiford.*

*Profeteret eller ej, Korovi var "kvalt" sommeren 1960.*

#### KILDER OG LITTERATUR:

Udklipbog og gemte vedtægter og breve tilhørende Korovi's første formand Ole Grimm Christensen.  
 JAZZENS HISTORIE I ÅRHUS, 1995.

*Korovi stod også bag præsentationen af et andet verdensnavn, nemlig klarinettisten George Lewis.*

*Verner Dalsgaard*

# Viby set gennem en fristil fra 1940'erne

Fem Kilometer syd for Aarhus ligger Viby, der efter sidste Folketælling har ca. 10.000 Indbyggere og saaledes er den jydsk Hovedstads største Forstad.

Byen er vokset med en enestaaende Fart, hvilket først og fremmest skyldes de mange større og mindre Fabriksvirksomheder, der har til Huse i Kommunen.

FDB's største Fabrikskompleks ligger i Viby. Her findes den store Margarinefabrik, som før Krigen lavede 20 Millioner Kg Margarine om Aaret, eller en Fjerdedel af Danmarks Forbrug, Sæbefabrikken, som - ogsaa før Krigen - omsatte for 5 Millioner Kr. aarligt, Kemisk-Teknisk-Afdeling, der producerede for 2 Millioner Kroner Husholdningsartikler aarligt, Reb-fabrikken, som slaar 2-3 Millioner Kg Reb om Aaret og Sennepsfabrikken, som uanset Krigsvanskelighederne lavede al den Sennep, Folk vilde have.

Alle de mange Gæster, som baade Sommer og Vinter kommer til Viby for at se Fabrikkerne, faar et godt Indtryk af Virksomheden.

Inden for Porten har vi til højre Kontorbyg-

ningen og til venstre den splinternye Reb-fabrik; den gamle nedbrændte nemlig fuldstændig i 1938, og den nye kom i Drift i Efteraaret 1939. Ved Siden af Reb-fabrikken ligger Kemisk-Teknisk-Fabrik, og lige over for denne ligger Kompleksets eget Værksted. Ved Siden af dette er der Badeanstalt, Spisesal og Markettenderi. Ved Siden af Teknisk-Kemisk-Fabrik ligger Margarinefabrikken, som er Danmarks største.

Over for Margarinefabrikken er Vægtpladsen, hvor alle Biler bliver vejjet, inden de forlader Virksomheden. Ved Siden af Vægtpladsen ligger der inde paa en lille Græsplæne en lille Bygning, hvor der laves Gift til Bejsning af Korn og til andre Formaal. Ved Siden af "Gift-huset", som det kaldes, ligger Danmarks nyeste og mest moderne Sæbefabrik, som er fem Etager høj. Over for denne ligger Kompleksets egen Emballagefabrik og bag denne Oplagspladsen.

Paa den anden Side af Hads-Ning-Herredsbanen ligger Kraftcentralen. Den leverer Strøm og Kraft til hele Fabrikken, og en Tid



under Krigen forsynede den endog hele Viby.

"Linum", Europas største Hørskæfteri, ligger ogsaa i Viby. Det ligger mellem Statsbanernes Spor og Hads-Ning-Herreds-Banen ved Siden af FDB.

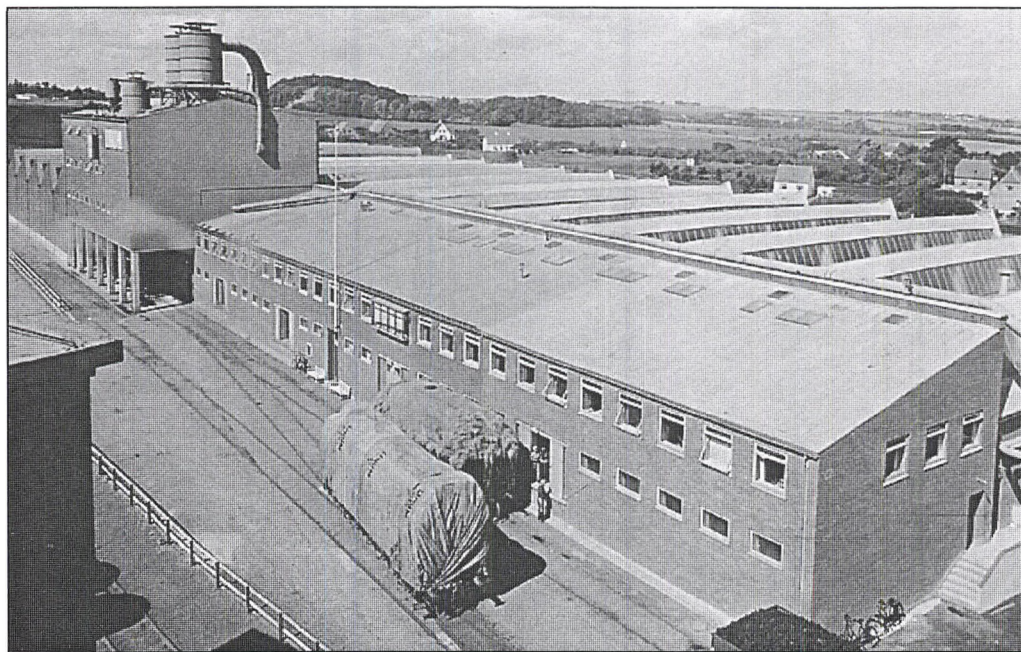
"Linum" er et Barn af den sidste Krig, Skæfteriet blev opført i amerikansk Tempo i Sommeren 1941 og er en stor, præsentabel Bygning, som kan ses paa lang Afstand. Naar man kommer nærmere, kan man læse Navnet "Linum", som staar med store, hvide Bogstaver paa den røde Bygning.

Paa FDB og Søsterselskabet "Linum" arbejder der omkring 1000 Kvinder og Mænd, saa man ser, at de beskæftiger en hel Del af Vibys Befolkning.

Foruden FDB og "Linum" er der mange andre Fabrikker i Viby, f.eks. Emballagefabrikken, Møbelfabrikkerne, Farve- og Lakfabrikken, Legetøjsfabrikken, Østjydsk Karosserifabrik, Østjydsk Kemis Industri, Lynlaasfabrikken, Madrasfabrikken, Skotøjsfabrikken o.a.

Gennem Viby løber der tre Baner: Statsbanen, Hads-Ning-Herreds-Banen og Hammelbanen. Statsbanen har dog paa Grund af den stærke Stigning gennem Viby ingen Station her, men baade Hads-Ning-Herreds-Banen og Hammelbanen har henholdsvis Viby-Syd og Viby-Nord Station.

Hads-Ning-Herreds-Banens Station ligger lige ved Siden af FDB og har et meget stort Rangerterræn, da den fragter al FDB's Gods i



*Hørskæfteriet.  
Kontorbygningen og den høje bygning findes den dag i dag.  
Hallerne er netop revet ned her i sommer.*

Viby, og mange Jernbanevogne har Hjemsted i Viby.

Vibys Beboere bliver ogsaa transporteret fra og til Aarhus af Viby-Bussen, som før Krigen kørte en 30-35 Ture om Dagen, men nu kun 13-14 Ture.

Gennem Viby løber to Landeveje, nemlig Hovedvej Nr. 10 (Skanderborg Landevej) og Horsens Landevej, som mødes midt i Viby.

Hovedgaden i Viby hedder Kongevej, og den har faaet det Navn, fordi Kongen hver dag, medens han boede paa Marselisborg Slot, red Morgentur hen ad den Vej.

I Viby er der en halv Snes Købmandsforretninger og en Brugsforening, som er Jyllands største i Forhold til Byens Indbyggertal; desu-

den er der en fem-seks Bagere, og der er Trikotagehandlere, Grøntforretninger, Manufakturhandlere, et Par Kiosker og Isenkramforretninger, en Farvehandel, et Par Boghandlere o.a. Derforuden er der to Banker, Hotel, Restauration, Biograf, Posthus, Apotek og Badeanstalt m.v.

I Viby er der to Skoler, som dog er alt for smaa. Der er Realskole og alm. Skole, og der er lige blevet oprettet en ny Mellem-skole.

Viby har ogsaa sit eget Elektricitetsværk og Vand- og Gasværk, som let klarer hele Vibys Forbrug.

Viby Kirke er en meget gammel Kirke, og den hørte egentlig til Herregaarden Marselisborg, hvis Marker gik helt her ud.

*Rutebilen - en Triangel - klarede mange år på ruten med gasgenerator. Linieføringen var i mange år: Kongevej, Monradsvej, Horsensvej, Kongevej og derefter mod Århus. Der har ogsaa været afstikkere på ruten, bl.a. til Terp, Ravnsbjerg og Høskoven. Århus Sporveje overtog driften i 1944.*



Over for Kirken ligger en stor Park med en Sø, hvor der er Svaner, og højt oppe i denne Park ligger de gamles Hjem (Alderdomshjemmet) med en prægtig Udsigt over Viby og Aarhus.

Ved Siden af Alderdomshjemmet ligger Viby Folkebibliotek, og de gamle paa Hjemmet udnytter meget dette.

Viby har sin egen Idrætsforening, som hedder Viby Idrætsforening (VIF). Der er baade Fodboldafdeling, Haandboldafdeling, Atletikafdeling, Tennisafdeling m.m.

Viby Mesterrækkehold i Fodbold blev i Sommer Nr. to i Jyllandsturneringen, og Haandboldholdet blev Nr. 1.

Viby har ogsaa sin Skov og Aa. Skoven hedder Hø-Skoven, og Aaen er Aarhus Aa. Ved Broen over Aaen ligger en lille Restauration, hvor man kan leje Kanoer og Baade og ro sig en Tur op ad Aaen og ud paa Brabrand Sø.

Det eneste, Viby mangler, er næsten en Havn og et Raadhustaa for at ligne Aarhus; men der er mange Planer fremme om at gøre Viby til en mere moderne By, jeg skal nævne nogle af dem: Raadhus, en ny Bro over Banen, saa Sporvognene fra Aarhus kan blive ført herud, en Tunnel under Banen oppe ved FDB, ny Stadion og Rangerterræn ved FDB, Horsens og Skanderborg Landevej rettet ud, Jyllandsalle's Gennemførelse til Viby, starte nyt Sportsanlæg med Tribune og det hele paa Vestergaards Marker ved Vestre Kongevej, to nye Fabrikker, store Sportsanlæg anlægges ved Aaen af KFUM, en Svømmehal, en ny

Skole, et nyt Bibliotek, en Kirke, (Fredenskirken) m.m.

Alle de Ting, jeg her har nævnt, er Ting, der er paa Papiret, men som endnu ikke er færdige eller for en Dels Vedkommende ikke engang paabegyndt endnu.

Jeg har boet i Viby i al min Tid, og vilde nødig flytte hverken til en Storby eller paa Landet - Viby er saadan en rar Mellemtid, hvor man har let til begge Dele. ■



*Preben Kierstejn Johansen*

# Drukneulykker i 1925 har præget generationer

I årsskriftet 1994 har Vagner Nielsen en udmærket og meget oplysende artikel om barn-domserindringer fra Viby. Blandt andet omtaler han en badeulykke midt i tyverne, hvor to drenge mistede livet.

Jeg kunne godt tænke mig at fortælle om, at denne tragiske episode ikke kun kom til at præge Vagner Nielsens generation, men så sandelig også børn af denne generation.

Da jeg i 50'erne var en meget ivrig dreng med stor interesse for naturen, havde jeg og ligestillede kammerater vores færden i skovene. Hovedsagelig Høskoven, Ravnbjergskoven og Ræveskoven på Søren Lofts jorde, men også på engarealerne ved Brabrand sø og å. Dog med den barske besked hjemmefra, at sejlads i åen og på søen var forbudt. Der ville være kontant afstraffelse, hvis dette forbud ikke blev holdt.

På et eller andet tidspunkt forespurgte jeg derfor om, hvad begrundelsen var. Dette var ikke et emne, min far havde stor lyst til at tale om, men frem kom det dog, at han havde været impliceret i en ulykke ved åen - og der-

med basta. Påbudet skulle overholdes, og endvidere krævede han, at jeg skulle lære at svømme.

Jeg skal indrømme, at i årene omkring mine første skoleklasser blev påbudet overholdt. Jeg turde ikke andet, men ad åre tog lysten til at komme på vandet til, og sidenhen har jeg været utrolig mange gange på søen. Men jeg havde også lært at svømme. Jeg gik ud fra, at det var grunden til, at den gamle ikke himlede op. Han må nemlig have vidst, hvad knægten foretog sig. Ja, jeg havde selv, af bare opstemthed over nogle ornitologiske observationer af sjældne fugle og redetællinger, vist ham mine optegnelser. At han ikke greb ind, blev derfor betragtet som et samtykke.

Alligevel gik det galt. Vi var fire drenge i to kanoer, som var på sejlads mod søen. Måske med lidt for meget sjov, for pludselig lå vi alle fire i vandet. Heldigvis gik det godt. Bådene og vi kom til land. Slukøret måtte jeg fortælle, at nu havde jeg et problem. Mit tøj var var nemlig gennemblødt, og jeg skulle under ingen omstændigheder hjem.

Hvad heller ikke gjorde situationen nemmere var, at jeg faktisk skulle til fødselsdag senere på eftermiddagen hos min farmor sammen med hele familien.

At episoden i 1925 ikke kun havde været barsk for min far, opdagede jeg nu. Jeg var nemlig ikke ene om at have problemer. Faktisk havde alle fire drenge forbud mod sejlads.

Det var moder sol, der reddede os. Vi hængte tøjet til tørre i noget krat og lagde os nøgne i engen.

Den eneste ballade, jeg fik, var, fordi jeg kom lige sent nok hjem.

Når man bliver ældre, får man sommetider lyst til at fortælle om sine oplevelser. Således også jeg. Jeg fortalte nogle år senere min far historien, og hans eneste kommentar var:

”Jeg var udmærket klar over, hvad der var sket dig. Men skrækken i dine øjne fortalte, at du godt var klar over, hvad du havde gjort galt - og læs lige disse linier. Så forstår du vel, hvorfor mor og jeg var bange for, at du tog på søen. Men heldigvis havde du jo lært at svømme”.

Her er, hvad jeg skulle læse - en avisartikel fra 14. maj 1925:

**TO DRENGE DRUKNET I AARHUS-AAEN**  
*Baaden kæntrede, da de vilde skifte Årer. Den ene druknede under Forsøget paa at redde sin yngre Kammerat.*

En Drukneulykke, der har kostet to Drenge Livet, har i Søndags Eftermiddag fundet Sted i Aarhus Aa mellem Viby og Brabrand. De nær-

mere Omstændigheder ved den triste Begivenhed, der pludselig har bragt Sorg i to Hjem, er følgende: To Drenge fra Viby havde i Baadudlejningsforretningen ved Musæumsbroen i Aarhus lejet en Baad og roede op til Badestedet i Engen ved Viby. Her traf de fem andre Drenge, nemlig den 17-aarige Ejner Jensen, Søn af Arbejdsmand Peter Jensen, Gasværksarbejder Ole Knudsens Søn Aage, den 10-aarige Folmer, Søn af Gartner Borchmann, Viby Terp, samt J. Kirstejn Johansen og Karlo Petersen.

Disse fik lov at benytte Baaden, medens de to andre badede i den Bredning, Aaen danner ved Badestedet. De roede saa ned ad Aaen og havde fjernet sig et godt stykke fra Udgangspunktet, da Baaden, der faktisk kun var beregnet til to Mand, pludselig kæntrede, og alle fem faldt i Vandet. De to af Drengene, der er i 12-13 Aars Alderen, reddede sig selv i Land, medens Folmer Borchmann og Ole Knudsen ikke kunde svømme.

Den 17-aarige Ejner Jensen, der er en udmærket Svømmer, reddede først Ejner Knudsen i Land og sprang derefter ud for ogsaa at redde Folmer, der havde faaet krampe i Vandet og var ved at gaa til Bunds.

Dette skulle desværre koste den unge Redningsmand Livet, idet han enten selv har faaet krampe eller Folmer i Krampe har trukket ham med ned, eller ogsaa er han blevet hængende i Mudderet, der paa dette Sted ligger i flere Alens Tykkelse i Bunden af Aaen. Der var imidlertid nu kommet Folk til, der fik

Ejner Jensen bragt i land. Han var da bevidstløs - Folmer Borchmann kom derimod ikke mere op.

Der blev straks telefoneret efter Politiets Ambulancebil med Pullmotoren, og Læge Christensen, Viby og Læge Egerrup, Aarhus, blev tilkaldt og begyndte Oplivningsforsøg, som fortsattes en halv Times Tid. Forsøgene syntes at skulde krones med Held, men da

Luften begyndte at blive kølig, kørte man Ejnar Jensen til Amtssygehuset for at faa ham under Hospitalsbehandling. Ved Ankomsten til Sygehuset var han imidlertid død.

Der havde nu efterhånden samlet sig en Mængde Mennesker paa Engen og flere deltog i Bestræbelserne for at finde den lille Folmer Borchmann. Der blev trukket Vod gen-

nem Aaen, men først ved 9-Tiden fandt Portør Henrichsen den lille Drengs Lig. Dr. Christensen kørte Liget til Drengens Hjem.

Folmer Borchmann kunde i Gaar have fejret sin 11-Aars Fødselsdag.

Statsbetjent Christensen, Viby, gik straks i Gang med en Undersøgelse af, hvorledes Ulykken har fundet Sted. Han udtaler, at Aaen paa dette Sted kun er en Muddergrøft med mange dybe Huller, og det forbavser ham, at der ikke sker flere Drukneulykker paa dette farlige Sted.

Ulykkens Aarsag maa, efter hvad en af de reddede Drengene fortæller, være den, at Drengene vilde skifte Aarer; under Ombytningen er Baaden saa bragt til at kæntre. ■



*Fotoet her har intet at gøre med beretningen ovenover, men viser et parti af åen i 1936. I baggrunden skimtes Fiskerhuset.*

FOTO:  
VIBY LOKALHISTORISKE

# Personale ved Viby station

## Stationsforstandere

### DSB

<u>Navn</u>	<u>Forflyttet til Viby</u>	<u>Forflyttet fra Viby</u>	<u>Forflyttet til</u>
C.H.T. Mahrt	1. juni 1884	31. juni 1888	Vrå station
H.S. Geertsen	1. juli 1888	31. december 1890	Taget sin afsked
C.W. Bahnson	1. januar 1891	31. marts 1891	Konstit. (Randers)
J.H. Bostrup	1. april 1891	31. marts 1892	Thorsager station
T.H. Lundbye	1. april 1892	31. oktober 1894	Durup station
L.F. Rosenvold Kragh	1. november 1894	27. maj 1898	Holmstrup station
G.V.C. Holm	28. maj 1898	31. maj 1903	Nørager station
J. Johnsen	1. juni 1903	31. juli 1903	Konstit.(Århus)
Valdemar Carl Lubich	1. august 1903	30. september 1917	Jebjerg station

### HHJ

Marius A. Madsen	1. oktober 1917	30. april 1955	Afskediget med p.
Aage Hagbardt Nielsen	1. juli 1954	31. oktober 1970	Afskediget med p.
Jens H. Steen Andersen	1. november 1970	25. juli 1978	Død
Poul F. Sørensen	1. oktober 1978	30. april 1990	Odder

### Ekspeditricer

#### AHTJ - Viby Nord

<u>Navn</u>	<u>Begyndt i Viby</u>	<u>Sluttet i Viby</u>
?	1902	1913
Thilde Petersen	1. november 1913	30. april 1932
Frida Pedersen	1. maj 1932	31. marts 1956

UDARBEJDET AF OLE LINÅ JØRGENSEN, MARTS 1999.



*Ole Linå Jørgensen*

# Jernbanerne i Viby

## *Den første jernbane gennem Viby sogn i 1862*

Det må have været et betagende smukt syn at ankomme med tog til Århus ad Jyllands første jernbane fra Randers til Århus, da banen var ny. Kort efter afgang fra Brabrand station kom Brabrand sø til syne syd for banen. Søen gik over i Århus Å, som snart fulgte banen til traktørstedet Fiskerhuset, hvor banen passerede åen på en bro og samtidig kørte ind i Viby sogn. Efter et sving bort fra banen blev åen til Århus Mølles sø, der under vinterens og vårens høje vandstand havde bred langs banedæmningen og strakte sig hen til den bakke, hvorpå Skanderborg landevej, et par år senere omdøbt til Frederiks Allé, ligger. Ved et efter datidens forhold stort gravearbejde var bakken gravet igenem, og Skanderborg landevej ført over banen på en bro. Lige ved indkørslen til Århus station forlod jernbanen igen Viby sogn, idet Århus station var anbragt på den allersydligste del af Århus købstads jorder.

I 1874 mistede Viby sogn den første stump

jord til Århus og dermed et stykke af jernbanen og resten i 1899. I mellemtiden havde Århus Mølle i 1875 opgivet sin opstemningsret, så møllesøen var blevet til Mølleengen. Udsigten fra toget ved indkørslen til Århus havde tabt en god del af sin herlighedsværdi.<sup>1)</sup>

Viby havde ikke megen glæde af den første jernbane i sognet. Den løb gennem den nordligste del af sognet langt fra landsbyen Viby og uden station. End ikke en ledvogter i sognet kunne det blive til.

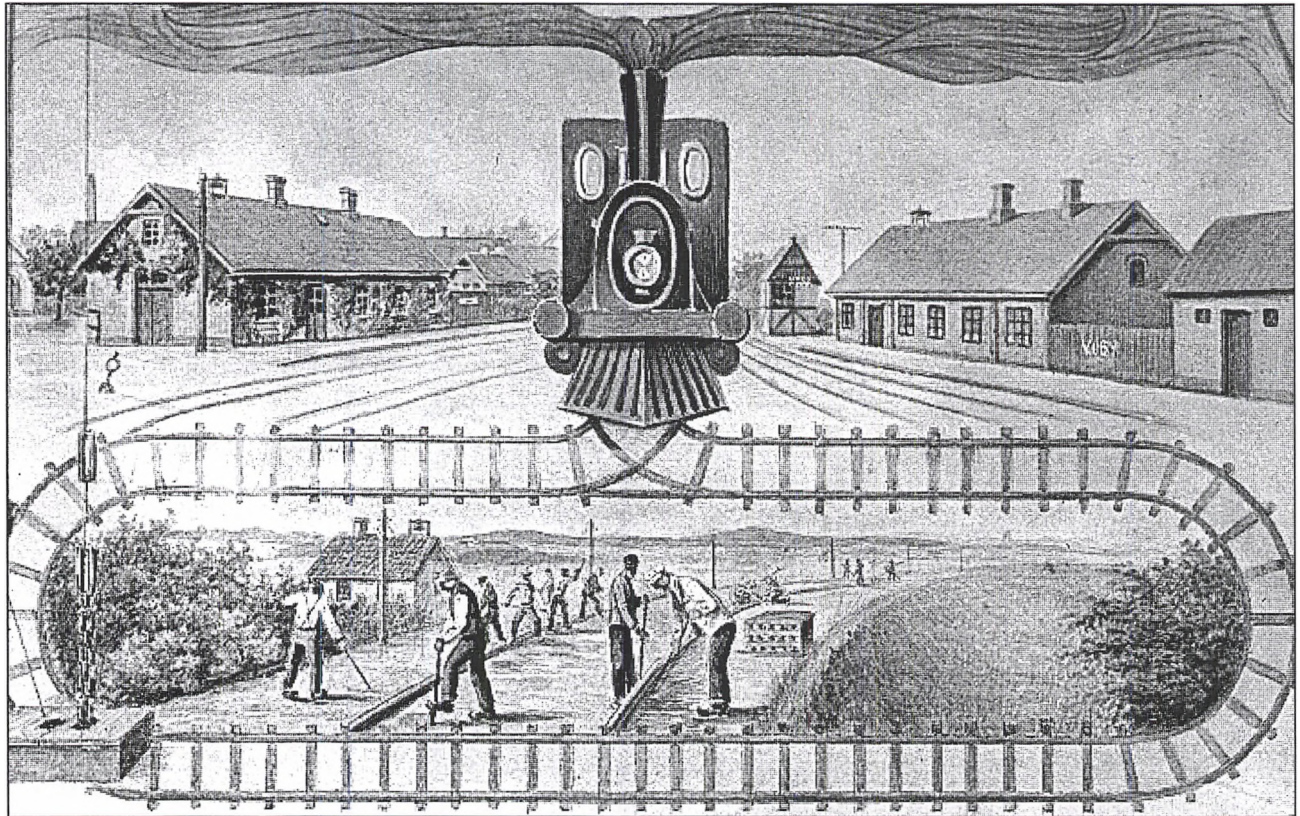
## *Den anden jernbane gennem Viby sogn i 1868*

Når man ankom til Århus med toget sydfra, kunne der næppe fremtvinges de store lyriske udgydelser over, hvad man så af sognet. Det skulle da lige være udsigten ned over ådalen lige efter passagen af sognets sydlige grænse. Jernbanen fra Fredericia til Århus snoede sig gennem Viby sogn i hele dets daværende længde.

I en bue går banen sydøst om landsbyen

Viby, men tæt på Viby Terp, hvilket dog ikke lokkede Statsbanen til at lave station. Det var der den ganske enkle forklaring på, at togene vanskeligt eller slet ikke kunne komme i gang

igen, hvis de blev standset på vej op ad Hasselagerbakken. Til gengæld kom der ledvogtere til sognet, for jernbanen overskar nogle af sognets gamle veje. Der blev overkørsler for



Som Odderkredsen folketingsmand 1849 -1884 var dr. phil. Gert Winther stærkt medvirkende til oprettelsen af Odderbanen. Odderbanens generalforsamling hædrede i 1900 den da 87 årige tidligere folketingsmand med et smukt hædersbrev med motiver fra banen. Til højre for lokomotivet ses en af de ganske få billedgengivelser, som findes af den oprindelige Viby J. station. Lige ved siden af lokomotivet er et signalhus, hvorfra sporskiftet i DSBs hovedspor blev stillet og sikret i afhængighed af signalerne. På taget i den fjerneste ende af stationsbygningen ses klokken, som meldte togenes ankomst fra den foregående station. Klokken ligner på denne gengivelse en storkerede. Nedenunder bag det fjerneste fag vinduer fandtes banens pakhus. Det var endnu ikke nødvendigt med et selvstændigt pakhuis. Det er ikke umiddelbart tydeligt hvilken station, der er gengivet til venstre for lokomotivet. Døren i gavlen går ind til pakhuset.

Banearbejderne fornedet er øjensynligt i færd med at skifte sveller og justere sporet.

Udsnit af original i Odder Egnsarkiv.

Skanderborg landevej mellem Viby og Hasselager og for Horsens landevejen (ved nuværende Viby station). Bivej Viby-Terp (nuværende Kirkeoftent/Terpvej) og bivej Viby-Holme (nuværende Bjørnbaksvej/Sanovej) havde i hvert fald i 1914 fælles ledvogter placeret strategisk midt imellem de to overkørsler omtrent, hvor viadukten for Kirkevej er i dag. Næste overkørsel med ledvogter var for Skanderborg landevej i Kongsvang, og endelig var der Fiskerhuset. (Se kort side 39).

De store anlægsarbejder i forbindelse med bygningen af den nuværende hovedbanegård i Århus og godsbanegården medførte nedlægelse af overkørslen ved Fiskerhuset i 1916, hvilket besværliggjorde adgangen til traktørstedet så meget, at det lukkede i 1922.<sup>2)</sup> Da ekspropriationerne fandt sted i 1914, ejedes jorden, hvorpå traktørstedet Fiskerhuset lå, af Århus kommune og Hammelbanen, og traktørstedet var forpagtet af restauratør P. Petersen, mens overkørslen blev passet af ledvogter Gravesens enke.<sup>3)</sup>

Overkørslen for Skanderborgvej blev erstattet af viadukten ved nuværende Gammel Kongevej omkring årsskiftet 1916-17 i forbindelse med bygningen af dobbeltsporet, og i 1956 erstattet af den nuværende bro. De to overkørsler for Bjørnbaksvej/Sanovej og Kirkeoftent/Terpvej blev erstattet af viadukten for Kirkevej, da dobbeltsporet blev bygget i 1916, og endelig blev overkørslen for Horsens landevej nedlagt torsdag den 24. november 1955 kl. 10.00.<sup>4)</sup>

### *Hvem byggede banerne?*

Jernbanen fra Århus til Randers og videre fra Langå til Viborg var bygget for statens regning; men brugsretten havde det private Det Danske Jernbane-Driftsselskab, der i praksis var engelsk ledet af det konsortium af engelske entreprenører, der byggede banen. For tilfældet hed konsortiet Peto, Brassey and Betts efter ejerne af de tre entreprenørfirmaer. De tre entreprenører kom imidlertid ud i økonomiske vanskeligheder og afhændede jernbanedriftsselskabet til staten i 1867.<sup>5)</sup>

På sine gamle dage lod Thomas Brassey sig interviewe af Sir Arthur Helps til en erindringsbog.<sup>6)</sup> Brassey fortalte, at konsortiet oprindeligt havde entreret med engelske underentreprenører; men disse fandt hurtigt ud af, at den danske brændevin var billig, hvilket gik alvorligt ud over arbejdet, så de blev snart sendt hjem igen.

Da man var sluppet af med de engelske underentreprenører, blev danske antaget i stedet. Danskerne viste sig meget stabile og i det hele taget en overlegen arbejdskraft. Hr. Rowan (konsortiets overingeniør i Danmark) roser på tilsvarende måde almindelige danske arbejdere. "Det er bemærkelsesværdigt, at de tager deres tid om arbejdet, idet de om sommeren begynder kl. 4 om morgenen og først standser igen kl. 20 om aftenen. Denne arbejdsmåde er meget forskellig fra den engelske banebørstes, som det har vist sig sommetider kan nå en utrolig mængde arbejde først på eftermiddagen. I dagens løb skovler han om-



kring 20 t jord over hovedet op i vogne. De danske arbejdere holder fem pauser om dagen, hver på en halv time.

I Danmark er huslejen lav, og maden, der for den almindelige arbejder mest består af rugbrød, er også billig, mens brændsel og tøj er dyrt. Men arbejderklassen i Danmark er betydeligt bedre klædt end den tilsvarende klasse her i landet.

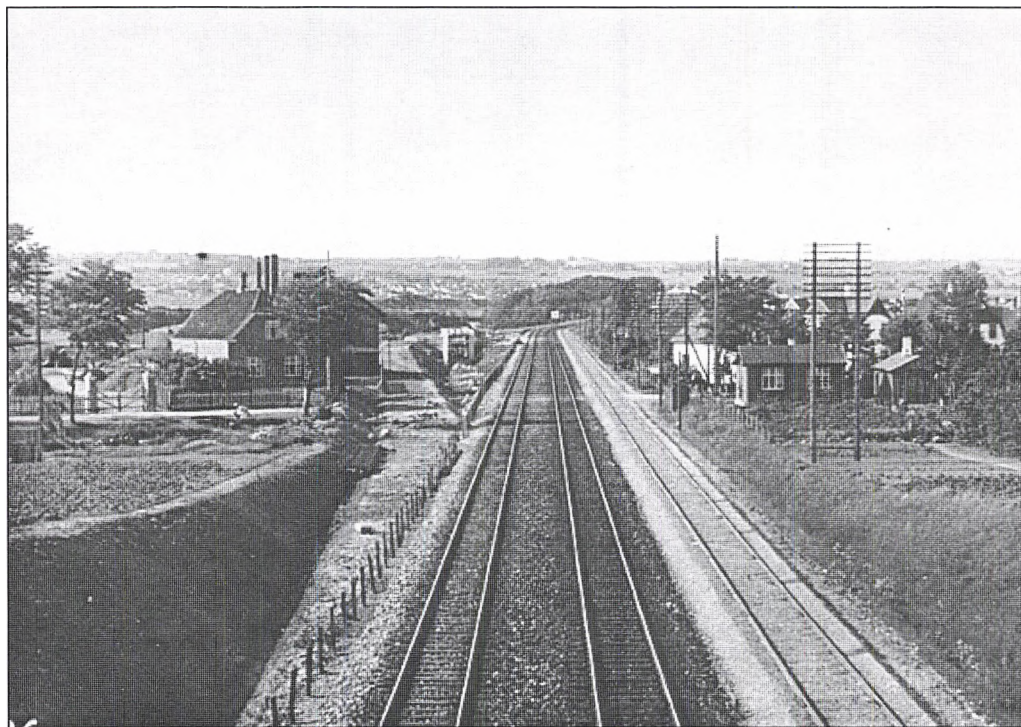
Hr. Rowan har bemærket, at de svenske arbejdere drak mere end de danske. De var energiske og venlige, men besværlige. Kort fortalt var de ikke så stabile som danskerne.”

Thomas Brassey havde bygget jernbaner

over hele verden og de fleste steder med betydeligt større naturlige forhindringer end i Danmark.

Problemer efter danske forhold var der dog i Viby sogn, hvor bandedæmningen i Mølleengen sank op til 15 fod (4,7 m), og der måtte piloteres for broen ved Fiskerhuset. Senere fik Hammelbanens anlægsentreprenør meget større problemer; man da lå området ikke længere i Viby sogn.

En anden erindring har maskinbestyrer H.H.A. Rambusch efterladt, og med sine tætte bånd til Slesvig kan det ikke overraske, at han især har lagt mærke til de tyske arbejdere:7)



*Kongsvang i juni 1922. Den gamle landevej ender blindt foran gasværket; men den lyse stribe over sporene antyder, at ikke alle de lokale beboere havde accepteret lukningen af overkørslen. Til højre i billedet bag den dobbelte telefonstangrække ses den gamle tjenestebolig med velassorteret køkkenhave til ledbevoftningen. Midt i billedet er baneforlægningen for det sydgående hovedspor forberedt, så det nye forbindelsespor til Århus Godsbanegård kan føres under.*

FOTO:  
VIBY LOKALHISTORISKE  
SAMLING.



"Arbejderne var for en stor Del svenske og tyske, særligt var der til de mange Broer og Stenkister en hel Del tyske Stenhuggere, i Reglen pæne Mennesker, som om Aftenen udmærkede sig ved deres pæne Sang. De danske Arbeidere foretrak tyskerne for svenskerne, den Gang, som Kammerater." Tyskerne var solidariske ved lønforhandlinger, mens svenskerne gerne gik under danskerne.

### *Da man skulle til at køre på banerne*

Mens kørsel på jernbanen mod nord var uproblematisk for lokomotivernes personale inden for sognets grænser, var dette bestemt ikke tilfældet for jernbanen mod syd. Den store stigning mod Hasselager var frygtet af fyrbødere. Kun i svingene ved Hasselager kunne stigningen holdes nede på 10<sup>0</sup>/∞. Et tungt tog eller mislykket fyring fik dog ikke alvorlige konsekvenser, for toget gik blot i stå, så man måtte holde stille og samle damp eller bede om et lokomotiv fra Århus til at skubbe på. Til gengæld kunne det gå galt, når man kørte for hurtigt ned ad bakken.

Herom skrev H.H.A. Rambusch:<sup>5)</sup>

"De trekoblede Godsmaskiner (litra E fra 1868-69) vare vel egnede til den daværende Trafik, de trak 24 belæssede Vogne op ad Hasselager Bakke, hvilket man den Gang var meget tilfreds med. Desuden lod man dem ofte løbe saa stærkt de kunde, indtil de af Politireglementet tilladte 10 Mil i Timen (lige godt 75 km/t). - Men de trekoblede Maskiner kom

med stor Hastighed til at slingre stærkt og det hændte en Gang allerede i 1868, at en saadan Maskine med et svært Tog ned ad Hasselager Bakken knækkede alle Laskebolte og en Del Lasker samt slog Skinnerne løse og delvis væltede dem paa en Strækning af 27 Telegrafpæle (1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-2 km). Overbanemesteren, en ældre englænder ved navn Hodge (? - muligvis overbanemester James Hodds), kaldte dem derfor 'the rail crushers'. Den Gang endte det kun med Sporafløb, uden at der skete større Skade."

Kort efter blev hastigheden for alle trekoblede maskiner dog sat ned til 50 km/t.

Beboerne kunne høre damplokomotivernes kraftige dampslag, når de trak de store tog op ad Hasselagerbakken og tilsvarende skramlen og hvinen, når togene trillede ned ad bakken samtidig med, at de bremsede.<sup>8)</sup>

### *Fra Odder til et punkt på jernbanen mellem Skanderborg og Århus*

Jernbanerne til Århus blev ikke mange år gamle, før de første planer tog form i Odder om jernbaner til Hads Herreds centrum - det var nemlig Odder. Ideen var, at omegnens befolkning skulle drage til Odder for at handle, og byens håndværkere kunne bringe deres produkter let og billigt bort. Derfor skulle jernbanen ende et ufarligt sted som Hovedgård. Århus var udelukket. For det første skulle varerne fra Odder hovedsagelig sydpå eller vestpå, og omegnens befolkning skulle lokkes af Odders handelsliv og ikke de store forretninger i

Århus. Selv Odders beboere kunne man i et øjeblik pessimisme forestille sig ville lade sig lokke af Århus. Jernbaneplanerne blev ikke til noget i den omgang.

I 1881 kastede købmand Hans Broge fra Århus sig ind i planerne for en jernbane til Odder, og til stor fortrydelse for Odderborgernes lokalpatriotiske følelser blev planerne lynhurtigt ændret til en jernbane fra Odder via Hasselager til Århus. Viby var slet ikke inde i billedet.

Komiteen, der arbejdede for bygning af jernbanen til Odder, anså det for en fordel for

et sogn at være nabo til et andet sogn med egen jernbanestation, når sognet nu ikke selv kunne få en station. Med den motivering sendtes indbydelse til Viby sogneråd om at deltage i et møde om jernbanen fra Odder til Hasselager. Sognerådet sendte to delegerede med meget bestemt instruks om at være imod alt. Man ødsler ikke med sognets penge! Året efter gik Viggo Bjørnbak som ene mand i sognerådet ind for økonomisk støtte til jernbanen; men lige lidt hjalp det. Viby sogn blev aldrig medejer af Odderbanen.

Viby fik alligevel sin station af en eneste år-



*I 1955 var man i færd med at støbe broen, der skulle føre Enghavevej over Gammel Horsens Landevej (Holme Ringvej). Mellem broen og FDBs fabrikker går den gamle vej. FDBs fabrikker ses i den gennem mange år kendte skikkelse, og den gamle Viby station skimtes bag allétræerne.*

FOTO:  
VIBY LOKALHISTORISKE  
SAMLING.

sag - den billigste måde at komme til Århus var at føre togene ad DSBs spor fra Viby til Århus. Det var første gang, at DSB blev stillet over for kravet om tilslutning af en privatbane til et sporskifte midt på fri bane.

Udstikningen af banen begyndte i Hou den 7. juni 1882. Der blev skrevet kontrakt med anlægsentreprenøren den 30. juni 1882, og arbejdet begyndte i Odder i oktober. Snart efter arbejdedes der spredt over hele banen. I august 1883 begyndte sporlægningen i Viby og Hou, og den 5. maj 1884 var sporet lagt hele vejen mellem Hou og Viby. I sommeren 1883 begyndte opførelsen af stationsbygningerne, der var tegnet af arkitekt Arboe, som blandt andet også har tegnet den ældste del af Århus Kommunehospital. Alle bygninger undtagen Odder station blev bygget af tømrer Niels Nielsen, Odder.

Arbejderne, der byggede banen, var hovedsageligt lokale landarbejdere og en mindre gruppe svenskere. I høstperioden skred arbejdet med banen langsomt frem, fordi landarbejderne kunne tjene mere ved at hjælpe bønderne med høsten. En opgørelse over de 231 arbejdere, der var beskæftiget ved bygningen af Odderbanen, viser, at 89 havde opholdssted i Hads eller Ning Herreder og 94 i det øvrige land, hvilket formodes at være lige uden for herredsgrænserne. En enkelt arbejder kom fra Århus, otte fra København og købstæder, 35 fra Sverige, tre fra øvrige udland og en var ikke angivet.<sup>9)</sup>

Viby station blev lidt større end de øvrige

mellemstationer på banen, fordi den skulle bestyres af en stationsforstander fra DSB. Odderbanen mente, at en bygning, der var god nok til banens egne stationsforvaltere, også måtte være god nok til DSBs personale. Det var en vildfarelse, som Odderbanen kort og præcist blev revet ud af, da banen indsendte tegningen af stationen til godkendelse hos DSB. DSB meddelte "at man for Stationsforvalteren maa anse en Leilighed og Kontor for nødvendige som i Størrelse og Lokaliteter svarer til de nyeste Landstationer ved de jyskfyenske Statsbaner, hvor der til Leiligheden hører Dagligstue, Spisestue, Soveværelse, Viktualierum og Brændselsrum (medmindre dette skal være fælleds med Stationens) og særlig





Retirade samt Gaardsplads (indhegnet med Plankeværk) forsynet med Brønd og Skarnkieste og at man anse for utilstedeligt at Range-ring med Vogne paa Stationens Spor gaar uden for Jernbanens Hegn hvilken Bemærkning foranlediges ved, at det vestlige Sidespors nordlige Tilslutning til hovedsporet, ifølge Planen netop falder i Statsbanens Hegnslinie.”

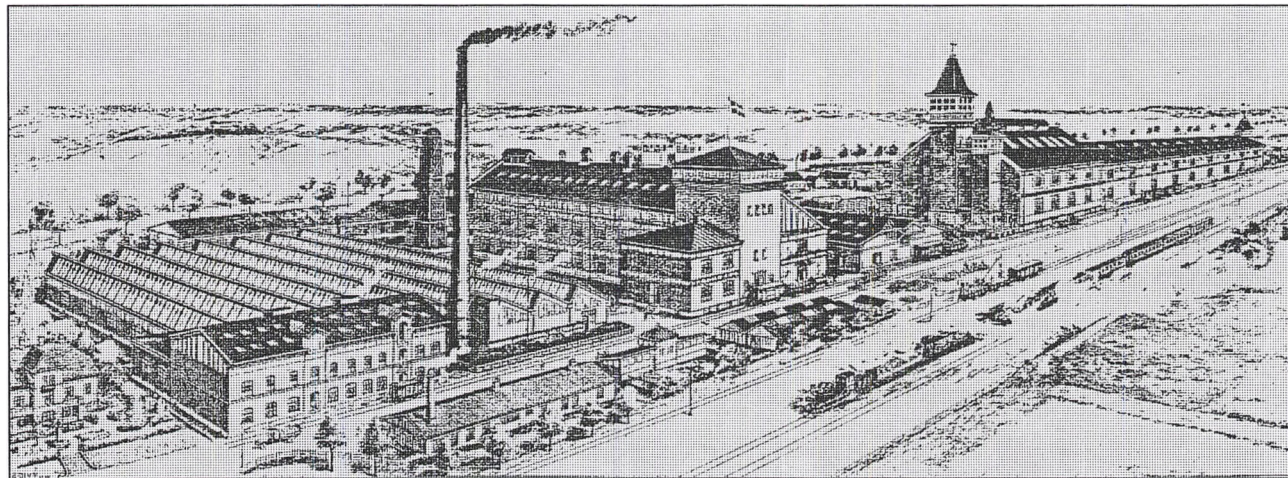
Ved alle banens stationer undtagen Viby blev der bygget kro. Nis Jensen havde ansøgt amtsrådet om tilladelse til krohold ved Viby station; men da han ikke havde ansøgt Odderbanen om tilladelse til afbenyttelse af stationsvejen, som var banens, blev ansøgningen afslået. Der har ikke siden været ønske om at oprette kro ved Viby station.<sup>10)</sup>

Banen blev indviet den 18. juni 1884, hvilket helt i tråd med sognerådets opfattelse af begivenhedens betydning ikke skal kommenteres yderligere.

### *Hverdag i Viby 1884-1904*

Da Viby station var blevet bygget efter DSBs anvisninger, kunne den klassificeres som station af 7. klasse, og blev i 1895 beskrevet således: Begyndelsesløn 1200 Kr. Antal Værelser og Kamre til Stationsforstanderen 3+2, Antal Plads- og Pakhuspersonale: 1, Stationshavens størrelse i c Alen: 4,376 (1724 m<sup>2</sup>). Aarligt Beløb for Kontorhold, Reng., Opv. og Belysning 396 Kr., Fremmede Baner 70 Kr., Postvæsen 200 Kr., Vejning og andre Sportler ca. 50 Kr.<sup>11)</sup> (Stationsforstanderen var Kgl. Vejer og Måler - deraf beløbet for vejning).

Vibys beboere viste lige så stor interesse for stationen som sognerådet, så stationen virkede stort set kun som sporskifte med hurtigt vekslende stationsforstandere og idelige tra-kasserier mellem stationsforstanderen og HHJs personale. Værre blev det selvfølgelig





med årene som DSBs trafik steg, og Odderbanens tog altid havde laveste prioritet. Et dobbeltspor mellem Hasselager og Århus samt eget spor for Odderbanen mellem Viby og Mølleengen var i 1912 anslået at ville koste ca. 790.000 kr., og i finansloven for 1913/14 blev de første 200.000 kr. bevilget til bygningen. Finanslovbemærkningerne redegør for, hvor travlt der var på den enkeltsporede bane: "Den befares for Tiden daglig af 29 ordinære Statsbanetog og en hel Del Dage desuden af indtil 16 Særtog. Paa Strækningen indtil Viby, der tillige benyttes af Hads-Ning Herreders Jernbane, løber endvidere paa Hverdage 12 ordinære Privatbanetog, paa Søn- og Helligdage 13, og under stærk Trafik desuden et Par Særtog. Hertil kommer, at der paa Strækningen mellem Aarhus og Hasselager, der har en Længde af 9,5 Km, findes en usædvanlig lang og stærk Stigning i Retningen fra Nord til Syd. Den ordinære Køretid i sydlig Retning er da ogsaa betydelig, nemlig for Hurtigtogene 17 og 18 Minutter og for de personførende blandede Tog indtil 34 Minutter".<sup>12)</sup>

---

*FDBs fabrikker tegnet i 1921 til reklamebrug, så de virker rigtigt imponerende. Selv Odderbanens har antaget en ganske anseelig størrelse. Længst til venstre ses funktionærboligen. Ved siden af ses rebfabrikken med kraftcentralen og sæbefabrikken, der begge blev udvidet i flere omgange. Længst til højre ses den lange margarinefabrik fra 1912-13 og mellem sæbefabrikken og margarinefabrikken bødkeriet.*

TEGNING I KELL ELGSTRØM OG LISE KONGSGÅRD: VIBY FABRIKKERNE.

### ***FDB og andre kunder på Viby station***

I 1904 købte FDB 3,75 tdr. land jord i Viby for 9.000 kr., og det blev starten på Viby stations store betydning, som varede i omkring 75 år. Byggeriet af FDBs fabrikker begyndte i 1905, og i 1906 startede produktionen så småt.<sup>13)</sup>

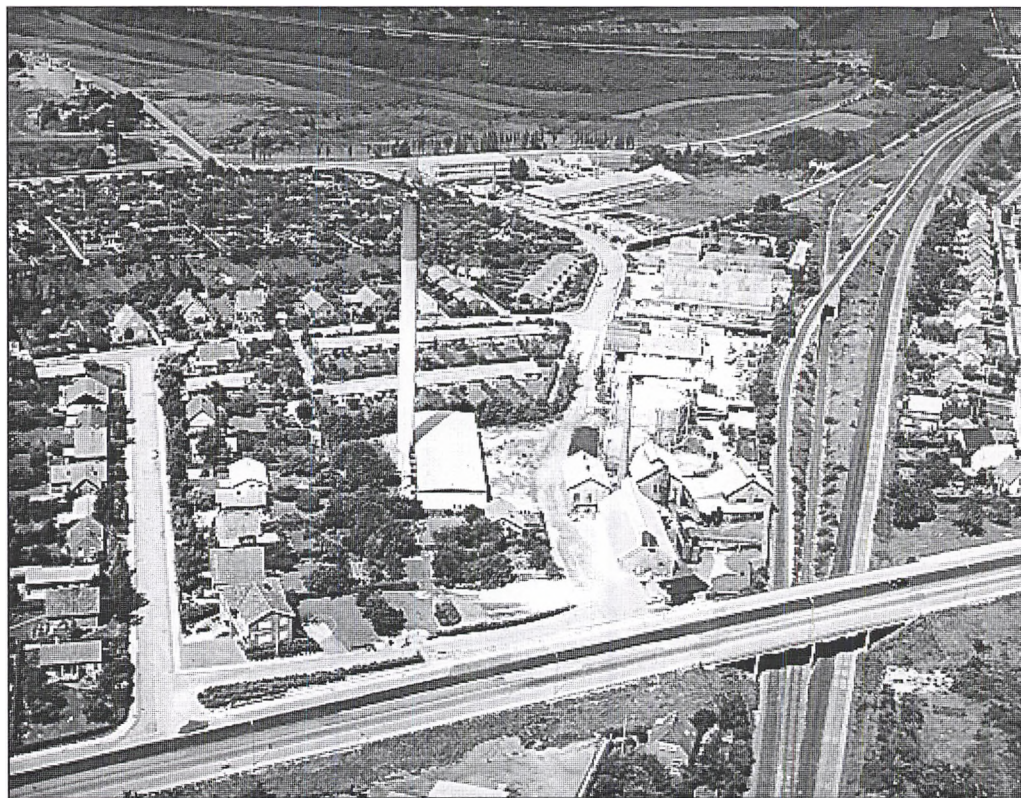
I projekteringen af fabrikkerne indgik også et større sidesporsarrangement, som blev påbegyndt bygget i efteråret 1905 og stod færdigt i forsommeren 1906. Viby station var ved åbningen i 1884 udstyret med et afløbsspor mod nord, som skulle forhindre utilsigtet udkørsel i statsbanesporet, samt et omløbsspor syd for stationsbygningen. Der var mere brug for et omløbsspor i Tranbjerg, som kun havde et stikspor, så i 1885 blev det sydlige sporskifte i Viby taget op og flyttet til Tranbjerg. Derefter havde Viby kun et stikspor, som i forbindelse med bygningen af sidesporet til FDB i 1905 atter blev til et omløbsspor med et sydligt sporskifte.

I fabrikernes første tre år blev stationens passagertal fordoblet til 4.000 årligt og godsmængden til og fra stationen blev næsten firedoblet til 1,8 millioner tons årlig. Allerede i 1906 medførte den store travlhed, at stationsforstanderen måtte bede om assistance, hvilket han fik ved, at HHJ betalte DSB 1000 kr. årligt for at stille assistance til rådighed. Med årene udviklede Viby Terp sig til arbejderby for FDB, og Viby station endte med at blive banens vigtigste station, hvad omsætning af gods angik.<sup>14)</sup>

En mindre udvidelse af spornettet på Viby

station kom til i 1909 og blev indirekte betalt af DSB. Landsudstillingen i Århus i 1909 medførte så megen jernbanetrafik, at man var nødt til at gøre Viby til en rigtig togfølgestation for DSB. Hidtil havde den været en underlig form for blokpost, som ganske vist kunne stille signal; men DSB togene måtte alligevel ikke køre fra Århus henholdsvis Hasselager, før strækningen mellem de to stationer var fri. Ved at gøre Viby til en rigtig mellemstation risikerede man, at togene op ad bakken blev standset i Viby. For at skubbe dem i gang igen ville DSB

gerne parkere et lokomotiv på Viby station, hvilket man jo skulle have Odderbanens tilladelse til. På grund af den megen trafik til FDB lod det sig desværre ikke gøre; men DSB var meget velkommen til at bygge et stikspor til lokomotivet. Da Landsudstillingen var forbi, skulle stiksporet pilles op igen; men HHJ gav udtryk for, at det ville være ærgerligt, da HHJ gerne ville overtage stiksporet og spare DSB for udgifterne ved at pille det op. DSB indvilgede i at lade sporet ligge, da man kunne bruge det til at hensætte vogne på ved reparati-



*Luftfotografiet fra 1960 viser gasværket og fjernvarmeværket. Sporudfletningen, der var under bygning på billedet på side 36, er her fuldført. Sporet, der grenner af fra det nordgående hoved-spor i billedets nederste kant og går under det sydgående hoved-spor, bringer gods-togene til Århus Godsbanegård. I billedets øverste højre hjørne løber gods-togs-sporet parallelt med traecen til den i 1956 nedlagte Hammelbane.*

FOTO:  
VIBY LOKALHISTORISKE  
SAMLING.

ons- og vedligeholdelsesarbejder, og måske kunne man igen få brug for at anvende Viby station som mellemblok med mulighed for at parkere et lokomotiv. Til det sidste argument havde Odderbanen nu en anden mening, viste det sig.

Da DSB et par år efter henvendte sig i samme anledning, øjnede HHJ muligheden for et nyt gratis sidespor; men denne gang opgav DSB ideen. Siden blev det til talrige udvidelser af spornettet på Viby station og af FDBs sidespor.

FDB var den dominerende kunde i Viby fra 1904; men der var også andre godskunder. Bønderne brugte trods alt banen til transport af kvæg, selv om Odderbanen ikke viste den store entusiasme over for kunderne. Helst ville banen henvise bønderne til Tranbjerg eller Århus; men i særlige tilfælde lod man bygge en kvægrampe af sveller i Viby. Først i 1898 blev der lavet en egentlig blivende kvægrampe.

Viby Træskofabrik, der var oprettet i 1901, fik kævler med banen. De var ret uhåndterlige at få løftet fra jernbanevognen til hestevogn, for at blive transporteret ned til fabrikken i landsbyen Viby. I 1912 betalte Træskofabrikken derfor banen 1000 kr. for at få sat en kran op. Det fungerede fint indtil 1916, da Odderbanen under Træskofabrikkens forbitrede protester begyndte at kræve kranleje på 1 kr. pr. vogn. Odderbanen havde set muligheden af, at Træskofabrikken ville skifte til Hammelbanens station, Viby Nord, der både lå tættere ved

Træskofabrikken og havde kran. Derfor henvendte Odderbanens driftsbestyrer sig til sin kollega på Hammelbanen med forespørgsel om, hvad Hammelbanen tog i kranleje. Hammelbanen tog ikke kranleje; men da man hørte, at Odderbanen gjorde dette, indførte Hammelbanen straks tilsvarende kranleje - man er vel gode kolleger.

Striden bølgede frem og tilbage mellem Viby og Odder, indtil Odderbanen i november 1917 købte Træskofabrikkens andel af kranen for 400 kr. Kranen blev siden, i 1941, flyttet til Hou, hvor den stod, indtil Odder-Houbanen blev nedlagt i 1977.

Først i 1928 kom Odderbanens station officielt til at hedde Viby J., da DSB ved gennemgang af egne ordresamlinger var stødt på betegnelserne "Viby i Jylland", "Viby J.", "Viby (Hadsherredsbanen)" og slet og ret "Viby". Det var uheldigt, da der derudover fandtes både Viby Nord (Hammelbanen) og Viby Sjælland.

Sammen med stationsforstander Madsen i Viby valgte driftsbestyrer Bentzon betegnelsen Viby J. Skrivelsen afslører, at stationens stempel lød "Viby Jyll."<sup>16</sup>

### *Telefon, post og telegraf*

Fra banens åbning i 1884 var Viby station også postekspedition og telegrafkontor. Omkring år 1900 var postvæsenet og telegrafvæsenet to helt selvstændige væsener, så hvorfor lave for eksempel sammenfaldende grænser for post- og telegramudbringning? I 1909 pålagde Tele-



grafdirektoratet Viby station at ophøre med at kræve 35 øre i udbringningsgebyr inden for 2 km. Viby station var bestemt ikke meget for at udbringe telegrammer til så fjerne steder som: Bækkelund (gartneri), Børnely (børnehjem), Emiliedal (gård, teglværk), Kaksia (gartneri), Kongsvang (villakvarter), Kragelund (gård, teglværk), Niensensminde (gartneri), Skåde (landsby), Skidenpyt (gård, huse), Skovdal (gartneri, planteskole), Skovly (villakvarter, gartneri), Sommerlyst (skovfogedbolig), Viby Kalkværk og Ørnereden (traktørsted). Postvæsenet lod disse lokaliteter høre under Århus Postkontor.

Viby station fik offentlig telefon ved en fejltagelse i 1907, da DSB lagde telefoner ind på sine egne stationer. Viby stations særstatus havde man overset; men da det blev opdaget, blev HHJ straks anmodet om at overtage abonnementet, hvilket skete.

Først efter HHJs overtagelse af ekspeditionen i Viby i 1917 gik telefonens mange muligheder helt op for stationens personale, og det var atter udbringningen af telegrammer, der gav anledning til kreativ tænkning for at undgå for meget besvær.

I 1924 meddelte Jydsk Telefon Odderbanen, at Viby station havde over 2200 lokale samta-



*Viby Nord station, der engang lå ved Hammelbanen, fotograferet i 1969, kort før den blev revet ned. På det tidligere sporareal er henstillet en række tipvogne og en gammel cementblandemaskine. I modsætning til Odderbanens prunkløse stationer, der er tegnet af arkitekt, kaptajn Th. Arboe, var det smukke iøjnefaldende bygninger, rige på pyntelige detaljer, som DSBs overarkitekt H. Wenck havde tegnet til Hammelbanen. Wenck var blevet overarkitekt hos DSB i 1892. Han tegnede også stationsbygninger til en række andre nye privatbaner.*

FOTO: OLE LINÅ JØRGENSEN.



ler om året og derfor skulle have forhøjet abonnementet til 120 kr. årlig, som gav ret til 2500 lokale samtaler.

Det medførte selvsagt omgående henvendelse til Viby station fra driftsbestyreren, der udbad sig en forklaring. Stationsforstanderen i Viby ville ikke benægte de mange samtaler, men kunne forklare, at der blev givet mange telefoniske meddelelser om frimærkepakker og gods, og så var der mange samtaler for postvæsenet og telegrafvæsenet. Især det sidste afslørede i 1926, da der nu også var store udgifter til bud. Det viste sig nemlig, at telegrafbudet, en ældre mand, boede i Viby. Uden for hans arbejdstid på Viby station telefonerede man telegrammerne til ham, hvorefter han bragte dem ud - yderst praktisk.

Efter henvendelsen fra driftsbestyreren ville man fremover i stedet lade stationens portør udbringe telegrammerne, hvis der ikke kunne telefoneres direkte til modtageren.

Problemerne løste snart sig selv, idet postekspeditionen flyttede til Viby Torv/Kongevejen den 1. maj 1929.<sup>17)</sup>

### ***Hammelbanen***

Ligesom med Odderbanen var det lidt tilfældigt, at Hammelbanen kom til Viby. Banen skulle nødvendigvis nord eller syd om Brabrand Sø. Kræfter syd for søen vandt, og banen kom forbi Viby; men nøjagtig som Odderbanens station lå Hammelbanens station uden for landsbyen.<sup>18)</sup> Da planerne om Hammelbanen kom frem, havde Odderbanen endnu ikke

nogen større betydning for byen. Alligevel havde sognerådet skiftet holdning til jernbaner og bidrog til Hammelbanens aktietegning med 12.700 kr., hvilket gav sognerådsformand Jens Juul en bestyrelsespost i årene 1933-37.<sup>19)</sup> Derudover fik sognet ikke meget ud af Hammelbanen, som åbnede i 1902. I banens første år nåedes et udbytte på op til 3%; men fra 1922 var det definitivt slut med overskud, og til nedlæggelsen i 1956 gav den underskud. I Hammelbanens station, Viby Nord, der lå på nuværende Damagervej, var en ekspeditricestation til stadighed af ringe betydning. Stationen fik galgekran i 1904 og et nyt lille pakhuis i 1947.<sup>20)</sup>

### ***Odderbanen på eget spor fra Viby til Århus***

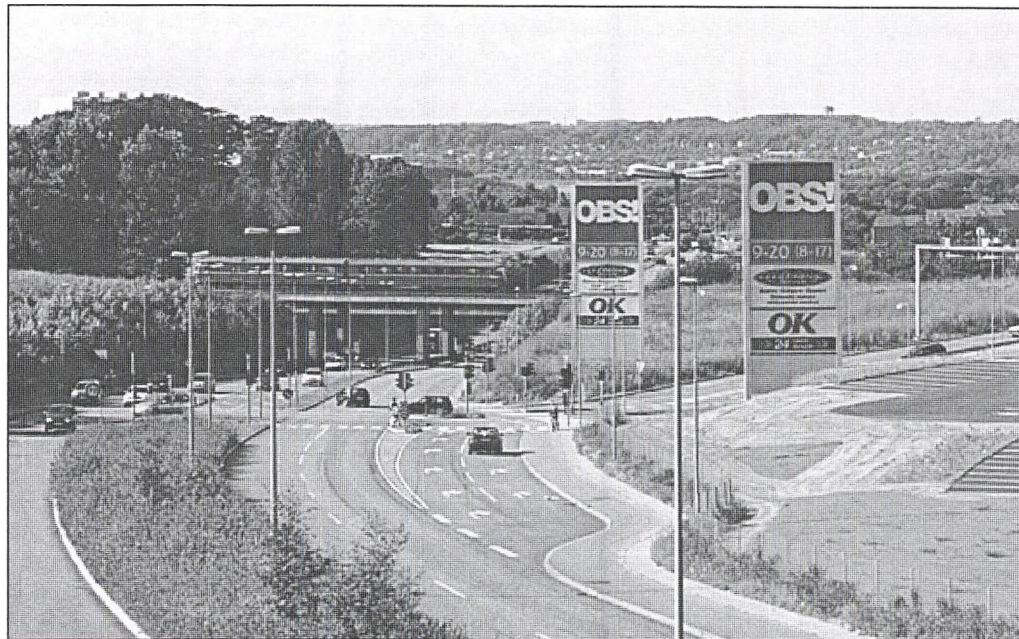
Århus havde fået sin anden banegård i 1884 kort efter Odderbanens åbning. Den viste sig hurtigt at være for lille, så snart begyndte planerne for en udvidelse og bygning af en ny tredje banegård at tage form. Projektet indeholdt også planer om at lave dobbeltspor syd-fra mod Århus. Det blev besluttet, at der fra Viby skulle bygges et helt nyt dobbeltspor vest og nord for det gamle spor, som man så ville lade HHJ købe. Det vil sige, at det gamle 45 kg/m hovedspor var for godt til Oddertogget, så da det nye dobbeltspor var taget i brug, blev de gamle spor taget op og erstattet med et godt brugt 32 kg/m spor, som Odderbanen overtog. DSBs dobbeltspor fra Hasselager til Mølleengen blev taget i brug den 18. decem-

ber 1916 kl. 10.30 (DSB tog 935), og samtidig fik Odderbanen sit eget spor til Mølleengen; men det sikkerhedsmæssige ansvar for strækningen hvilede stadig på DSB, så DSBs stationsforstander Lubich fortsatte på Viby station, indtil dobbeltsporet var færdigt helt til Århus H. Det skete den 12. september 1917 igen med DSB tog 935. Den 1. oktober flyttede Lubich til Jebjerg, hvor han blev stationsforstander.<sup>21)</sup>

### ***Jernbaneoverkørslerne nedlægges***

Niveauoverkørsler blev hurtigt upopulære hos jernbanerne ikke mindst omkring byerne, hvor trafikken var størst. Skanderborgvejs krydsning i Kongsvang var allerede under planlægningen af dobbeltsporet i 1914 i DSBs søgelys,

idet DSB havde planer om at forlægge Skanderborgvej mod sydøst, så der kunne laves en bro vinkelret på jernbanen. Den idé faldt imidlertid ikke i god jord hos beboerne, som samledes i Viby Forsamlingshus den 1. juni 1914 og enedes om deres uforbeholdne misbilligelse af projektet. Nærdemokratiet var ikke opfundet, så protesten anfægtede ikke DSB det mindste. Broen kom i 1916, og overkørslen blev nedlagt. I 1956 blev der bygget en ny bro for Skanderborgvej i en lidt skrå vinkel i forhold til jernbanesporene, omtrent hvor den oprindelige overkørsel havde været. Mellem Fredericia og Århus havde DSB en enkelt overkørsel tilbage, nemlig overkørslen ved Viby blokpost for Horsens landevej. Den ville man



*Oddertoget har netop forladt Rosenhøj trinbræt på vej mod Århus i august 1999. Boligkomplekser, nye uddannelsesinstitutioner, let industri og et forretningscenter er med til at sikre Odderbanens eksistens som nærbane langt uden for Århus.*

FOTO: OLE LINÅ JØRGENSEN.

også gerne have lukket; men det trak ud, da den kom til at indgå i et større projekt.<sup>22)</sup>

FDBs fabrikker havde vokset sig store, men holdt sig øst for Odderbanen. Kun kraftcentralen lå vest for Odderbanen, indtil hørskætteriet Linum kom i 1941. Det blev upraktisk med en jernbane igennem fabriksområdet. Uafhængigt af hinanden begyndte man i 1943 at fylde op for at føre Horsens landevej over jernbanen, og jordarbejderne, der var nødvendige for at flytte Odderbanen ud langs DSB, begyndte. I aftalen mellem Odderbanen og FDB om flytning af sporet indgik, at FDB skulle betale en ny stationsbygning i Viby. FDBs Arkitektkontor fremkom med et par fantasifulde forslag til en station i to plan mod banen og et plan mod vej, idet Enghavevej ville komme til at ligge meget højt i forhold til banen, når den skulle have tilslutning til landevejen, der jo skulle over banen. Beboerne i Viby protesterede over, at vejen blev for stejl, Viby sogneråd, FDB og Odderbanen var betænkelige - FDB for en stejl nedkørsel til fabrikkernes hovedindgang og Odderbanen over den upraktiske station. Der blev så i stedet opnået enighed om at få vejen ført under banen, hvilket var dyrere end overføringen, så Viby sogneråd indskød 200.000 kr., FDB 100.000 kr. og HHJ 35.000 kr.<sup>23)</sup> Arbejdet blev standset nogle år, og de overflødige jordbunker blev brugt til opfyld i det kommende Viby Stadion. I 1955 var broerne færdige, og jernbaneoverkørslen blev lukket for sidste gang den 24. november 1955 kl. 10.

Grundet materialemangel under besættelsen var der ingen skinner til Odderbanens forlægning, da jordarbejderne var færdige, så banen blev først flyttet i 1948. Den gamle station var stadig i brug, selv om den lå lidt akavet for den nye bane; men da den nye jernbanebro var færdig i 1955, kunne byggeriet af den nye station begynde, og den blev taget i brug den 27. oktober 1956. Umiddelbart derefter blev den gamle station nedrevet.<sup>24)</sup>

### *Viby stations betydning efter 1950*

Da FDB byggede storlager i Viby i 1959, blev der lavet sporforbindelse dertil fra syd. Det blev efterhånden meget store mængder gods, der kom til FDB med jernbane, og især de sidste år op mod storlagerets brand den 24. april 1975 var gyldne år for HHJs godstransporter.

Efter branden nåede godstransporterne til FDB aldrig op på samme niveau som før, og helt galt gik det efter august 1984, da centrallageret blev nedlagt. Leverancerne af øl med jernbane til øldepotet ved Øllegårdsvej var også ophørt. Som følge heraf og som følge af nedlægningen af stykgodsudbringning fra Viby ophørte betjeningen af Viby station med udgangen af april måned 1990. Stationspersonalet havde udover portøren, der hjalp til ved rangering, udelukkende kontormæssige opgaver, idet stationen i trafikmæssig sammenhæng havde været fjernstyret fra Odder siden september 1980.

I en årrække havde der været omfattende ekspedition af stykgods og banepakker fra



Viby station, da Odderbanen havde samlet al udkørsel af gods i Odder og Viby således, at gods til Viby og Tranbjerg blev kørt ud fra Viby. Banen havde i mange år selv stået for udkørsel; men fra 1. april 1980 blev området overdraget til en privat vognmand i entreprise; men DSB opsagde samarbejdsaftalen med alle landets privatbaner om stykgodsudkørsel til ophør med udgangen af april 1990, hvorefter Viby station kun havde funktion som trinbræt som banens øvrige mellemstationer.

De mange spor til FDBs fabrikker blev fjernet, og i 1998-99 blev der lagt et helt nyt krydsningsspor. Perronen blev flyttet ca. 50 m mod syd og sat i forbindelse med et nyt fælles venteskur til bybusser og tog.

Stationsbygningen, der var ejet af FDB, men stod på banens grund, blev købt helt af banen og solgt til et byggefirma i 1999.

I 1998-1999 er de tidligere fabriksbygninger nedrevet eller renoveret og ombygget til kontorer og uddannelse under navnet Sønderhøj, og Viby station vil utvivlsomt se en fremtid i møde som vigtigt trafikalt knudepunkt for de mange uddannelsessøgende og beskæftigede i området.<sup>25)</sup>

### *Trinbrætter*

Med udbygningen af boligområdet ved Rosenhøj oprettedes trinbrættet Rosenhøj i 1977, og i Viby Industri kvarter oprettedes trinbrættene Gunnar Clausensvej i 1975 og Øllegårdsvej i



*Stationsbygningen i Viby er solgt. Bygningen ses i baggrunden til højre. Den er erstattet af et fælles venteskur for bus og tog, der i forgrunden ses under bygning i august 1998. Navneforvirringen er måske ved at vende tilbage til Viby, idet der på skuret står både Sønderhøj, Århus Syd og Viby J.*

FOTO: OLE LINÅ JØRGENSEN.



1972. Ved køreplansskiftet den 29. maj 1994 oprettedes det hidtil sidste trinbræt i den tidligere Viby kommune, nemlig Kongsvang. Dette trinbræt havde der til gengæld været planer om længe før de først nævnte. Grundejerforeningen Ny Kongsvang har vel ment, at der i 1918 var chance for at få et ønske om et trinbræt i Kongsvang gennemført, da Odderbanen med eget spor nu var i stand til at oprette det uden DSBs indblanding. Men nej, trods Viby sogneråds støtte afslog Odderbanen, da der var planer om at oprette en bilrute Århus Viby, som da også blev oprettet.<sup>26)</sup>

I 1925 forsøgte beboerne i Kongsvang sig med en ansøgning om trinbræt til Hammelbanen, som udsatte sagen til senere, og det var den stadig, da banen lukkede i 1956.<sup>27)</sup> Et nyt

forsøg hos Odderbanen i 1930 led en lige så krank skæbne, denne gang på grund af banens dårlige økonomi.<sup>28)</sup>

Under besættelsen, nærmere betegnet i 1942, henvendte Viby Grundejerforening sig til Odderbanen og bad om et trinbræt i Kongsvang samt hyppigere kørsel morgen og aften. Odderbanen var positiv over for ideen og henvendte sig til DSB for at høre, om man kunne købe en brugt motorvogn. DSB ville gerne sælge sine ældste to akslede Triangel motorvogne, og en sådan kunne beses i Næstved. HHJ var ikke varm på ideen og ville hellere ombygge en af banens egne omnibusser, en REO, til skinneomnibus ved at udskifte hjulene, som man alligevel havde svært ved at få gummi til, med jernbanehjul. I Århus og Viby

*Rosenhøj trinbræt med  
nyt venteskur i marts  
1993.  
Broen over Ringvejen ses  
til højre i billedet.*

FOTO: OLE LINÅ JØRGENSEN.



skulle så laves en simpel vogndrejeskive i form af en hydraulisk automobillift placeret midt i sporet. Når man nu var i gang, skulle der så også laves trinbrætter ved Kirkevej, Grundtvigsvej og Skanderborgvej; men forsigtig, som banen var, ville driftsbestyreren sikre sig, at kørslen ikke gav underskud. Viby sogneråd ville dog ikke give en sådan garanti, og så blev det ikke til noget.

I februar 1945 måtte sognerådsformand Jens Juul dog alligevel bede Odderbanen om at oprette den foreslåede kørsel, for nu var sporvognene brændt, og trambusdriften var i fare for at blive indstillet. I mellemtiden havde den tyske værnemagt beslaglagt REO bussen, så Odderbanen henvendte sig til DSB og forhørte, om motortogene Skolebakken-Grenåvej eller Århus-Brabrand kunne tage en tur til Viby, hvilket DSB afslog med den begrundelse, at motorvognene ikke kunne komme op ad bakken. Motorvognene var benzindrevne og udstyret med gasgenerator, så DSB havde nok ret. I stedet tilbød DSB Odderbanen en dieselmotorvogn til leje, hvis HHJ selv kunne skaffe brændstof, hvilket var umuligt på det tidspunkt.

I 1980 blev der fra lokal side i Kongsvang sendt forslag til banen om oprettelse af et trinbræt lige nord for broen for Skanderborgvej. Odderbanen undersøgte mulighederne, men opgav, da amt og kommune ikke ville støtte anlægsarbejdet.

Det blev altså først i 1994, at Kongsvang fik sit eget trinbræt som et udslag af det muliges

kunst. Banen havde i mange år ønsket at lægge et trinbræt ved Grundtvigsvej, hvor der mentes at være større passagergrundlag; men en høj trappe til en perron på siden af bandedæmningen ville ikke være vellykket. Efter omlægning af Christian Xs Vej langs Odderbanen opstod her den næsten ideelle mulighed for at lave et nyt trinbræt.

### *Afslutning*

Når der tales om jernbaner i den tidligere Viby kommune, er det vel nok Odderbanen, som tanken falder på. Banen har stor betydning for persontransporten mellem Århus og Viby/Sønderhøj, Rosenhøj og Viby Industrikvarter, og banens fremtid må med overgangen til Århus amt anses for sikret. Banens udslidte tog skal udskiftes inden for kort tid; men om det bliver tog i stil med de nuværende eller noget, der ligner sporvogne, er endnu ikke afgjort.

DSB har hidtil kørt igennem sognet uden standsningssteder; men i planerne for udbygning af den kollektive skinnebårne trafik omkring Århus indgår oprettelse af et standsningssted i Viby.

Beskæftigelsesmæssigt er jernbanerne tilbage ved udgangspunktet i 1862. Ingen har deres daglige arbejde ved Jernbanerne i den gamle Viby kommune. Ledbevogtningen er forlængst nedlagt, og Viby station er i dag blot et læskur.

Togtransport vil dog være en del af livet i den gamle Viby kommune mange år frem i tiden. ■

# Noter

- 1) Se Statistisk-topographisk Beskrivelse af Kongeriget Danmark ved J.P. Trap. Anden Udgave. København 1879. Sjette Deel. (Århus amt, Århus købstad).
- 2) Asger Christiansen: Hammelbanen. Smørum 1996. Side 101-105.
- 3) Fortegnelse Nr. 1 over Ejere og Brugere af Jordarealer m.v., om hvis Afstaaelse eller Benyttelse der vil blive Spørgsmaal i Anledning af 2det Spor fra Aarhus til Hasselager og et 3die Spor fra Aarhus til Viby. DSB Kommissarius ved Anlæg af Jernbaner i Jylland 1914. Odderbanens arkiv.
- 4) Oplysninger fra Odderbanens arkiv.
- 5) Nyeste fremstilling i På Sporet 1847-1997. Jernbanerne, DSB og Samfundet. Bind 1 Til 1914. Poul Thestrup: Dampen binder Danmark sammen. Odense 1997.
- 6) Arthur Helps: Life and Labours of Mr. Brassey, London 1872, her i fotografisk genoptryk London 1969.
- 7) H.H.A. Rambusch: En Gammel Jernbanemands Erindringer 1854-1882. København 1916, her i fotografisk genoptryk, København 1977.
- 8) Ole Linå Jørgensen: Gennem Hads og Ning herreder i 100 år, Odder 1984. Passim.
- 8) Chr. R. Jansen: Landarbejdernes beskæftigelse ved større offentlige arbejder 1850-1900 i Finn H. Lauridsen (red.): Festskrift til Vagn Dybdahl, Århus 1987.
- 9) Ole Linå Jørgensen: Gennem Hads og Ning herreder i 100 år, Odder 1984. Passim.
- 10) Ole Linå Jørgensen: Gennem Hads og Ning herreder i 100 år, Odder 1984. Side 58
- 11) J. Diechmann, O.Th. Hagen og C. Wolf: Jernbane-Lommekalender for 1895, København 1895.
- 12) Aarhus Amtstidende 8. oktober 1912. Referat af finanslovsforslag.
- 13) Kell Elgstrøm og Lise Kongsgård: Vibyfabrikkerne. Et fabrikssumfunds udvikling og særpræg gennem tiderne, København 1993.
- 14) Oplysninger fra Odderbanens arkiv samt fra banens årlige driftsberetninger.
- 15) Skrivelser/Kopibog i Odderbanen arkiv samt afskrift af DSB Baneafdelingens journal 1908/09 (S.A.Guldvangs arkiv).
- 16) Skrivelse i Odderbanens arkiv.
- 17) Skrivelser i Odderbanens arkiv.
- 18) Asger Christiansen: Hammelbanen, Smørum 1996.
- 19) August F. Schmidt: Viby Sogns Historie, bind 1, Viby 1942.
- 20) Asger Christiansen: Hammelbanen, Smørum 1996.
- 21) Oplysninger fra Odderbanens arkiv.
- 22) Oplysninger fra Odderbanens arkiv.
- 23) August F. Schmidt: Viby Sogns Historie, bind 2, Viby 1949, og Kell Elgstrøm og Lise Kongsgård: Vibyfabrikkerne. Et fabrikssumfunds udvikling og særpræg gennem tiderne. København 1993.
- 24) Oplysninger fra Odderbanens arkiv.
- 25) Oplysninger fra Odderbanens arkiv samt banens driftsberetninger.
- 26) Ole Linå Jørgensen: Gennem Hads og Ning herreder i 100 år, Odder 1984. Side 179.
- 27) Asger Christiansen: Hammelbanen, Smørum 1996. Side 104-105.
- 28) Ole Linå Jørgensen: Gennem Hads og Ning herreder i 100 år, Odder 1984. Side 179.
- 29) Oplysninger fra Odderbanens arkiv.

# Beretning fra Viby lokalhistoriske Forening 1999/2000

Det sidste arrangement i 1999, der blev holdt d. 24. november, var et foredrag af Lene Gammelgaard om Kong Christian X, hvortil 52 personer var mødt op. I oplægget havde vi udtrykt håb om, at mange tilhørere kunne bidrage med historier om kongen, naturligvis med den bagtanke, at der kunne blive basis for en artikel i årsskriftet. Der kom også flere historier frem, men ikke så mange, at der kunne blive basis for en artikel. Vi er dog stadig åbne for muligheden og vil blive glade, hvis der er nogen, der kan bidrage.

Et fælles træk, som nok virker noget fremmed på os i år 2000, er den respekt, der blev udvist, og at pigerne tog deres pæne tøj på og skulle neje, når kongen kom forbi. Forfatteren til dette årsskrifts første artikel beretter også om mødet med Kong Christian X på hans rideture.

Generalforsamlingen blev holdt d. 15. marts med deltagelse af ikke mindre end 80 deltagere. Det efterfølgende foredrag med fremvisning af lysbilleder og overheads var med læge Lene Warner Poulsen. Hun fortalte om og viste billeder af de opgravede skeletter fra gravpladsen under Viby Tømmerhandel. Af skeletterne har man kunnet se middelalder-Vibyborgernes sundhedstilstand og sygdomme.

Interessant var det at høre, at kvindernes sundhedstilstand var dårligere end nu, mens mændenes var bedre. Lene Warner Poulsen mente, at årsagen til kvindernes dårligere sundhedstilstand var mange børnefødsler, og at årsagen til mændenes bedre sundhedstilstand dengang var større fysisk aktivitet end nu.

En hundekold dag, den 25. maj, besøgte vi Viby Kirke. De cirka 50 fremmødte stred sig først rundt om kirken og beså den udefra, og det gjorde unægtelig godt herefter at komme indenfor, hvor kirketjener Bent Andreasen havde tændt levende lys og fundet dåbsfad og -kande samt en gammel messehagel frem. Interessen samlede sig dog mest om messehagelen, hvor rygkrucifikset er fra begyndelsen af 1700-tallet.

Kirken blev vist frem af Bent Andreasen, og undertegnede gav en gennemgang af kirkens historie.





Efter fremvisningen af kirken var der rundvisning på kirkegården ved Bente Klercke Rasmussen, men deltagerantallet blev unægtelig mindre og mindre, da det nærmest var stormvejr.

Søndag, den 17. september besøgte vi gården Kirstinelyst, som nu anvendes som beboerhus for Søndervangens beboere. Kun 30 var mødt op og besøgte det gamle, men nyistandsatte hus fra 1876.

Hans Nielsen havde gravet i gårdens historie og fortalte herom, og et par plancher med tekst og billeder uddybede foredraget. Blandt de fremmødte var flere børn af den sidste ejer. De kunne fortælle, at de i det ikke særlig store hus havde boet ikke mindre end syv børn med forældre og bedstefar på aftægt, og så havde der endda været en stue med røde plysmøbler, som kun blev brugt juleaften. Det var ærgerligt, at der ikke var flere, der var mødt op til denne interessante eftermiddag i et gammelt hus midt i en moderne bebyggelse.

Weekenden efter var der traditionen tro udstilling på Rosenvangskolen. Emnerne i år var Fredenskirken, som er fyldt 40 år i år, samt kvarteret Rosenvang. Første del af dette kvarter blev udstykket i 1901, og de to planchevægge, der var afsat til Rosenvang, var tænkt som en opvarmning til en større udstilling i 2001. Udstillingen, som indtil nu har været afholdt i et klasseværelse, blev i år holdt i det nye fælleshus med udstilling af gamle skolebilleder i lokalet ved siden af. Det viste sig at være et udmærket bytte, idet der i disse loka-

ler var meget mere ro end i klasseværelset, hvor børnene solgte legetøj lige uden for lokalet.

Udstillingen om Fredenskirken blev efterfølgende flyttet op i Fredenskirken, hvor der skulle være indvielse efter den store ombygning søndagen efter.

Med hensyn til kvarteret Rosenvang vil jeg gerne opfordre til, at alle, der har billeder og andet materiale, henvender sig, så vi kan vise en stor udstilling om kvarteret Rosenvang i 2001.

# Beretning fra Viby lokalhistoriske Samling 1999/2000

Der har i flere år været tale om, at Viby lokalhistoriske Samling skulle flytte fra de nuværende lokaler i bygningen bag Viby Bibliotek til selve biblioteksbygningen. Sidst på året fik vi at vide, at flytningen skulle finde sted inden sommeren 2000, men sådan er det ikke kommet til at gå.

Flytningen er en del af en større rocade på biblioteket, og i den forbindelse skal der også bygges noget om i kælderen under udlånet. Denne ombygning er imidlertid af forskellige årsager blevet forsinket, og i skrivende stund forlyder det, at den tidligst kan finde sted i foråret/sommeren 2001, og først efter denne ombygning kan vi flytte over i det nye lokale.

Arbejdet i Samlingen har i høj grad været præget af, at vi vidste, at flytningen stod for døren.

Vi har derfor valgt, at vi ikke ville sætte større projekter i gang (f.eks. udstillinger, indsamlinger m.m.), men vi har koncentreret os om at få ryddet op i det materiale, som allerede er i Samlingen for derved at lette selve flytningen.

Vi har derfor arbejdet med at få registreret det sidste af vores bogsamling, at få styr på vores billedsamling - her er der desværre lang vej igen - og at få EDB-registreret nogle af de

større arkiver, vi har i Samlingen - f.eks. Socialdemokratiets arkiv.

En af fordelene ved EDB-registreringen af de lokalhistoriske arkivers materiale er, at det nu er lettere at lave samlede oversigter over det spændende materiale, der ligger rundt om på arkiverne. I årets løb har vi således leveret et EDB-udtræk af vores registreringer til Danmarks Nationale Privatarkivdatabase (Danpa).

## **Samlingen 1999 i tal:**

Åbningstider: 2 timer om ugen.

Antal besøg: 63

Registrerede afleveringer: 48

Herved indkom bl.a. 276 billeder og 18 arkivalier.

Viby lokalhistoriske Samling, Viby Bibliotek,  
Skanderborgvej 170, 8260 Viby J.

Tlf. 86 14 25 66.

Åben: Mandage kl. 15.30-17.30.

[www.aakb.dk.lokal/Viby/lokalhistorie/splash.htm](http://www.aakb.dk.lokal/Viby/lokalhistorie/splash.htm)

# Indholdsfortegnelse over tidligere årgange:

## 1990

- Thøger Rasmussen:* Lidt om Viby-forhold omkring 1906.
- Bent Keblowszki:* Byggeforeningen "Fremtiden".
- Bent Keblowszki:* Spredte træk fra Gl. Kongsvang.
- Ejlif Salomonsen:* Om familien Borchmann og gartnerierne på Lillevej.

## 1991

- Hanne Marie Rud:* Om kvindeegen og min oldemors erindringer.
- Jens Juul:* 50 år som beboer i Rosenvang.
- Knud Juul:* Erindringer fra min drengetid i Rosenvang.
- Bjarne Merlitt:* Fra hjulspor til villavej - om Vegavej.
- Ejlif Salomonsen:* Viby Telefoncentral og dens første abonnenter.
- Bodil Elling:* Litteratur om Viby.

## 1992

- Tove Glud Rasmussen:* Lærerinde Anna Sørensen.
- Jens Juul:* Man kan stadig finde bindingsværkshuse på Enghavevej.
- Kathrine Jensen:* Kathrine Jensen fortæller om sit liv i Viby.
- Ejlif Salomonsen:* En bondeslægt i Viby.
- Vagner Nielsen:* Kirkevej i 1920'erne.
- Bodil Elling:* Litteratur om Viby (Lars Bjørnbak og kirken).

## 1993

- Aage Bruun Jespersen:* "Billeder" fra min barndom i Viby.
- Tove Glud Rasmussen:* Historien om et billede.
- Jens Juul:* Hvornår bliver vi gamle?
- Carl Bendixen:* Saga om et hus i "Fælleseje".

- Jytte Kristensen:* Et havehus på Junovej.
- Ejlif Salomonsen:* Flagallé på Kongevej.

## 1994

- Bernadette Keblowszki:* Erindringer fra Kongsvang.
- Tove Glud Rasmussen:* Sichar i Viby - Nordens første kvindehjem.
- Vagner Nielsen:* Barndomserindringer fra Viby.
- Bente K. Rasmussen:* 4000 læs sten.
- Valdemar Petersen:* Et kapitel otte hus.
- Tove Glud Rasmussen:* Gartner M. Jensen, Skovdal.

## 1995

- Erik Hall:* Besættelsestidens Viby.
- Bjarne Merlitt:* En husvagts erindringer.
- Richard Høeg:* Alex og Richard - harmonikavirtuoser.
- Henning Poulsen:* Handelsliv på Kongevej.
- Tove Glud Rasmussen:* Viby Centret 25 år.
- Christian Jensen:* Landsbyen, der forsvandt.
- Jens Juul/*
- Tove Glud Rasmussen:* Viby Kommune.
- Fra Viby Ugeavis:* Det sidste sognerådsmøde.
- Lillian Enemærke/*
- Per Yde Rasmussen:* Loft, en gammel Vibyslægt.

## 1996

- Hanne Skærbæk:* Min barndom på Stenkildegaard.
- Bjarne Merlitt:* Statsbos boligblokke på Neptunvej.
- Tove Glud Rasmussen:* "Den røde skole".
- Aksel Loft:* Viby feriekolonis tilblivelse.
- Jens Juul:* Hotel Viby gennem 60 år.
- Else Hørlyck:* Pigeliv i 30'erne og 40'erne.
- Ejlif Salomonsen:* Træk af Viby Folkebiblioteks historie.
- Bente K. Rasmussen:* Viby Sogns lånebogssamling.



## 1997

- H. Chr. Johansen:* Chokoladedreng i Kinografen.  
*Tove Glud Rasmussen*  
*m. fl.:* I skole i Viby og Rosenvang i 30'erne.
- Hans Skov,*  
*Moesgård Museum:* Nordby - en nedlagt kirkegård fra tidlig middelalder.
- Tove Glud Rasmussen:* Det talte man om i 1930'erne: Indlemmelse i Århus.
- Kai Knudsen:* Hvor blev brandsprøjten af?  
*Tove Glud Rasmussen:* Edisonsvej - en gammel villavej.  
*N.Granild/H.Bjørnb.:* Livsfangen på Vidtskue.  
*Billedserie:* FDB i Viby.

## 1998

- Karl Bock:* En tur på Nordbyvej i 1928.  
*Ejner Madsen:* En arbejdsplads i Kongsvang.  
*Fra arkivet:* Nyt butikshus i "Stenkildeparken".  
*Ejgil Clausen:* Fra mælkedreng til togfører.  
*Fra arkivet:* Politiet spørger.  
*Tove Glud Rasmussen:* Byvandring i Rosenvang og Kongsvang i 1927.
- Line Sørensen:* FDB's hør-eventyr i Viby.  
*Bodil Elling:* Nybyggerliv i Præstevangen.  
*Bente K. Rasmussen:* Musikpræsten i Viby - Jacob Steenberg.

## 1999

- Birgit Øskov:* Hørvarefabrikanten på Marselisborg.
- Jørgen Bang Clausen:* Bombenatten i Viby 3. august 1941.  
*Tove Glud Rasmussen:* Den røde låge 100 år.  
*Bent Keblowszki:* Branden på rammefabrikken.  
*Bjarne Merlitt:* Min barndoms Fredensvang.  
*Tove Glud Rasmussen:* Weekendhytten Dakbjerg 50 år.

