



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 vores arbejde – Bliv sponsor

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

Ophavsret

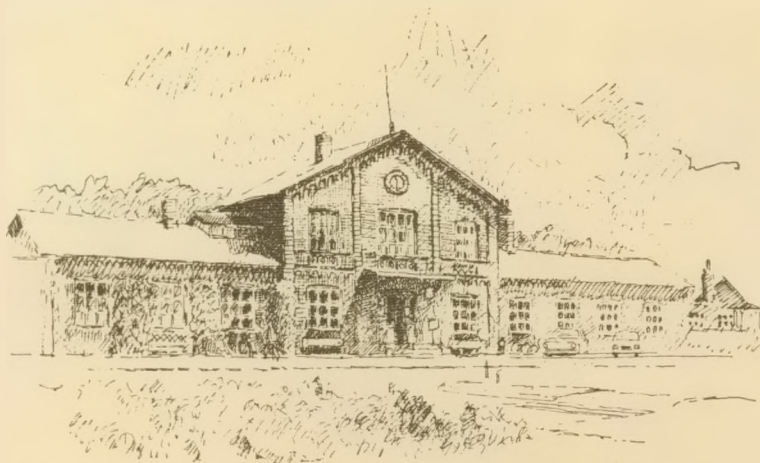
Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

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

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

Kaj Klostergaard



Skanderborg Banegård.

Til Johan Larsen . 1922.

SKANDERBORG JERNBANESTATION

og
købstaden
nedenfor
1868-1918



Kaj Klostergaard

SKANDERBORG
JERNBANESTATION

og
købstaden
nedenfor
1868-1918

Midtjysk Forlag, Stagehøjvej 27, 8600 Silkeborg

*»Skanderborg Jernbanestation og
købstaden nedenfor 1868-1918*

- er en lokalhistorisk bog, skrevet og udgivet i
anledningen af Skanderborg Bys 400 års jubilæ-
um.

Udgivelsen af bogen falder også sammen med
det år, hvor den nye stationsbygning blev taget i
brug.

Den væsentligste baggrund for at Skanderborg
er blevet den by, som den er, er vel nok Jernba-
nen - derfor denne lokalhistoriske skildring om,
hvordan denne del af byens udvikling startede.

Forfatteren er Kaj Klostergaard, Skanderborg,
som igennem en årrække har samlet materiale
om Skanderborg by og dens historie.

Sats og produktion: Silkeborg Bogtrykkeri A/S.
Lay-out: Chr. Ejegod Hansen.

Udgivelse og forhandling af bogen:
MIDTJYDSK FORLAG
Stagehøjvej 27
8600 Silkeborg
Telf. 06 - 82 16 55

Indholdsfortegnelse

En købstad uden fremtid	9
-------------------------------	---

1835-1866

Udvikling og filosofi	10
Nationale jernbaneplaner	10
Lokale interesser	12
Tre alternative jernbane-linier	14
En østlig købstads-linie	15
Aarhus-Langaa banen	16
Usikkerhed om den sydgaaende bane	17
Skanderborg sender en deputation	18
Dampbaadsfart fra Fuldbro Mølle til Silkeborg	19
Damp-lokomotiver paa landevejene	19
Krigen 1864	19
Linien Vejle-Aarhus fastlægges	20

1867-1875

Købstaden Skanderborg	21
Horsens-Aarhus linien bygges	22
En ny stationsvej	23
Amtskontoret flyttes til Aarhus	24
Staten overtager jernbanerne	25
De afsluttende anlægsarbejder	25
Borgernes reaktioner paa banen	26
Der tjenes penge	28
Indvielse af Horsens-Aarhus banen	29
Fra hotel Skandinavien til jernbane-restaurationen	29
En togrejse til hovedstaden	30
Regnskab og takster	31
Heste-markederne	31
Postvæsenet	32
Toldvæsenet	34
Uheld og mistillid	35
Silkeborg-banen	36
Udflugt og kongebesøg	39
Takkebrev til indenrigsminister Estrup	40
Et indlemmelses-andragende nægtes	42
Flere mellemstationer - og nattog	42
Stationsforstander M. Hansen - krigshelt fra '64	44

1876-1885

Hansted-ulykken	44
Overbanemester Lysholm	45
Vandproblemer	46
»Niels Ebbesens Minde«	46
Privatbanen Silkeborg-Herning	47
Vinter-problemer	47
Hotel »Bellevue«	48
Odder-banen	50
Udsigt til en Brødstrup-bane	50
Et drikkegilde i Hylke	52
Trange lokale-forhold paa stationen	52
En forsømmelig lygtetænder	54
En pante-auktion	55

1886-1892

Politik omkring stationens flytning	56
Lovforslag om udvidelse af Skanderborg station	59
Besønderlig ekspropriations-forretning	59
En dødsulykke	61
Skandaløs politisk sendrægtighed	62
Ingen penge til viadukt ved stationen	62
Stilling Holdeplads A/S	64
Stations-udvidelsen igangsættes	65
Brandslukning paa mejeriet Nonnebjerg - uden vand	67
Reglement for kaper-kørsel	68
Gaslys paa gaderne	68
Viadukten ved jernbane-stationen	70

1892-1899

Status efter 25 aar	71
En Skanderborg-Esbjerg jernbane	72
Kolera-frygt	72
Ranger-uheld	73
Bølle-uvæsen	74
Lønkamp og brandtjeneste	74
Tog-ulykke ved Stilling station	75
Efteraars-manøvre	76
En klage fra Stilling-boerne	78
Gods-ekspedition i Hylke	79
Stations-nyt	80
Dampskibs-forbindelse over Kattegat	81

1899-1914

Dansk Jernbaneforbund	84
Stationsvejen - og cykelkørsel	84
Smaa-notitser	87
Vandværk ved Storesø	88
Vestbanens personale	90
Automobil-kørsel	91
En restaurations-konge	93
Ulykker paa jernbanen	93
Endnu et mislykket indlemmelses-forsøg	94
Svingende økonomi hos statsbanerne	95
Kommunal El-forsyning	96

1914-1918

Verdenskrigen	98
Alvorlig arbejdsløshed	100
Problemer med elektriciteten	101
Voldsomme vinterproblemer	102
Et jubilæum med genvordigheder	105
Vagt-Detachementet forøges	106
Person-register	108

En købstad uden fremtid

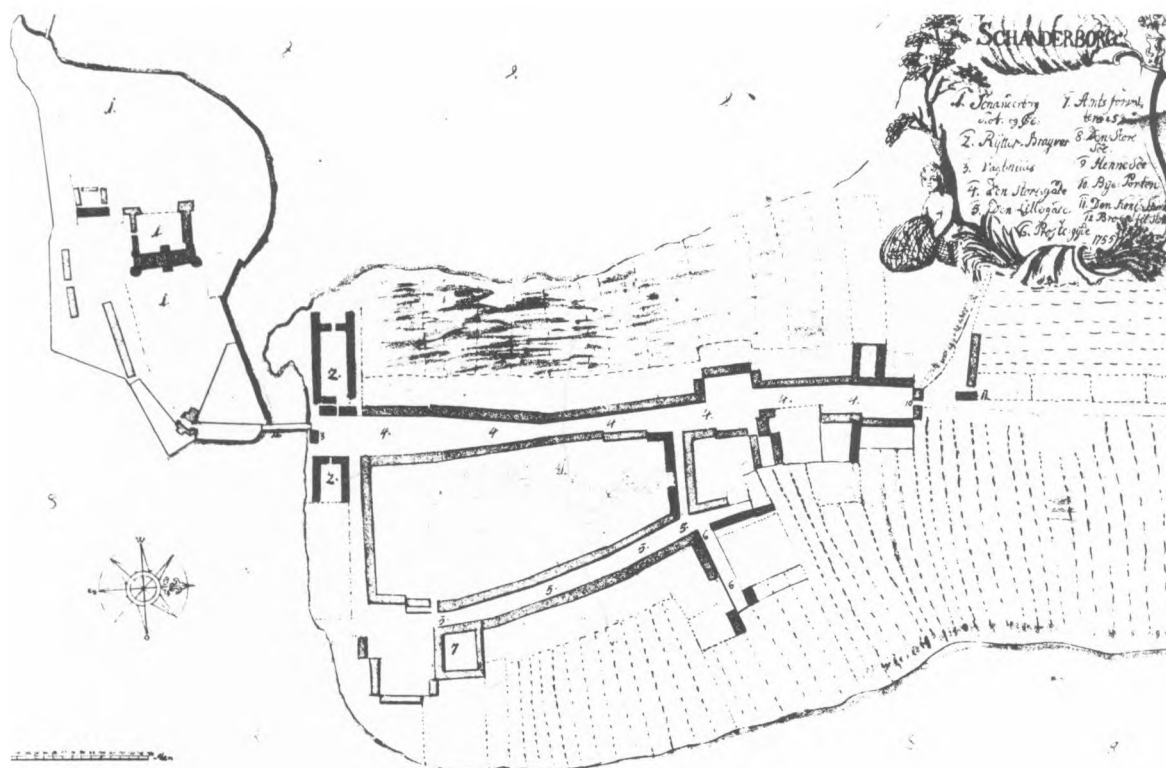
»Pontoppidans Danske Atlas« - 1768 (i uddrag).
 »Skanderborg bestaar af een stor gade, stræder til Lille-gade, og Lille-gade. Her afbrændte 1746 sytten gårde, som nu igen er opbygte. Og består byen ialt af 98 gårde og huse, assureret i brandkassen for 32.560 Rdl. Husene ere alle af muur og bindingsværk, een etage, fire gamle undtagne, som ere to stokværk høje.

Indbyggerne udgør 126 familier af 346 sjæle over 12 år, foruden rytterne, som her har deres kvarter. Indvånerne består af amtmanden, som bor på slottet, slotsforvalteren, som og er kongelig gartner og bor i en aparte bygning nedenfor slottet, oberførsteren, amtsforvalteren, birke-dommeren og skriveren, præsterne, nogle fornemme familier og enker, 6 købmænd, 55 hånd-

værksmestre, 9 daglejere, resten fattige og gamle folk, derforuden 4 officerer, indkvarteret i byen, og en eskadron ryttere i barakkerne og de kongelige stalde.

Byen skal i forige tider, efter beretning, ingen anden øvrighed haft end amtsforvalteren, men i senere tid har den sorteret under birkets jurisdiktion indtil 1760, den 20 juni, da Kong Frederik 5. allernådigst beskikkede en byfoged, som tillige er birkedommer i distriktet, og holder byting hver fredag, men birketing hver torsdag. Begge retter holdes i en stue oven i slottets portus. Her er en by- og birkeskriver.

Byens handel er ikkun ringe, siden den er en landstad, som ingen sejlads her, og varene må føres til vogns fra søstæderne Aarhus og Horsens. Men den meste næring består i øl- og brændevinssalg. Fiskeriet af de mange omliggende ferske og fiskerige søer kunne være en god hjælp for indvånerne, dersom det ikke var ble-



Bykort over Skanderborg - 1755 (Frederik 5.s atlas)

- | | | | |
|---------------------------|-------------------|---------------------------|-------------------------|
| 1) slotsholmen og slottet | 4) den store gade | 7) amtsforvalterens gaard | 10) byporten |
| 2) rytterbarakker | 5) den lille gade | 8) den store sø | 11) den kongelige skole |
| 3) vagthus | 6) præstegyden | 9) Henne sø | 12) broen til slottet |

vet forsømt af dem som har haft søerne i forpagtning. Byen selv ejer ingen jord, men hvad de bruger, har de enten som bønder i fæste ved Hedager og Skanderup skov, eller for en vis afgift i forpagtning af Kongen, og nogle så have lidt tilkøbt ejendomsjord. Her er en strømpefabrik, oprettet af Kaufk. Endnu tvende som har lært hos ham fabrikerer og stømper i fællesskab.

Kong Frederik 5. har allermådigst bevilget ved Rescripe af 25. april 1750, at der i Skanderborg årlig må holdes et marked med kramvarer, heste og kvæg i tvende dage, nemlig næste torsdag og fredag efter hver påske, så og en torvedag hver tirsdag i ugen«.

Som det fremgår af forannævnte beskrivelse var aktiviteten i købstaden yderst beskeden, og da Kong Christian 7. i 1767 besluttede at sælge Skanderborg Slot til nedrivning, og samtidig afvikle det tilhørende rytterdistrikt, var det et knugende slag for byen. Man mistede bl.a. pludselig alle dragonerne, som hidtil havde udgjort en ikke uvæsentlig del af det forbrugende publikum, hvor beskeden deres sold end havde været.

Udsigterne var trøstesløse - indtil en engelsk ingeniør, G. Stephenson præsenterede en underende Verden for et funktionsdygtigt damplokomotiv og dermed banede vejen for en total revolution indenfor samfærdsel og handel.

1835-1866 Udvikling og filosofi

Den filosofi, som beherskede dansk jernbanepolitik ved jernbanekommissionens nedsættelse i 1835 var den handelspolitisk vision at drage samhandelen mellem Vest- og Østeuropa over på danske hænder ved hjælp af jernbaner. Det var erindringen om forgangne storhedstider, som stadig spøjte. Storhandel var målet for al virkelig økonomisk stræben, og kun ved hjælp af den kunne en sand rigdom vokse op i landet. I en pjece fra 1839 fremsattes følgende betragtning om dansk udenrigshandel:

»Hvor livlig end den indenlandske handel drives, hvor meget den endog formerer egen produktion og konsumtion, så kan en stat

dog aldrig blive rigere ved en sådan handel, men kan og må tværtimod forarmes, så snart dens egne produkter ikke mere tilfredsstiller dens fornødenheder. Men at de ikke gør det i vort land, og at de ikke er tilstrækkelige til at dække vor indførsel med, er tilstrækkeligt kendt for enhver. Derfor er penge også en nødvendig betingelse for os, men dem må vi erhverve fra udlandet, da vi ikke selv besidder ædle metaller. Men at erhverve lade sig kun gøre ved den udenlandske handel. Den, der erhverver fra udlandet, lever ikke på hjemmets og sine medborgeres bekostning, men på fremmede staters regning«.

Det store jernbaneventyr begyndte i England med en 17 km lang jernbanestrækning mellem industribyerne Stockton og Darlington. Den blev indviet den 27. september 1825. I 1832 fik Frankrig sin første jernbane, og andre lande fulgte hurtigt efter. Belgien og Bayern i 1835. Østrig og Preussen i 1838 og Italien og Holland i 1839. Tanken om etablering af jernbaner på dansk område fremkom først i hertugdømmerne.

Nationale jernbaneplaner

I 1830'erne ønskede slesvig-holstenerne en længdebane til Hamburg, mens man i dansksindede kredse foretrak en diagonalbane fra Flensburg til Tønning. Man var overbevist om, at der ville opstå en udskibningshavn til det eftertragtede engelske marked, hvor banen ville munde ud ved Vesterhavet, i konkurrence med storhavnen Hamburg. Det var den grundlæggende tanke, at kun godstrafik kunne forrente de enorme udgifter, der var forbundet med opførelsen af en jernbane. Først langt senere fik man øjnene op for jernbanens betydning til passagertrafik.

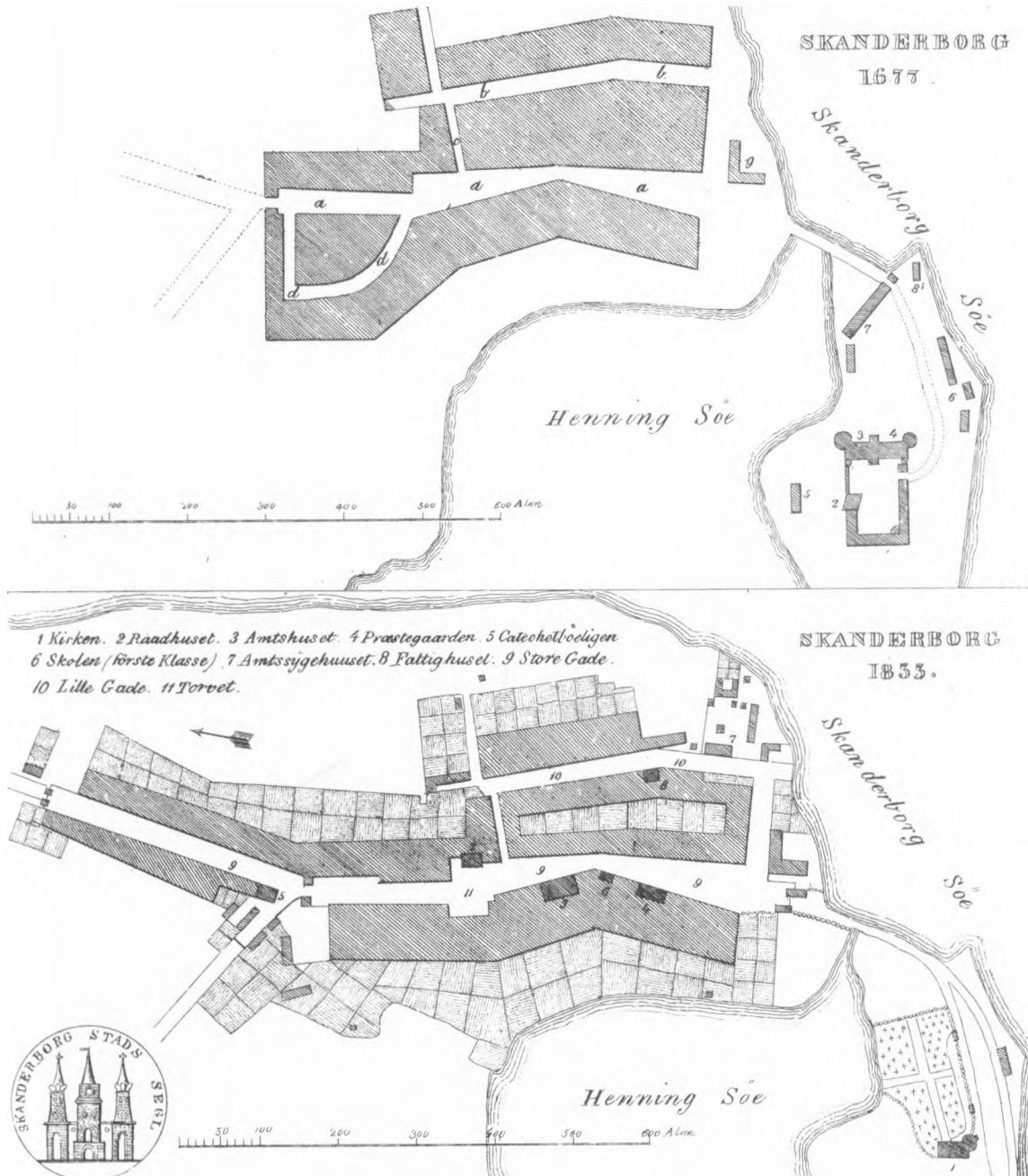
Den første danske jernbane, Altona-Kiel blev åbnet i 1844, og betegnende for den almene interesse for sagen var den hurtighed, hvormed aktietegningen foregik. Næppe var en ny strækning projekteret, før også aktietegningen var komplet.

Således gik det også ved planlægningen af en bane fra Åbenrå til Haderslev, og videre til Årø-

sund, hvor der ved udbydelsen af aktietegning i maj 1844 blev tegnet 7.000 aktier a. 100 Specier. Denne udvikling sydfra bredte sig hurtigt, og sidst i maj måned samme år blev der nedsat en komite i Vejle, for at søge gennemført en videreførelse af jernbanen til Kolding, Vejle, Horsens og Århus. Næppe 14 dage senere var der dannet lignende jernbanekomiteer i Randers og Aalborg, og bevægelsen bredte sig som en bacille.

Den 15. juni 1844 indbød den nystiftede jernbane-comiteeforsamling i Århus til møde, men da de nordlige komiteer udeblev, måtte det aflyses.

Det lykkedes at få afholdt et møde den 29. juni, men nogen samlet holdning var det umuligt at få stablet på benene. De nordlige byer ønskede nemlig en jernbanelinie ført fra Vejle, over Viborg til Aalborg, hvilket ville udelukke Horsens, Aarhus, Randers og Hobro - og dermed



Bykort over Skanderborg 1833. (Karl Hansen)

Skanderborg, der også var repræsenteret på mødet ved en af borgerrepræsentationen valgt komite. Den bestod af købmand Hartvig v. Essen, forstcandidat Klüver og exam. juris. Jensen. Man nåede på det omtalte møde kun til enighed om at afvente udviklingen sydfra, samt at søge Kongens tilladelse til at lade terrænet nivellere.

Jernbanen København-Roskilde blev påbegyndt i 1845 og åbnet for drift den 26. juni 1847. I 1846 åbnedes banen Neumünster-Rendsburg. Imidlertid var der i 1846 af Viborg landøkonomiske forening indsendt andragende til Viborg stænderforsamling om anlæg af en jernbane fra Slesvig op gennem Jylland. Det resulterede i en indstilling fra de jydsk provincialstænder om bygning af en linie fra Rendsburg til Flensburg, herfra midt gennem landet mellem Åbenrå og Tønder, videre gennem Nørrejylland nær de østlige byer, over Silkeborg til Viborg til »et passende sted ved Limfjorden«, og med sidebaner til Aarhus og Husum. Der var dog også mange stemmer for at lægge banen over østkystens byer.

I modsætning til de ældste jernbaneplaner, som inspireredes af handelsstanden, var det nu landbruget, der så en interesse i at kunne transportere sine landbrugsprodukter til udskibningshavene til England. Der var dog også andre, som kunne skimte indledningen til en ny guldalder, hvor alle ville få fuldt op af arbejde og fortjeneste, og al social elendighed forsvinde. Forfatteren Gjerløff skrev bl.a.:

»Vil end livets fornødenheder stiger for folk med faste indtægter, så vil regeringen dog nok se sig i stand til at lønne sine, med faste pengesummer hidtil lønnede, embedsmænd, som højest billigt og nødvendigt bliver. Rentetage-re og andre, der i magelighed æde deres brød, må da enten tage sig noget nyttigt for, eller også flytte til mindre dyre steder«.

I 1850 udgav Dr. C. M. Poulsen og Fr. Klee en pjeces med en plan til et fuldstændigt net af jernbaner for Danmark og Slesvig. Grundtanken var at knytte de enkelte landsdele sammen til et hele, og tillige at lette samfærdslen med England, og gøre Danmark til et transitland for handelen fra Vest- til Østeuropa.

Man opererede med en øst-vest bane, ved forlængelse af København-Roskilde linien, indsæt-

telse af dampskibe, og en jernbane fra Flensburg til Husum, samt fra Aarhus til Hjarbæk ved Limfjorden. Endelig skulle der anlægges en bane over Fyn til Snoghøj, og videre gennem Jylland, norden om Kolding til Hjerting, hvor der skulle anlægges en havn. De tre tværbaner tænkte forbundet med en længdebane fra Aarhus, vesten om Skanderborg til Horsens, videre over Vejle, Kolding, Christiansfeld, Haderslev, Åbenrå til Flensburg.

Lokale interesser

Der var imidlertid mange andre, som blandede sig i diskussionen om placeringen af jernbanen, alle mere eller mindre i egoismens tegn. Hver landsdel og hver by tænkte fortrinsvis på egen fordel, og da erhvervslivet var temmelig identisk over hele landet, var det vanskeligt, i saglighedens navn, at påpege punkter, hvor en forbedring af samfærdslen var mere påkrævet end mange andre steder.

For rigtigt at forstå denne stærkt lokalpatriotiske interesse for jernbanen må man forestille sig datidens primitive transportsystem, som i alt væsentligt bestod af tunge vogne med hesteforspand. Vejnettet var spredt og for størstedelen i en elendig forfatning, og for bysamfundene inde i landet virkede forholdene næsten lammende på al handel og industri. Til gengæld blomstrede havnebyerne op, da de kunne betale mere for landmandens produkter og var i stand til at sælge indførte varer uden en belastende transportomkostning.

Der var fra statens side blevet gjort noget for at ændre på denne ulige tilstand, idet der i sidste halvdel af 1830'erne blev opført en ny østjyds hovedlandevej af udmærket kvalitet. Lederen af dette omfattende vejbyggeri var oberst Rosenberg, som bosatte sig i Skanderborg. Som sin betroede medarbejder ved de omfattende brobyggerier i forbindelse med hovedlandevejen engagerede han bygmester Fr. Møller fra Skanderborg. Den dygtige og begavede håndværker opførte 30 store broer på strækningen fra Kolding til Frederikshavn, deriblandt »Frederiksbroen« (Dagmarbroen) ved Skanderborg. Fra en stenhuggers efterladte papirer fremgaar følgende om nævnte bro:

»1837 den 1. begyndt med at kløve sten til broen ved Skanderborg. Grundstenen nedlagt den 16. juli af F. Møller. Den sidste sten indsat af F. Møller den 19. oktober 1837, men fløjen ikke færdig. E.A.S.«

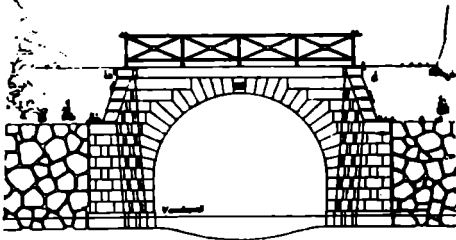
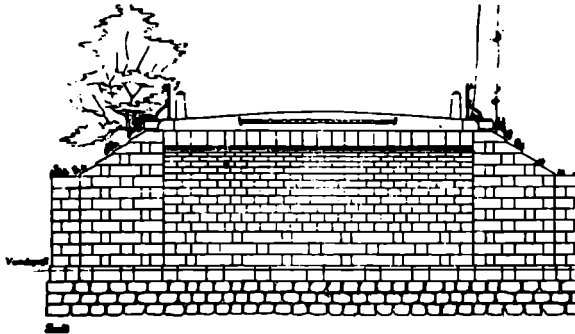
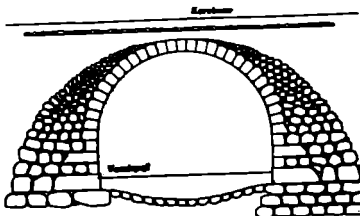
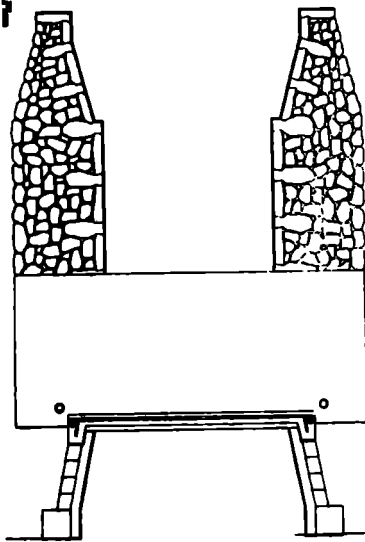


Fig. 1



Denne nye hovedlandevej, som var blevet ført gennem Skanderborg som en hjælp til byens næringsliv, har utvivlsomt haft betydning i konkurrencen med nabobyerne Aarhus og Horsens, og at det har været påkrævet fremgår af nogle rapporter fra 1806, i forbindelse med et vidtløftigt kanalprojekt med en forbindelse til Horsens Fjord. Byen betegnes da som ussel og fattig, med ringe evne til at føre en tilværelse som købstad.

Det var dog ikke alle, som delte denne optimistiske opfattelse af jernbanens velsignelser. Man stødte ikke sjældent på sejt modstand hos købstædernes småborgerstand, som ikke var langt fra at betragte planerne til den nye samfærdselsåre som et snedigt anslag fra kapitalismens side mod middelstanden, med dens ruin til følge.

I Skanderborg var en af de markanteste modstandere af en lokal jernbanestation andenlæreren ved byens kommunale skolevæsen, Mikkel Roedsted. Han var proprietærsøn fra Borupgård og var på grund af gode forbindelser blevet ansat ved byens skolevæsen i 1842. Udnævnelsen blev foretaget af den magtfulde og despotiske by- og herredsfoged D. Blichfeldt, hen over hovedet på borgerrepræsentationen, som mente at have mere kvalificerede ansøgere. Roedsted var en intelligent og praktisk anlagt mand, men som skolelærer var han middelmådig. Med rødder tilbage i landbruget oparbejdede han med tiden et omfattende landbrug på opkøbte jordlodder rundt omkring i byens udkant, og ofte oplevede man, at han kom ilende hjem fra marken, ligesom skolen skulle begynde, og havde været på vej til sine køer, førend skolebørnene var ude af skolegården. Han blev indvalgt i borgerrepræsentationen i 1864, og da den kongevalgte borgmester, by- og herredsfoged Bülow pludselig blev syg og i hast forlod byen, netop som sjenen rykkede nærmere, blev han konstitueret i borgmesterembedet. Han blev senere benådet med Ridderkorset for sin nationale holdning overfor Tyskerne under besættelsen.



Lærer Mikkel Roedsted

Paradoksalt nok var Mikkel Roedsted en af de få borgere, som fik direkte økonomisk fordel af jernbanen, idet en del af hans agerlodder lå oppe ved det senere banegårdskvarter.

Tre alternative jernbane-linier

Den nye jernvej lod sig imidlertid ikke stoppe, takket være fremsynede mænd, og i 1852 forelå tre forslag til en linieføring af en jydsk længdebane:

- 1) over heden til Viborg og Ålborg, med en sidebane fra Funder til Århus.
- 2) fra Nr. Vilstrup ved Vejle over Nim ved Horsens, via Fuldbro Mølle ved Skanderborg, til Ans (med sidebane til Århus), og videre til Viborg.
- 3) fra Vejle, Horsens, Skanderborg til Viborg, med en eventuel forlængelse efter Hobro og Randers.

Den stadige uenighed om linieføringen, i forbindelse med landets dårlige financer efter treårskrigen, bevirkede imidlertid, at der ikke blev foretaget noget afgørende fra politisk side.

Det blev den bekendte engelske ingeniør Sir Morton Peto, som havde fået koncession på Flensburg/Husum banen, der skulle give stødet til, at den jydsk jernbanesag blev virkelig aktuel. Det firma, som Peto var hovedmanden bag, ejede banestrækningen fra London til Lowestoft, og man havde planer om at gøre den til en stor transitbane, som skulle samle trafikken fra Rusland og hele Norden til London. Dette stemte godt overens med de danske jernbaneønsker, og Peto udkastede derfor en storstilet plan om en jernbanelinie fra Flensburg til Ballum ved Slesvigs vestkyst, videre mod øst til Århus, derfra til Viborg, og endelig mod Nord over Aalborg til Frederikshavn. Han var villig til at financiere hele foretagendet på visse vilkår, bl.a. en koncession på driften.

Planen blev i slutningen af 1852 indgivet til Kong Frederik den 7., som var gunstigt stemt for den. Indenrigsminister G. P. Bang blev opfordret til at afgive sin betænkning samt fremme sagen med så megen hurtighed, som kunne forenes med dens store vigtighed.

Der var imidlertid splittelse indenfor folketinget, bl.a. på grund af toldspørgsmålet, arvesagen og monarkiets ordening, og regeringens ide om en jydsk bane var stadig Dr. Poulsens førømtalte tværbane, så forhandlingerne med Peto indledtes uden synderlig ilhu fra regeringens side.

I foråret 1854 var man ikke nået videre end til at foreslå nedsat en kommission til at forestå de videre forhandlinger med Peto, og dagbladet »Fædrelandet« skrev i den anledning i en artikel:

»således behandler vor regering landets vigtigste anliggender. Når det derimod gælder forholdsregler, der er hele folket, eller dog hele den dannede del af folket imod, så synes regeringen at være rask nok, men hertil synes også dens hele virksomhed at indskrænke sig«.

Endelig i begyndelsen af 1855 blev forhandlingerne genoptaget med Peto - ganske vist på andre vilkår, da prisen i mellemtiden var steget ca. 25%.

Hvad linieføringen angik havde Peto, i overensstemmelse med de særlige jydsk ønsker, ændret sin oprindelige plan, således at banen nu skulle udgå fra Flensburg mod vest (med en let

sidebane til Ballum), dernæst langs den østre skråning af den jyske højderyg, så nær østkysten som muligt uden at gå ned i, eller gennemskære dennes mange dale og bakker, over Silkeborg, Viborg og Aalborg til Frederikshavn, med sidebaner til Horsens og Århus.

Forhandlingerne gik imidlertid ikke godt, for regeringen fandt prisen alt for høj, og regeringens teknikere havde en anden mening end Peto med hensyn til linieføringen.

De ønskede en endnu østligere linieføring end Petos forslag. Regeringen ansøgte så om en bevilling til undersøgelser og nivellementer, og måtte for at få den igennem, fremlægge en bestemt foretrukket linieføring. Således presset erklærede ministeren, at Kolding, Snoghøj, Horsens, Århus, Randers, Viborg, Aalborg, Frederikshavn var UFRAVIGELIGE punkter. Vejle og Skanderborg var ønskelige, men dog ej så ufravigelige. Det var netop den linie, der i tinget havde de færreste tilhængere, og det vakte da også almindelig indignation.

En østlig købstads-linie

I sommeren 1856 foretoges da det af ministeriet ønskede nivellement af en østlig købstadslinie, foretaget af major Dreyer. Rapporten indeholdt følgende om Århus/Horsens området:

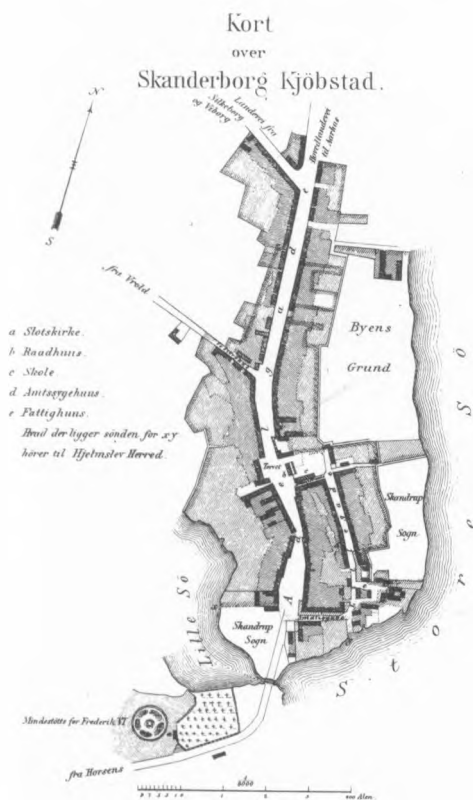
»imellem Horsens og Århus er terrænforholdene således, at det er umuligt at undgå at stige til en meget betydelig højde. Den store højderyg mellem Horsens Fjord og Århus Mølleå, med Brabrand sø (gennem Skanderborg- og Mossøer) må enten bestiges af banen, eller med en stor omvej omgås mod øst, ved mere at nærme sig kysten. Et alternativ ville være to gange at overskride højderyggen ved at føre banen ned i den kegel, som dannes af Skanderborg og Mossøer, navnlig mellem disse to søer. Men da banen derved bliver betydeligt forlænget, og stigningen aldeles upraktikabel, så har dette alternativ ikke kunnet komme nærmere i betragtning.

Når dertil kommer, at højderyggen mellem Skanderborg sø og Stilling eller Solbjerg sø, på grund af den store højde, må betragtes som impassabel for banen, så er denne bundet til at gå øst om Solbjerg sø.

Linien må være Horsens, Tvingstrup, Hovedgård, Torrild og Århus, hvor hovedbanegård må anlægges nord for byen. Bannens stigningsforhold bliver, ved siden af et overordentligt stort jordarbejde, dog langt fra gunstig«.

Undersøgelserne konkluderede, at en bane fra den slesviske grænse til Frederikshavn ville koste over 20 mill. Rdl., hvorfor indenrigsminister Bang ikke turde gå videre med planen.

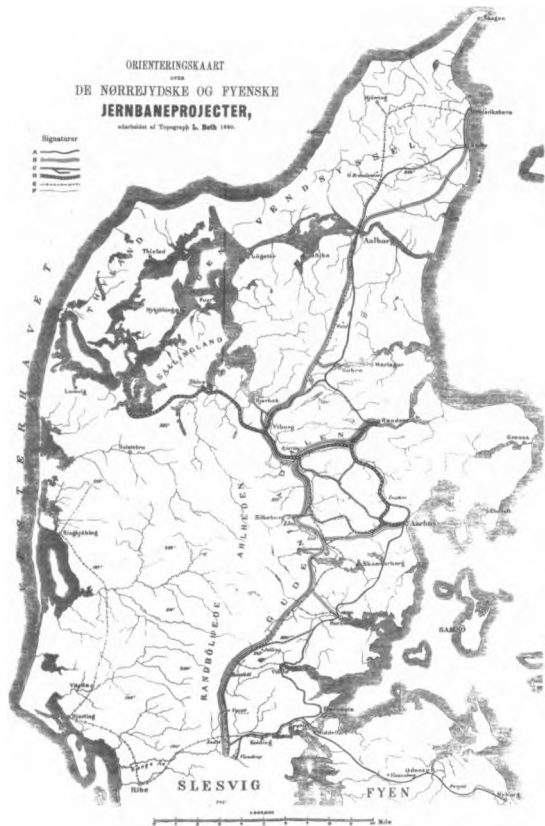
Helt at stille den jyske jernbanesag i bero turde han dog ikke, og han fattede da den løsning at nøjes med en bane fra Århus til Viborg, over Randers. Det blev imidlertid hans efterfølger i embedet, indenrigsminister Krieger, der ved lov af 4.3.1857 fik sagen endeligt gennemført, dog med den ændring, at Randers skulle forbindes med hovedlinien ved en forbindelsesbane.



Bykort over Skanderborg 1859 (J. P. Trap)

Der var stadig indædt modstand mod den lovbefalede linie, både fra politisk hold, og fra beboerne i Midtjylland. Den 15. april 1859 afholdtes et stort jernbanemøde i Århus, med omtrent 150 deltagere fra bl.a. Silkeborg og egnen syd for

Århus. Man ønskede linieføringen ændret til Århus, Rye Mølle, Silkeborg, Tange og Viborg, med en sidebane fra Tange til Randers. Samtidig ønskede man taget bestemmelse om banens retning sydpå.



Jernbane-kort over alternative linieføringer - 1860. (Illustreret Tidende)

Århus-Langå banen

Protesterne hjalp imidlertid ikke, og i oktober 1859 blev koncessionskontrakten med Peto underskrevet. Linieføringen blev Århus, Brabrand, Søften, Langå (med forbindelse til Randers), og videre over Viborg og Skive til Struer.

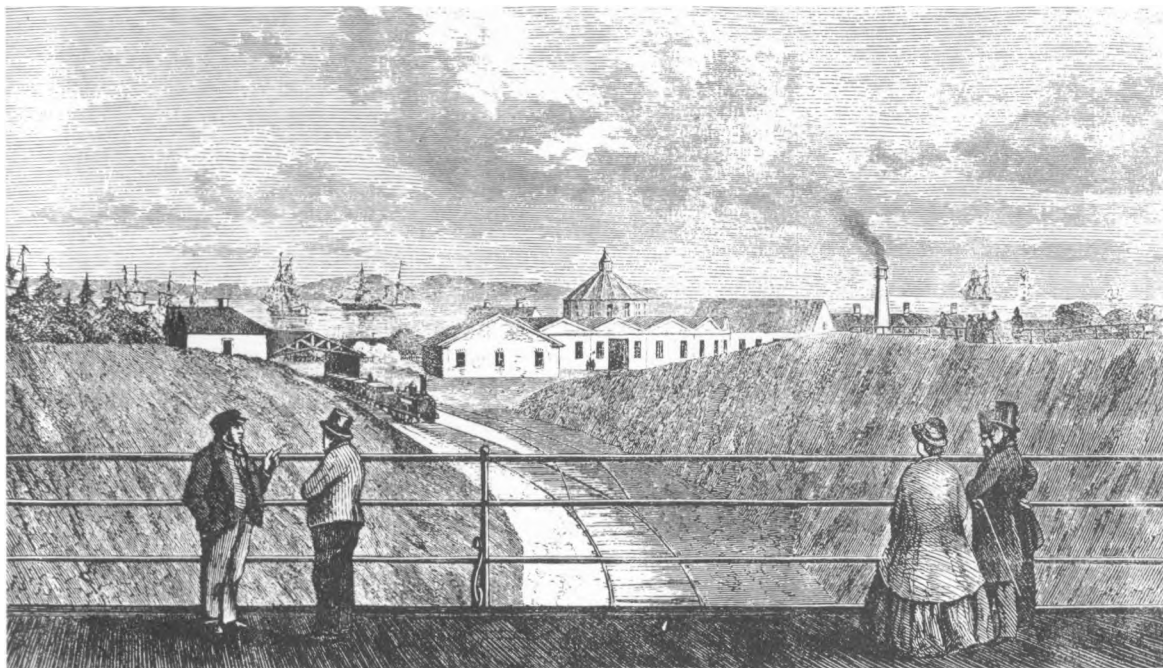
Banen skulle være færdig og klar til drift inden fem år. Efter forskellige bryderier kom arbejdet så endelig i gang i 1860, og i september måned påbegyndtes nedramningen af pæle til fundamenter for broen ved Langå. Der var en spændvidde på 150 fod mellem pælerne, og broen var den største i Danmark. Det vanskelige brobygningsarbejde blev overdraget til den er-

farne brobygger, Fr. Møller fra Skanderborg, der allerede tidligere havde gjort sig fordelagtigt bemærket ved de udmærkede brobygningsarbejder langs den jyske hovedvej i 1830'erne.

Den 29. juni 1862 kørte det første tog på jernbanelinien Århus, Langå, Randers. I 1863 åbnede Langå/Viborg linien, i 1864 Viborg/Skive og i 1865 Skive/Struer.

I forbindelse med åbningen indrykkede jernbanedirektionen følgende annonce i lokalpressen:

Publikum gøres opmærksom på bestemmelsen i politireglementet, hvorefter urene på jernbanestationerne Århus/Randers reguleres efter telegrafstationernes ur. Jernbanens tid er således 10 minutter forud for byens tid.



Banegaarden ved Aarhus – 1862 set fra viadukten for Aarhus-Horsens landevejen. (Illustreret Tidende)

Usikkerhed om den sydgående bane

Derimod blev den endelige linieføring for jernbanen sydpå udskudt i folketinget på grund af de truende krigsudsigter i Europa. Helt i stå gik sagen dog ikke, idet indenrigsministeren beordrede nogle officerer til at foretage opmålinger i egnen fra Århus til Vejle. I 1861 forelå kaptajnerne Hoffmann og Holst's rapport, som konkluderede, at det var af største vigtighed, at banen kom til at berøre Horsens. Når denne by blev fastholdt som et punkt på hovedbanen, måtte den i 1856 projekterede linie fra Vejle til Horsens følgelig bibeholdes. Fra Horsens måtte banen føres gennem Hansted ådal, over Underup ind i Gudenådalen indtil Nedenskov, derfra gennem en sidedal, indtil den igen nærmede sig Gudenåen, som den derefter måtte følge indtil Mossø. Her måtte den lægges syd om Emborg, og derfra i nordlig retning føres øst om Gudensø og Rye Mølle sø, til den sydlige bred af Knudsø.

Derfra skulle den føres til vandskellet ved Søballe, hvorfra den skulle gå mod Århus, over Tåstrup til Brabrand station. Man ville også

kunne føre banen fra Mossø over Illerup ådal til Brabrand, hvilket var en mere direkte linie, men så skulle man forcere det høje terræn ved Stilling, og omkostningerne ville blive de samme.

Den 10. marts 1861 fremkom en ny lov, der i det væsentlige syntes at følge den sidste rapport, idet den fastsatte linien fra Vejle ført gennem Gudenådalen, over Rye Mølle til Århus, enten over Horsens eller med en sidebane til denne købstad.

Andre havde imidlertid en anden mening end sagkundskaben. I et læserbrev blev det påpeget, at den såkaldte »gamle Horsens landevej« var den korteste afstand fra Horsens til Århus og desuden et godt terræn, fri for større bakkedrag, søer og vandløb. Indsenderen gjorde også opmærksom på, at den nye hovedlandevej slog en bugt omkring det gamle Skanderborg, udelukkende for at medtage denne by i det nye vejnet - »en fordring, som byen vel næppe havde prøvet at stille til jernbanen, og endnu mindre havde mulighed for at trumfe igennem, da byen syntes at savne mægtigere talsmænd blandt lovgiverne«.

Desuden ville en sådan østlig linieføring let kunne tilsluttes den hidtil ikke tilstrækkeligt

pågtede vandvej over Skanderborg Storesø, Mossø, Rye Mølle, Silkeborg og Randers, hvor søer og vandløb allerede næsten uden kunstens hjælp viste sig sejlbare, og hvorved banen ville kunne åbne vejen til og fra Gudenåbassin.

Også grosserer Julius Ree fandt det mindre heldigt at sætte Rye Mølle i forbindelse med banen. I en artikel i »Dagbladet« skrev han, at der rigtig nok i gamle dage havde ligget en købstad ved Rye, men da denne ikke længere eksisterede, så indså han ikke, at banen skulle føres til det punkt, hvor der næsten ingen frekvens kunne ventes. Det naturligeste ville være at føre banen direkte fra Horsens til Århus. I stedet for Rye burde banen hellere berøre Skanderborg, som rigtigt nok kun var en meget lille by, men som dog i alt fald var en by, der i virkeligheden eksisterede.

Med hensyn til Silkeborg fandt han det ikke så nødvendigt med en jernbane, når den dog endnu ikke havde opnået så stor betydning. Desuden var der anlagt en fortrinlig chaussee fra Århus til Silkeborg, og ved Gudenåen god forbindelse til Randers.

Skanderborg sender en deputation

Den megen diskussion om jernbanens linieføring forbi Skanderborg satte naturligvis sindene i bevægelse i denne lille by, og der blev af en kreds fremtrædende mænd indkaldt til offentligt møde den 14. november 1862, for at tage stilling til, hvad man skulle foretage sig for at gøre opmærksom på sin eksistens på højeste sted. På mødet var der et til enstemmighed grænsende flertal for at anbefale linien over Fuldbro Mølle med mulighed for en linie, der nærmere berørte byen. Man foretrak, fremfor at spilde tiden med at samle underskrifter på adresser, at udvælge en deputation, der skulle rejse til København, så snart den nye lov måtte være passeret første behandling, og i forbindelse med deputerede fra omegnen, ved »personlig nærværelse og sagskundskab« gøre byens og egnens interesser gældende.

Hvis en umiddelbar forbindelse ikke kunne gennemføres, skulle der slås til lyd for en forbindelse fra Skanderborg til hovedbanen ved en hestebane. Det var det almindelige håb hos mødedeltagerne, at den berygtede Rye Mølle linie, der formodentlig ville ødelægge både Skanderborg og Silkeborg, ville bortfalde ved rigsdagens behandling af jernbanesagen.

Allerede den 20. november 1862 afgik den valgte deputation til København. Fra Skanderborg deltog byfoged, overauditør Bülow, formand for borgerrepræsentationen, apoteker Koefoed og købmand N. Christensen. Desuden deltog fra omegnen amtsrådsmedlem, gårdejer DBM R. Christiansen, gårdejer Winther, J. Bastrup og T. Hovberg.



*By- og Herredsfoged,
overauditør A. F. Bülow.*



Apoteker H. G. Koefoed



Købmand N. Christensen

Dampbådsfart fra Fuldbro Mølle til Silkeborg

Ved sagens behandling i tinget syntes forholdene at stille sig bedre for Skanderborg end ventet, idet også regeringen havde fået anfægtelser over den vedtagne lov. Man måtte erkende, »at den ved loven vedtagne retningslinie måtte anses for mindre hensigtsmæssig, navnlig fordi jernbanen mellem Århus og Vejle derved ville blive betydeligt forlænget, og fordi banen ville blive ført igennem magre og slet befolkede egne«. Forhandlingerne endte med det kompromis, at banen skulle føres fra Horsens over Tebstrup, Fuldbro Mølle og Stilling til Århus, med en vandvej fra Fuldbro til Silkeborg. I denne skikkelse udkom loven den 19. januar 1863, men den stødte på en sikkert ganske uventet modstand, idet det blev påpeget, at den store Mossø ofte havde en så stærk bølgegang, at den ikke ville kunne befares af små dampskibe.

Folketingsmand Mathiasen, som boede i Emborg, bekræftede tildels den påstand, idet han gjorde opmærksom på, at der i søens østre ende var dybt vand, og at der undertiden var så stærk søgang, at lastede, åbne pramme vanskeligt kunne bjerge sig der. Hvis man fra regeringens side imidlertid fastholdt Fuldbro linien mente han, at Skanderborg var berettiget til en hestebane derfra.

En senere undersøgelse godtgjorde, at den påtænkte vandvej fra Fuldbro til Silkeborg ville blive omtrent lige så kostbar som den i 1860 påtænkte linie fra Horsens over Torrild til Århus, påkøbet en let bane til Silkeborg.

Tidligere overvejelser havde opereret med en sidebane fra Torrild til Ring Kloster ved Skanderborg sø, hvorfra en vandvej skulle føres til Silkeborg, men alene på grund af omkostningerne ved omladning af varerne blev denne plan hurtigt skrinlagt. Modstanderne af Fuldbro linien fremsførte iøvrigt de samme argumenter mod en vandvej fra Fuldbro til Silkeborg.

Disse vidtløftige vandvejsplaner mellem Skanderborg, Rye Mølle og Silkeborg virkede ret utroværdige, da der allerede i 1841 ved niveleringer, foretaget af professor i landøkonomi G.

O. B. Begtrup blev konstateret sådanne vanskeligheder, at et kanalsystem mellem byerne ikke kunne antages af den kgl. kanalkommission.

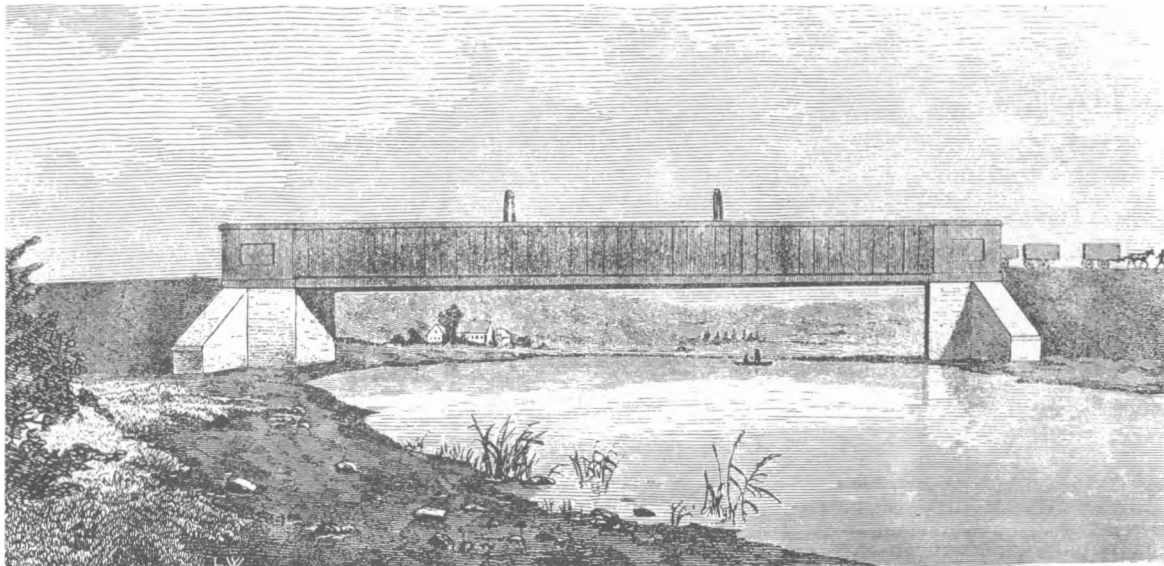
Damp-lokomotiver på landevejene

De lange, ørkesløse forhandlinger i rigsdagen fik driftige forretningsmænd til at tænke i andre baner. I oktober 1862 indgav nogle folk andragende om at måtte sætte et damp-lokomotiv i drift på hovedlandevejen fra Århus, over Skanderborg, Horsens og Vejle til Kolding. Der var allerede en sådan i drift i Vendsyssel, en godt fire meter lang, trehjulet jernkolos med en vægt på godt 11 tons. Den kunne trække tre vogne med en samlet vægt på 9 tons, selv i bakket terræn. Det eneste, man ikke havde taget højde for oppe i Nordjylland, var vejenes fundering, og der gik da heller ikke mange dage, før landevejstoget sad uhjælpeligt fast på landevejen udenfor Hjørring. Der sad den et par dage, før det efter store anstrængelser lykkedes at få den op på fast grund igen. Efter to måneders drift gik maskineriet totalt i stykker, og fabrikanten i England måtte tage den tilbage.

Det syntes imidlertid ikke at forskrække de århusianske forretningsmænd, men et ganske andet problem satte en stopper for foretagendet. Folkestemningen var bestemt imod dampvognen, og på et møde om sagen på »Hotel Royal« i Århus, den 27. oktober 1862, vedtoges en resolution imod, at der blev givet tilladelser til dampdrift på landevejene, før der var indhøstet erfaringer andetsteds fra.

Krigen 1864

I krigsåret 1864 ophørte alt byggearbejdet på det jyske jernbanenet. De engelske koncessionshavere opsagde alle de ansatte betjente på de igangværende linier, og de afskedigede de ingeniører, der havde været beskæftiget ved den endnu ikke færdige del af banen. Ved tyskernes fremmarch op gennem Jylland havde selskabet samlet alle lokomotiverne i Skive og fjernet vitale maskindele fra dem, for at de ikke skulle falde i fjendens hænder, men den kommande-



Langåbroen over Gudenaå - 1862 (Illustreret Tidende)

rende tyske general, Vogel v. Falkenstein forlangte dem udleveret. Ellers ville han sprænge den nye, store jernbanebro ved Langå i luften. Da jernbanebestyrelsen, trods løfter herom, endnu ikke havde efterkommet ordren ved våbenhvilens udløb, gjorde generalen alvor af sin trussel. Mandag den 27. juni forsvandt bygmester Fr. Møllers mesterværk i en kæmpesky, der nåede en højde af 150 fod. Da den kraftige kruttdamp var trukket bort, lå broen i Gudenaåens bølger, og de svære granitpiller var totalt forsvundet.

Generalen forsvarede sin handlemåde med, at broen havde strategisk betydning for en eventuel videreførelse af krigen, men han havde overset en vigtig detalje, for broen tilhørte Engländerne.

Disse klagede på højeste sted over ødelæggelsen og krævede fuld erstatning fra den tyske regering gennem den engelske minister i Berlin. Generalen måtte overgive sin kommando til en anden general og rejse hjem for at stå skoleret overfor sin regering, og resultatet på den storpolitiske skandale blev, at han af egen lomme måtte udrede 14.000 preuss. Thaler til Englænderne, og den tyske stat yderligere 146.000 preuss. Thaler.

Der blev straks taget fat på opførelsen af en interimistisk bro, og efter et par måneder kunne jernbanedriften genoptages.

Linien Vejle-Århus fastlægges

I efteråret 1865 blev der taget fat på arbejdet med banen mellem Fredericia og Vejle, og linien Vejle-Horsens blev endeligt vedtaget og påbegyndt i marts 1866. For at skaffe den nødvendige arbejdskraft til de betydelige jordarbejder engagerede to af jernbaneentreprenørerne cirka 100 arbejdere fra Holsten og Mecklenburg, som sammen med en Schachtmeister skulle ankomme sidst i april måned. De blev imidlertid stoppet af Preusserne, før de nåede den danske grænse, og blev i stedet sat på skansearbejde ved Dybbøl.

Med hensyn til den snart til uendelighed omdiskuterede linie fra Horsens til Århus havde indenrigsminister Estrup i 1865 foreslået den lovfæstede Fuldbro linie ændret til linien Horsens-Torriid-Århus, med en sidebane til Silkeborg. Det syntes, som om alle efterhånden havde opgivet Fuldbro linien, med en vandvej til Silkeborg.

Århus Handelsforening sendte i januar 1866 en deputation til København for at agitere for Torriid linien, med den foreslåede sidebane til Silkeborg. Det ville kun medføre en merudgift på ca. 400.000 Rdl. Fjorten dage senere afrejste en deputation fra Skanderborg til hovedstaden. Den bestod af byfoged Bülow, proprietær, fhv.

apoteker Kocfoed, Godthaab, proprietær Lange, Borupgaard, købmand N. Christensen, Skanderborg og gæstgiver Faaborg, Tebstrup Kro. Man ønskede linien over Tebstrup-Stilling gennemført.

Det nedsatte regeringsudvalg, der længe havde været tavs om sagen, barslede i marts 1866 med en konklusion, der fremhævede ønskeligheden af, når vandvejen til Silkeborg nu var opgivet, at få længdebanen draget nærmere til Skanderborg end tidligere foreslået, og dette ønskede blev imødekommet af regeringen, ved lov af 26. maj 1866.

Under lovens behandling udtalte indenrigsministeren, at den nu vedtagne linie fra Horsens, over Hovedgaard og Skanderborg, til Århus ville nedbringe udgifterne med 100.000 Rdl. Desuden ytrede han, at Skanderborg trængte meget til denne støtte, som jernbanen kunne give. Det var hans agt at sætte arbejdet mellem Horsens og Århus i gang straks. Hermed var i virkeligheden hovedretningen for Danmarks jernbanenet afgjort, efter tyve års møjsommelige forhandlinger. Alle de baner, der senere kom til, sluttede sig naturligt til centralinien, som med tiden kom til at gennemløbe Jylland i hele dens udstrækning.



Adelgade i Skanderborg, omkring århundredskiftet. Midtfor til venstre ses Præstegaarden

1867-1875 Købstaden Skanderborg

For Skanderborg skulle det vise sig at blive en lykke at være et led i perlerækken. Den lille by, som af Kong Frederik den II havde fået tilstået købstadsrettigheder i 1583, havde hidtil ført en yderst tilbagetrukket tilværelse på grund af sin isolerede beliggenhed midt i landet. Indbyggerne, som talte knap 1.700 sjæle, var fortrinsvis handlende og småhåndværkere, som i vid udstrækning drev lidt kvæghold og landeri ved si-

den af deres erhverv. Byens embedsstand bestod i alt væsentligt af det ved amtet og by- og herredskontoret ansatte personale.

Af skatteansættelsen for 1867 fremgår, at den samlede indkomst, hvoraf skat skulle beregnes, var 177.100 Rdl., hvoraf skulle svares 1 1/4%. Skatten for hver af de tre terminer var altså 2 Mk. 8 Sk. af hver 100 Rdl. (1 Rigsdaler = 6 Mark á 16 Skilling - afløstes i 1873 af kronesystemet). Dertil kom formue- og grundejerskatte. Kommunens samlede indtægt på formue- og lejlighedsskat, hartkornskat og skorstensskat m.v. androg 10.714 Rd. 32 Sk., og udgifterne 10.208 Rdl. 53 Sk. Byens største skatteyder var stiftamtmand, Baron Bille-Brahe, hvis samlede per-

sonlige og embedsindtægt androg 31.400 Rdl. Derefter fulgte, som nummer to og tre, by- og herredsfoged Bülow og købmand N. Christensen, hver med 5.000 Rdl. Som nummer otte fulgte amtsforvalter, justitsråd Gallschiødt med 2.800 Rdl. For byens håndværker- og handelsstand lå årsindtægten på omkring 1.000 Rdl. og nedefter.

I kirkelig henseende udviser en statistik for 1867 følgende tal: født af mandskøn 29, af kvindeskøn 28. Døde af mandskøn 13, af kvindeskøn 16. Konfirmeret 12 drenge og 15 piger. Viet 14 par. Byeendommene, hvis antal var ca. 200, var for støsteparten kun een etage, opført af mur- og bindingsværk.



Amtmand J. C. Bille-Brahe

I en rejsebeskrivelse fra 1871 (P. V. Grove) omtales byen bl.a. således:

»Skanderborg er en beskeden lille by, der består af een gade og tilløb til en anden. Den er et stykke bebygget landevej, hvor den fremmedes øje kun fængsles af et stort pæretræ og et rådhus med et uskjønt tårn (1830).

Men historiske minder og en dejlig beliggenhed ved den store sø, hvis modsatte bred kranses af skove, kaste et vist skjær over byen og gjøre den værdig til et kort besøg«.

Forfatteren gør sig skyldig i en fejltagelse ved at forbinde »rådhusets uskjønne tårn« med årstallet 1830. Han refererer til byens første rådhus, som blev bygget i 1830 og taget i brug i begyndelsen af 1831. Det var en eenetages, blåkalket bygning med høj kælder. I kælderetagen var der midtfor en lav indkørsel, og til højre herfor havde sprøjtevæsenet til huse. Til venstre for indkørslen boede arrestforvareren, og i gården var indrettet fængsler. Ved sydgavlen førte en udvendig stentrappe op til overetagen, hvor der var tingsal og en civil arrest. Byggesummen androg ca. 6.000 Rdl., hvoraf købstaden skulle udrede 1/4, og amtet 3/4. Det nye rådhus var imidlertid for dårligt bygget og også uhensigtsmæssigt indrettet, navnlig med hensyn til arrestlokaleme. Desuden var beliggenheden, i linie med den bestående bebyggelse, mindre heldig, da byens torv derved på det nærmeste indskrænktes til pladsen foran apoteket. Det fik da også kun den korte levetid af 29 år, idet det i 1859 måtte vige pladsen for et nyt rådhus, som blev trukket længere tilbage fra gaden, så der derved opstod en lille torveplads foran bygningen. Det er dette, stadig fungerende, rådhus, som P.V. Grove refererer til i sin lidt nedladende beskrivelse af Skanderborg.



Rådhuset i Skanderborg, opført i 1859

Horsens - Århus linien bygges

Forberedelserne til udbygning af jernbanenettet fra Horsens til Århus blev iværksat straks. Man forudså fra teknisk side ikke de store vanskeligheder, undtagen ved overgangen over Skander-

borg sø, hvor vanddybden var 24 fod, og bunden desuden blød. Der skulle udgraves og flyttes omkring 160.000 kubikfavne jord på strækningen, og opføres 16 broer og 4 viadukter. Prisen var kalkuleret til 1.732.500 Rdl., og iflg. kontrakten med de engelske entreprenører skulle banen være færdig senest den 1. juli 1869.

I de første måneder af 1867 påbegyndte taxationskommissionen sit arbejde med ekspropriation af jord til jernbanen. Skanderborg Amts medlemmer af kommissionen var proprietær Winther, Foerlevgård og amtsvejinspektør Weinholt, Skanderborg mark. Samtidig blev der indgået aftale med de lokale politikmyndigheder om tilsyn med arbejderne, og til Hjelmslev-Gjern herreder blev der fra kommissarius for jernbanen bevilget et tilskud til politikassen på 600 Rdl. årligt. Der blev ansat en del reservebetjente, som fik til opgave at føre tilsyn med jernbanearbejderne, og udvælgelseskriteriet var muskelkraft. For området her omkring blev den 44 årige vognmand Lars Sørensen, Skanderborg ansat - en vældig kraftkarl og veteran fra treårskrigen.

Det kunne nok også være nødvendigt med en håndfast ordensøvrighed, for det var en i høj grad blandet arbejderflok, som fulgte jernbanens udbygning fra egn til egn. Der var folk fra alle landets egne, med et ikke ringe islæt af tyske og svenske arbejdere.

En ny stationsvej

Det egentlige jordarbejde påbegyndtes i foråret 1867, og samtidig hermed begyndte en travl tid for Skanderborg amtsråd, som skulle have vejnettet nord for byen indpasset i den samlede plan. Man skulle have ændret retningslinien for den mindre landevej, fra hovedlandevejen ved Låsby til Skanderborg station. Den gamle landevej gennem Hårby blev bl.a. sløjfet, hvilket skabte stor bitterhed i landsbyen. Desuden skulle der etableres en jernbaneoverkørsel, og anlægges en vej fra jernbanestationen ned til hovedlandevejen, der gik gennem Skanderborg. Amtsvejinspektøren ønskede gerne sagen fremmet, da der ville kunne spares betydeligt i anlægsudgiften ved at benytte den jord, som blev tilovers ved afgravningen fra jernbaneanlægget samme efterår. Han havde to forskellige forslag til en stationsvej, hvoraf det ene ville koste ca. 10.000 Rdl. for kun 600 favne vej.

Han ville tilråde at vælge forslag nummer to, som vel var væsentligt længere, men dog efter overslaget ca. 3.000 Rdl. billigere. Også fra ingeniørkaptajn Dalgas var der tilgået amtsrådet et forslag til en stationsvej. Det fulgte nærmest den allerede bestående vej fra hovedlandevejen efter Foerlev, lige syd for Skanderup kirke. Rådet valgte imidlertid amtsvejinspektørens alternative forslag, som i dag kendes som »Banegårds-



Vejnettet omkring Skanderborg i 1868

vej«. Da den nye stationsvej var færdig viste regnskabet, at den kun havde kostet 4.450 Rdl., hvilket i alt væsentligt skyldtes den megen fyldjord, der var hentet ved jernbaneanlægget.

En kreds af borgere tilsendte borgerrepræsentationen i Skanderborg en henstilling om, »at rådet, indtil et hjørnesteat kunne angive gadens navn, lod foranstalte, at der ved stationsvejens begyndelse blev sat et mærke, der pegede mod stationen og bar navnet »Bülows vej«. Byens afholdte borgmester, overauditor Bülow var pludselig død den 17. december 1867, som følge af en ondartet brandbyld, og det var borgernes hensigt at hædre hans minde på den måde, ikke mindst på grund af hans energiske arbejde for at få banen ført til Skanderborg.

Amtskontoret flyttes til Århus

Et langt alvorligere problem dukkede op for by og amt. Den 1. august 1867 blev amtmanden for Skanderborg amt, baron Bille-Brahe forflyttet til Holbæk amt, hvorefter en tidligere truffet regeringsbeslutning om en sammenlægning af Skanderborg og Århus amter, ved en vakance i embedet, trådte i kraft. Det 43 år gamle Skanderborg amt blev opslugt af Århus stiftamt, med stiftamtmand, kammerherre E. T. C. Dahl i Århus som amtmand for hele området.

For at takkes denne høje herre, som ejede og beboede »Moesgård« ved Århus, tillod regeringen en midlertidig flytning af amtskontoret fra Skanderborg til dette gods. Denne ordning var Århus imidlertid ikke tilfreds med - man ville have en permanent placering af amtskontoret i Århus. Som argument herfor påpegede man, at amts- og stiftsmyndighed ikke burde skilles. Desuden måtte Århus være det naturlige centrum i det nye storamt. Derfra udgik hovedlandevejene, og når jernbanen om kort tid blev fuldført, ville der udgå tog derfra både mod nord og syd.

Spagfærdigt replicerede Skanderborg-tilhængere, at alle jernbanestationer dog ville have samme fordel, og at Skanderborg efter al sandsynlighed i nær fremtid ville kunne byde på endnu en jernbaneretning, en vestbane til Silke-

borg. Et omfattende nivelleringsarbejde, foretaget af regeringen i sommerens løb, havde påvist, at den nærmeste og billigste linieføring for en jernbane til Silkeborg udgik fra Skanderborg. Desuden havde man i Skanderborg den opfattelse, at det geografiske centrum i amtet indskudtelt måtte være denne by. De valgte medlemmer af det gamle Skanderborg amtsråd indsendte i begyndelsen af 1868 en ansøgning til folketinget om at udvirke, at den vedtagne beslutning om, at Amtsmændene skulle bo i Skanderborg, snarest måtte ske fyldest, men udvalget nægtede at ophæve den midlertidige ordning, der tillod amtmanden at bo på »Moesgård«.

I maj 1868 trak stiftamtmand Dahl sig, at helbredshensyn, tilbage fra embedet, og i stedet blev hans bror, amtmand i Vejle, konferentsråd C. B. A. Dahl udnævnt til stiftamtmand i Århus amt. På trods af et inderligt håb om, at han ville have en anden opfattelse af storbyens lyksaligheder, tog han imidlertid bopæl på »Moesgård«, indtil han efter allerhøjeste bestemmelse blev tvunget til at flytte til Skanderborg i november 1868.

Man åndede lettet op i Skanderborg og troede den hellige grav vel forvaret, men i slutningen af 1869 dukkede nye rygter om en flytning af amtskontoret til Århus op igen. Efter sigende skulle amtmand Dahl have tilbudt at bytte sin ejendom i Århus med amtmandsboligen i Skanderborg, med det formål at få ejendommen i Århus ophøjet til officiel stiftamtmandsbolig. I den anledning rettede tre folketingsmænd fra det gamle Skanderborg amt en privat forespørgsel til indenrigsministeren. Denne kunne imidlertid berolige dem med, at han intet kendte til sagen. Desuden lå stiftamtmand Dahl alvorligt syg i



Omkring Torvet i Skanderborg. Amtsgaarden er første hus paa venstre haand

København, og hans embede blev bestyret af borgmesteren i Horsens, kammerherre Jessen. I februar 1870 søgte stiftamtmand Dahl sin afsked af helbredshensyn, og som ny stiftamtmand for Århus stiftamt fik Skanderborg en sand og tro ven, etatsråd Th. A. J. Regenbug. Han flyttede ind i amtmandsgården i Skanderborg og residerede der til sin afsked i 1894.

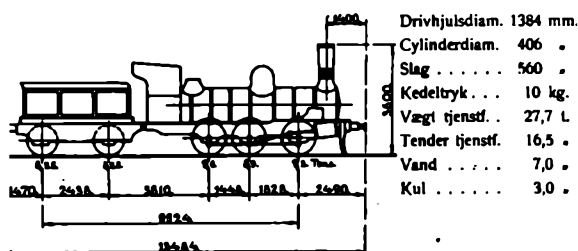
Staten overtager jernbanerne

I jernbanesagen var der på landsplan sket det nye, at D'Herrer Peto, Brassey & Betts i efteråret 1866 havde givet indenrigsministeren tilbud om, at staten kunne købe samtlige dem tilhørende og tilkommende aktier i det danske jernbane-driftsselskab. Årsagen til dette tilbud var nogle svære økonomiske problemer hos de engelske indenhavere. Ministeren fulgte i januar 1867 tilbudet op med et udkast til en »lov angående statslig overtagelse af de jydsk/fynske jernbaners drift«, og i begyndelsen af juni måned samme år blev overdragelsen underskrevet, med virkning fra 1. september. Denne ændring i ejerforhold og driftsform betød hyppigere toggang

var alene om at udrede, fandt regeringen det nødvendigt at grave en gammel lov af 10. marts 1861 frem fra gemmerne. Den bestemte, at erstatningen for de grunde og ejendomme, som for bestandigt blev afgivet til jernbaneanlæg i Jylland og Fyn, skulle udredes af kongerigets finanser, men at halvdelen af den sum, som medgik dertil, skulle erstattes finansministeriet af de byer og egne, som nærmest kom til at drage nytte af banerne. Forvaltningen af denne halvpart skulle ordnes ved en særlig lov.

Da statskassen i forvejen var slunken efter den udmarvende krig i 1864, forelagde ministeren allerede i april 1868 et lovudkast, som dekretede en årlig indbetaling til statskassen, indtil de forskudsvis udbetalte beløb var tilbagebetalt. Det var for amternes vedkommende 48 Skilling pr. tønde hartkorn af ager og eng, og det halve pr. tønde skovskuld. For købstædernes vedkommende var det 16 Skilling for hver indbygger, beregnet efter folketællingen fra 1860. Hermed ville der for Jyllands vedkommende indkomme årligt til statskassen 98.489 Rdl., til dækning af den skyldige halvdel på ca. 800.000 Rdl., altså en afdragstid på ca. 8 år. For Skanderborg købstads vedkommende androg beløbet 237 Rdl. 16 Skilling årligt, og for amtet 5.708 Rdl. 63 Skilling.

12. Litra E. 27-36, 43-44.



Godstogs-Lokomotiv. Litra E. fabrikant: Stephenson. 1868

og bedre forsyning med driftsmateriel. Der blev således på finansloven i 1868 afsat 250.000 Rdl. til forsyning af strækningen Horsens/Århus med driftsmateriel, inventarium, materialer m.m. Af driftsmateriel til strækningen blev anskaffet 5 bagagevogne, 25 lukkede godsvogne, 25 åbne godsvogne, 14 kreaturvogne, 13 tømmervogne, 7 ballastvogne og 4 lokomotiver.

Medaljen havde imidlertid en bagside, for med de enorme pengesummer, som staten nu

De afsluttende anlægsarbejder

Arbejdet på banestrækningen skred rask frem, trods en ualmindelig våd sommer, som skabte visse betænkeligheder blandt fagfolk med hensyn til sætninger i jordpåfyldningen. I august 1868 var alle broer og viadukter stort set færdige, og på Skanderborg og Hørning stationer manglede kun nogle få ugers byggearbejde. Skinnelegemet fra Århus til Skanderborg var fuldført, og der manglede kun enkelte småstrækninger i nærheden af Horsens. For at hjælpe herpå blev der indsat et ekstra lokomotiv ved arbejdsområdet i Horsens. Opførelsen af banevogterhusene fra Skanderborg til Århus var overdraget til murermester C. Qvist i Skanderborg.

Det eneste betydelige arbejde, som endnu manglede, var grusning af omtrent 2 mil. Såfremt et tilstrækkeligt antal arbejdere ville møde

op efter endt høstarbejde, påregnede man at kunne åbne banen for normal drift til Dronningens fødselsdag, den 7. september.

Det var fra jernbanebestyrelsen blevet oplyst, at de oprindeligt projekterede tre mellemstationer på linien Horsens-Århus var skåret ned til to, Hørning og Hovedgaard, begge landsstationer af 5. klasse. Senere ville holdepladsen ved Hasselager blive etableret, men muremesteren havde ikke kunnet overholde tidsplanen. Den blev åbnet for trafik den 11. Juli 1869.

Det eneste alvorlige uheld under det omfattende arbejde omkring Skanderborg indtraf ved Hylke, hvor en arbejder kom ind under en tipvogn. Han blev transporteret til det lille amtssygehus i Skanderborg (Bakken 2), hvor distriktslæge Kuhlmann måtte foretage en amputation af det ene ben.

Borgernes reaktioner på banen

I takt med banens færdiggørelse steg borgernes interesse for sagen. Byen havde fået sit eget lokalblad i juli 1868, Backhausens lille »Skanderborg Avis«, og den blev flittigt benyttet til læserbrevsindlæg. Tidligere havde den eneste mulighed for offentlige meningstilkendegivelser af den art været nabokøbstædernes aviser, »Århus Stiftstidende« og »Horsens Avis«. Backhausen kom fra Vejle, hvor han havde drevet et lille bogtrykkeri. Han lejede på Adelgade i Skanderborg et lille baghus, hvori der blev indrettet trykkeri, med et redaktions- og ekspeditionslokale foran. Det var trøstesløse forhold, og helt umulige blev de, da Backhausen, på grund af sygdom, måtte have sin seng stillet op i kontoret. Derfra ledede han så sin forretning, men da sygdommen gjorde ham gnaven og ubehagelig, og han samtidig var overbevist højretilhænger og ikke lagde skjule på det i sin avis, holdt byens borgere efterhånden op med at komme. Såvel byen som egnen var kendt som en af venstrepartiets faste bastioner. Forretningen kom til at gå lidt bedre, da Backhausens unge nittenårige søn Sophus overtog ledelsen, men da han optog en ældre broder Andreas i forretningen, gik det helt skævt. De to kunne slet ikke samarbejde, og Sophus frasagde sig sin del af avisen i december



Bogtrykker Sophus Backhausen

1869 og rejste til Århus, hvor han efterhånden fik oparbejdet et godt bogtrykkeri.

»Skanderborg Avis« udkom fire gange om ugen, men fra nytår 1873 udsendtes det som dagblad. Det kunne imidlertid ikke betale sig at udgive et dagblad i en så lille by som Skanderborg, og Andreas Backhausen tabte i december 1874 tålmodigheden og sagde farvel til læserne med følgende: »Da udgivelsen af »Skanderborg Avis« hidtil ikke har givet mig noget udbytte i pekuniær henseende - tværtimod - har jeg besluttet fra kommende 1. januar foreløbig at opføre med at udgive samme«. Tre måneder senere forsøgte han sig med »Skanderborg Købstads og Hjemslev-Gjern Herreders Avis«, en tro kopi af sin forgænger blot med et nyt hoved. Den udkom første gang den 1. april 1875, og som mål ville den »referere alt, hvad der kunne antages at interessere mængden af egnens beboere«. Der var bare den hage ved det, at den politiske linie stadig var højreorienteret. Andreas Backhausen flyttede fra maj 1876 sit lille bogtrykkeri til Horsens, samtidig med at en venstreavis blev bebudet udgivet i Skanderborg, og den 28. september samme år udkom det sidste nummer af »Skanderborg Købstads Avis«.

Den bebudede lokale efterfølger, »Skanderborg Amts Avis«, viste sig at blive et anderledes levedygtigt foretagende. Den skulle nok til en vis grad opfattes som et politisk modstykke til



Procurator E. F. Weng



Redaktør Oluf H. Jørgensen

Backhausens beskedne højreblad, men hovedårsagen til ønsket om et lokalt venstreblad var en stærk utilfredshed med »Århus Amtstidende«. Det var det eneste dominerende venstreblad i Østjylland, stærkt præget af Lars Bjørbak, og da Bjørbak'erne så til folketingsvalget i 1876 prøvede at vælte Skanderborgkredsens hidtidige kandidat, Niels Jensen Toustrup, til fordel for »Århus Amtstidende«s redaktionssekretær, cand. theol. Sofus v. Haven, blev det venstremændene i Skanderborgegnen for meget. Skanderborgs politiske venstreleder, prokurator E. F. Weng indbød til et avisemøde på Hotel »Lillebelt« den 1. februar 1876, den 1. maj var der allerede tegnet et kapital på 6.000 kr., og den 2. juli udkom det første nummer af »Skanderborg Amts Avis«, med den 23 år gamle Oluf H. Jørgensen som redaktør.

Blandt de forskellige lokale læserbreve om jernbanespørgsmålet illustrerer følgende indlæg i »Skanderborg Avis«, den 9. august 1868, tydeligt den usikkerhed, som borgerne følte for fremtiden. »Skal Skanderborg vedblive at gaa fremad, eller skal den synke ned til en nullitet i kjøbstædernes tal? Dette er spørgsmålet, som lyden af damppeben absolut må påtrænge enhver næringsdrivende i Skanderborg, lige fra den største til den mindste, da det er hans fremtidige eksistens, som for tiden står på spil«.

De lokale bagere fik en kraftig henstilling om at bage spiseligt rugbrød, da det ellers kunne forudses, at konkurrencen fra de to store naboer ville slå de lokale bagere totalt ud. Det ville også være ønskeligt, om man, ligesom i Århus, kunne enes om en fast vægt på brødet, så man vidste, hvad man fik for sine 24 Skilling.

Også den lokale brygger Hoffmann og køb-

mændene fik et ord med på vejen. Den førstnævnte på grund af sit elendige øl, og de sidste for deres snæversynede prispolitik. Det nyttede ikke at bibeholde de høje priser på de daglige forbrugsvarer til efter åbningen af jernbanen. Man burde hellere straks bære det tab, som »var forbundet med varenes nedsættelse til de i Århus og Horsens gangbare priser«.

Andre tænkte i større perspektiver. De forestillede sig enorme muligheder for en opblomstring af erhvervslivet i Skanderborg, med opførelse af kalkovne og drænrørsfabriker, hvortil råvarerne kunne fragtes med den nye jernbane, indretning af kommagasiner ved stationen, samt en fabrik for landbrugsredskaber - eventuelt en tømmerhandel. Det gjaldt om at fastholde landboernes interesse for Skanderborg som den naturlige handelsby.

Mange havde den opfattelse, at byen burde gøre et kraftigt forsøg på at udnytte søerne. Et intensiveret fiskeri kunne bringe billige råvarer til de handlende, og en form for erhvervmæssig sejlads på Storesø måtte kunne fastholde oplandet på Hylkesiden af søen. Hvis der ikke blev gjort noget, måtte de handlende forudse, at mange kunder tog turen til havnebyerne Horsens og Århus, hvor varesortimentet var større og priseme billigere.



Fabrikant A. Blom

Hvad særlig håndværkerstanden i købstaden angik, måtte det anbefales den at støtte den i oktober 1867 oprettede spare- og låneforening for Skanderborg by. I sin korte levetid havde den allerede, ved indskud på de tegnede kontantaktier, oparbejdet en kassebeholdning på 2.000 Rdl. Denne forening kunne meget vel blive en væsentlig støtte for småhåndværkeren, ved lån på kort tid til kontant indkøb af materialer.

Af de mange forslag fik i alt fald eet ubetinget succes. Den unge fabrikant A. Blom havde nedsat sig i Skanderborg i 1866, i en gammel bagbygning til ejendommen Adelgade 37. Han fabrikerede i starten kødhakkemaskiner, brødskærere og lignende småartikler, men snart blev hovedvægten lagt på landbrugsmaskiner, og omkring århundredeskiftet var Bloms fabrik byens største arbejdsplads, med ca. 200 medarbejdere.

Knap så godt gik det med det lille kalkværk, som af kalkbrænder N. Andersen i oktober 1969 blev opført overfor Skanderup Kirke. Efter kun tre måneder blev han træt af omgivelserne og afhændede det. På samme måde gik det med den erhvevsmæssige sejlads på Storesø. Byens borgere havde ganske vist forestillet sig en lille dampbåd til at besøge sejladsen, men det blev en lille hjulbåd ved navn »Dagmar«, som fik æren af at være den første erhvervsbåd på Skanderborg sø. Det var en stor, 34 fod lang redningsbåd, en såkaldt hvalbåd, som stammede fra en russisk fregat »Alexander Newski«, der var strandet ved Harboøre i 1868. Den blev omdannet til en hånddrevet hjulbåd med plads til 30 passagerer, og som bådfører blev antaget fiskehandler Hestbæk fra Lillegade. »Dagmar« fik sin debut i maj 1869 og blev, efter tre lidet glørværdige sæsoner på Skanderborg Storesø, solgt til Silkeborg.

Der tjenes penge

En omgående og kontant fordel for byen var de mange fremmede, som tog ophold her under de omfattende anlægsarbejder. Det var ingeniører, entreprenører og arbejdere, og flere bidrog væsentligt til kommunekassen i form af pålignede skatter. Som no. 13 på skatlisten i 1868 stod entreprenør Roberts, med en skat på 60 Rdl., af en indkomst på 2.000 Rdl. Som no. 23 kom lokomotivfører Manthorp, som måtte betale 39 Rdl. af en indtægt på 1.500 Rdl. Længere nede i rækken figurerede ingeniør Petersen, med en skat på 18 Rdl. af en indtægt på 800 Rdl.

Det var ikke alle jernbane-entreprenørerne, som spandt guld på jernbanen. Den 6. november 1868 afholdtes, i sognefoged Jensens gård på Ladegårde, tvangsauktion over entreprenør Kählers indbo og materiel, bl.a. 40 tipvogne og



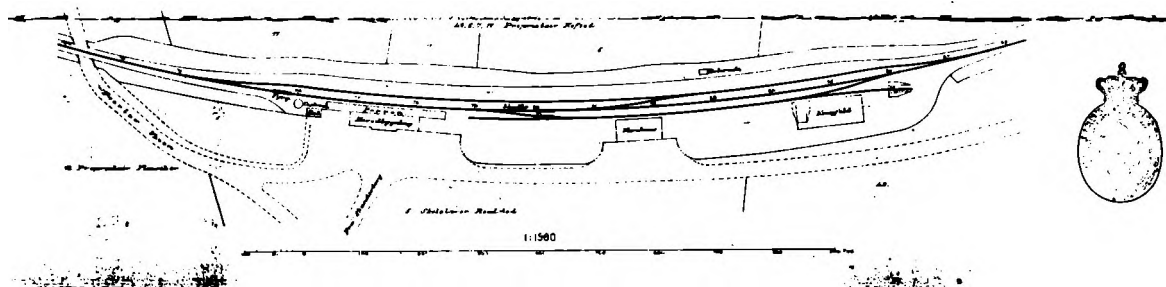
Gaarden »SØLUND« i Skanderborg Dyrehave

en betydelig mængde andre, til jernbaneanlæg brugelige redskaber.

Efterhånden som anlægsarbejderne blev færdige, og der ikke var mere at tjene i Skanderborg, opsagde de fremmede deres lejligheder og solgte deres møbler på auktion. En af de sidste var den engelske ingeniør Walkden, som i slutningen af juli 1869 afhændede sit »nye og gode møblement« fra sin lejlighed på gården »Sølund« i Skanderborg Dyrehave.

Et par af byens yngre forretningsfolk var lige fra starten vågne overfor de muligheder, som de mange fremmedes tilstedeværelse indebar. Købmand J. Michelsen, som i maj 1861 havde etableret en kolonial- og produktforretning i ejendommen Adelgade 64, tilbød sig i 1867 med vognsmørelse, tømmer, planker og brædder til D'herrer jernbaneentreprenører (og andre forbrugere). Han var den første egentlige tømmerhandler i Skanderborg, og det er formentlig gået ham godt, så længe jernbanebyggeriet stod på. Han nedrev det oprindelige, lave bindingsværkhus og opførte i stedet et moderne forhus. Men tiden var nok alligevel ikke moden for en tømmerhandler i Skanderborg, for i december 1870 gik han fallit.

Det gik bedre for manufakturhandler Emil Skovgaard. Han havde etableret sig i oktober 1867 i ejendommen Adelgade 67 og satsede også kraftigt på den pludseligt forøgede kundekreds. Han »anbefalede for D'herrer jernbanearbejdere et stort udvalg i færdigsyede klædningsstykker til billige priser«. Da købmand J. Michelsen gik fallit, så han sig i stand til at købe boets ejendom, hvorfra han siden drev sin omfattende manufakturforretning.



Spor-Anlægget ved Skanderborg station - 1868

Indvielse af Horsens - Århus banen

Onsdag den 30. september 1868 ankom det første tog fra Århus til Skanderborg station. Toget var forspændt to lokomotiver, efter forlydende for at afprøve de på strækningen nybyggede broer. Efter et kort ophold, hvor driftsbestyrelsen afleverede de nye lokaler til Told- og Post-etaten, fortsatte toget videre over Horsens til Vejle, og returnerede om aftenen til Århus.

Den officielle indvielse fandt sted tre dage senere, lørdag den 3. oktober. Man havde håbet at se landets konge på den store dag, men kabinetssekretariatet havde midt i september måned, på majestættens vegne, meldt afbud.

Toget afgik fra Århus station kl. 11 om formiddagen, med en udvalgt kreds af indbudte. Foruden driftsbestyrelsen deltog stiftamtmand Dahl, Kgl. commissarius, kammerherre Rosenørn, biskop Brammer samt en del overordnede embedsmænd og communalbestyrelsesmedlemmer, alle med damer. Selskabet talte omkring 150 personer.

En referent skrev om turen fra Århus til Skanderborg: »Linien er meget smuk. Efter at have forladt Stilling farer man straks efter, på høje dæmninger og gennem store udskæringer, ind til Skanderborg station, der ligger højt ved Skanderup Kirke, og hvorfra man har en henrivende udsigt ned over søen, byen og skovene«.

Klokken 11,45 ankom toget til Skanderborg, hvor det blev modtaget med vinken og hurraråb

fra den forsamlede menneskemængde. Lokomotivet var smykket med Dannebrogssflag og guirlander, og »de elegante og solide vogne tiltrak sig almindelig opmærksomhed og vare temmelig tæt besatte med herrer og damer fra Århus«. På Skanderborg station steg byens honoratiories på, og efter et kvarters ophold rullede toget videre til Horsens, hvor communalbestyrelsen havde indbudt til festmåltid på rådhuset.

Ankommet til Horsens spadserede man til rådhuset, hvor borgmester, kammerherre Jessen holdt festtalen. Derefter begav man sig ovenpå, hvor en splendid middag var anrettet - til 10 Rdl. pr. kuvert. Der var imidlertid kun begrænset plads, hvorfor de fleste af de fremmede måtte nøjes med »Jørgensens Hotel«, i hvis store sal størstedelen af deltagerne fra Århus og Skanderborg dinede.

Klokken 20,30 forlod selskabet atter Horsens, og ankom, efter at have stoppet ved alle tre mellemstationer, til Århus lidt før midnat.

Fra hotel »Skandinavien« til jernbane- restaurationen

Den store dag blev også fejret i Skanderborg, med et mere privat anlagt festmåltid på Hotel »Skandinavien«. Pressen skrev: »flere skåler blev udbragt for, at dette store foretagende måtte være til gavn og glæde for vor by«.

Samme hotel havde, med et sikkert blik for fremtidens muligheder, anskaffet en »efter nutidens fordringer komfortabelt indrettet, lukket char-a-banc«, som fra søndag den 4. oktober og fremefter, ved hvert togs ankomst, ville stå til de rejsendes behagelige afbenyttelse. Indehaver af Hotel »Skandinavien« var den dygtige, og i hotelfaget særdeles kyndige, Fru Ane Nielsen, som efter sin mands død i 1864 alene havde forestået ledelsen af byens førende hotel. Hun giftede sig i 1871 med H. Chr. Thomsen, som døde allerede i 1875. Året efter solgte hun hotellet og videreførte alene restaurationen ved Skanderborg jernbanestation, som hun havde forpagtet i 1874.

Denne drev hun indtil sin død i 1905, det sidste år ved en bestyrer, for at skaffe sig selv lidt mere frihed og ro. Hun opnåede den høje alder af 85.

Jernbanens restauration blev åbnet samtidig med stationens indvielse i oktober 1868, men navnet på den første forpagter kendes ikke.

Følgende pudsige tildragelse i samme restauration vakte megen munterhed i byen. En lørdag i maj måned 1869 ankom til Skanderborg en barsk preussisk politibetjent for at hente en arrestant, som var hjemmehørende i Berlin. Arrestforvarer O. Petersen udleverede forbryderen fra Skanderborg arrest, og de to udlændinge traskede op på stationen for at afvente sydtogets ankomst. Her fandt betjenten imidlertid så stort behag i stationens oase, at han rent glemte sit tjenstlige ærinde. Da toget ankom til stationen steg arrestanten på, mens hans vagt endnu sad bænket og slukkede sin gode tørst, og ved afgang sad han der stadig. For sent opdagede han sin »Fehler« men trøstede sig med, at delinkventen nok ikke nåede ret langt, da han ingen penge

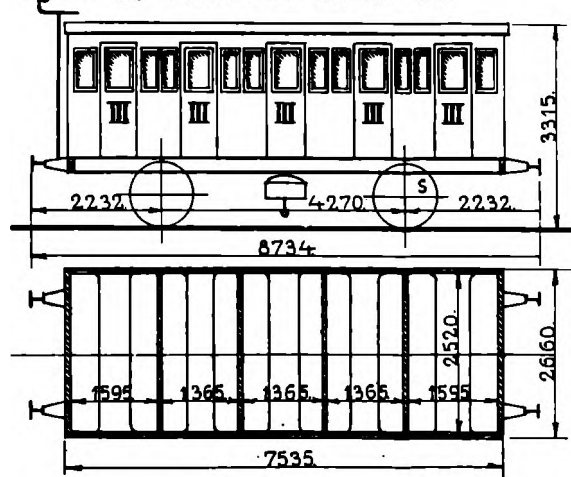
havde. Den tørstige betjent tog så alene med morgentoget om søndagen tilbage til Berlin.

En togrejse til hovedstaden

Den nye jernbanes første arbejdsdag blev en sand prøvelse for de passagerer, som oplevede premieren på den gennemgående togforbindelse fra Jylland til København, søndag den 4. oktober 1868.

Allerede ved ankomsten til Skanderborg var toget lidt forsinket, og værre blev det på vejen til Fredericia. Her måtte man dels vente på toget sydfra, og dels konstatere en pinlig mangel på arbejdskraft til at bringe posten og rejsegodset ombord på dampskibet. Som følge heraf ankom man først til Strib en halv time efter den ordinære togafgang, og så viste det sig, at ledelsen på Fyn overhovedet ikke var forberedt på at modtage den forøgede trafik, som netop den dag var

Lige N^o 24. Litra CB. Nr. 452 - 475.



452 - 475 . 1865 . Lauenstein

50 Siddepl. III Kl.

Tara { lige Nr. 9500 kg.
ulige . 9100 .

3. classes personvogn, litra CB, fabrikant Lauenstein - 1865



Hotel »SKANDINAVIEN«

særlig stor på grund af rigsdagsmændenes møde til tingets åbning. Desuden skulle også en del frimurere fra provinsen til København netop den dag for at deltage i indvielsen af en ny loge.

Efterhånden som passagererne stormede fra borde, måtte der sættes en, og så atter en vogn til

togstammen, og endelig lykkedes det at få fløjtet afgang, med en god times forsinkelse. Efter jernbanernes nye reglement skulle der gøres holdt ved alle fynske stationer, og samtlige steder var der mange passagerer, som ville med. Opholdene på stationerne varede overalt længere end beregnet, og hvor hurtigt toget end kørte, nåede det dog ikke Nyborg før kl. 18.

Det første spørgsmål gjaldt naturligvis dampskibet, og man erfarede til stor lettelse, at det lå og ventede ved broen. Alle ilede afsted til havnen, og posten blev ekspederet på et øjeblik, men ligesom man nåede broen viste det sig, at kaptajn Thieson på »Fyen« var afsejlet 2-3 minutter før. Skibet lå endnu ikke 500 alen fra land. Al udsigt til at komme videre var afskåret, og hele flokken styrtede nu op på hotellerne, hvor alle værelser på et øjeblik var optaget - med dobbelt eller tredobbelt belægning.

En grosserer fra København telegraferede til Korsør efter en ekstradamper og et ekstratog til København men fik det svar, at jernbanevæsenet ikke kunne ekspedere noget ekstratog før Kl. 5 næste morgen. Under disse omstændigheder resignerede man og blev i Nyborg til kl. 5,30, hvor dampskibet »Fyen« lå klar til afgang. Det sejlede passagerer og post til Korsør - akkurat i samme øjeblik som 7-toget brusede ud af stationen. Passagererne gik i land med højst blandede følelser, men blev glædeligt overrasket ved at erfare, at det sjællandske jernbaneselskab havde vist de rejsende, og da navnlig rigsdagsmændene, den opmærksomhed at stille et ekstratog til disposition. Dette afgik et kvarterstid senere og nåede velbeholdent til København kl. 10 om formiddagen - 12 timer efter ordinær ankomst-tid.

Regnskab og takster

Det endelige regnskab for linien Århus-Horsens viste en udgift på ialt 1.738.192 Rdl., en overskridelse på ca. 7.000 Rdl. Denne skyldes bl.a., at der var opført en del flere banevogterhuse og hytter end først beregnet. Det pyntede nok heller ikke på regnskabet, at jernbanekontoret i Skanderborg, under opførelsen af linien, mistede en pakke med 1.100 Rdl. og nogle vigtige papirer, på strækningen mellem Skanderborg og Århus. Der blev udlovet en dusør på 200 Rdl. til

den ærlige finder, men pakken dukkede aldrig op.

Til gengæld udviklede godstrafikken sig i langt højere grad end ventet. Man fandt den 14. oktober 1868 anledning til at kundgøre, at der på een dag var fragtet 42 stude på linien.

Persontrafikken, som man i starten ikke satse så overvældende kraftigt på, var også en glædelig overraskelse. En billet fra Århus til Skanderborg kostede på 1. klasse 68 Skilling, på 2. klasse 48 Skilling og på 3. klasse 32 Skilling. Returbilletter kostede henholdsvis 1. Rdl. 12 Skilling, 80 Skilling og 48 Skilling. Ifølge køreplanen fra marts 1869 afgik fra Skanderborg station tre tog i hver retning, klokken 7,02-11,08-16,57 mod Århus, og klokken 7,09-11,47-17,40 mod Horsens, begge med ophold ved mellemstationerne.

Heste-markederne

For de store hestemarkeder i Skanderborg var jernbanen også en klar fordel. I lange tider havde markedet i »Skander-Leipzig« tiltrukket opkøbere fra både ind- og udland, og udbuddet var stort. Ikke sjældent var der tilført 5/600 heste på de månedlige markeder, og alskens gøglere, beriderselskaber og hestetæmmere satte kolorit på landboernes købstadstur. Der blev opkøbt heste til hele Nordeuropa. Således havnede et antal fra Skanderborgeggen i Paris, hvor de kom til at gøre drosche-tjeneste.

Ved den tysk/franske krigs udbrud i juli 1870 voksede behovet for gode heste til militærbrug, og på Skanderborg hestemarked den 22. juli var de talrige tyske opkøbere særdeles aggressive. De betalte 220/260 Rdl. for gode, unge heste. Der blev med det ordinære godstog udført 12 vognladninger heste fra Skanderborg station, og senere på dagen måtte nogle ekstratog indsættes. Resten af de opkøbte heste gik i koble ad landevejen til Tyskland.

Lige så stor en fordel, som hestemarkederne var for omegnens landboere og byens handlende, lige så generende var det for den almindelige borger at opleve byens hovedgade stopfyldt med folk og fæ.

De kaotiske tilstande illustreres udmærket i et læserbrev i lokalpressen i marts 1867:

»Som bekendt holdes hestemarked i Skanderborg hver tirsdag i fasten, og byens hovedgade er fra den nordlige ende, indtil omtrent udfor Gæstgivergården »Phønix« så opfyldt af heste, at passagen derved er i høj grad livsfarlig, idet man hvert øjeblik ser en hest slå ud. Når man nødvendigvis et par gange er nødt til at passere gaden, har man ret god chance for at miste liv og lemmer, så meget mere, som ikke engang det ene af fortovene er reserveret de så uheldigt stillede fodgængere. Da byens gade, dens andre mangler ufortalt, i det mindste ikke har den fejl at være for smal, synes man med billighed at kunne forlange, at passagen på det ene fortov er nogenlunde fri. At der, såvidt

vides, ikke er sket nogen ulykke hidtil, må vist alene tilskrives den kendsgerning, at man undgår at passere gaden på de nævnte dage«.

Det var heller ikke nogen spøg at være hest på Skanderborg hestemarked. En samtidig referent berettede om markedet i juli 1854:

»Meget få butikker var på markedet, ligesom der heller ikke forefandt noget som helst til markedspublikums moro, på grund af Sct. Olufs marked i Århus samme dag. Med undtagelse af, at en hest faldt ned i en kælder, og at man havde meget ondt ved at få den op igen, hvilket dog omsider, ved at grave trappen ud, lykkedes, var der ikke andre markedsfataliteter«.



Skanderborg heste-marked

Postvæsenet

Samtidig med den regelmæssige jernbanedrift ophørte den farverige diligencekørsel med de kæmpestore, gule vogne med firespænd, og kusk og konduktør på bukken.

Den samlede brev-, pakke- og personbefordring i lukkede vogne havde i 1834 afløst kugleposten, men nogen egentlig styring af hele syste-

met manglede i starten. Med færdiggørelsen af den nye hovedlandevej op gennem Jylland i 1840'erne blev da også »den forkerte dagvogngang over Århus, nord- og sydpå, omsider hensigtsmæssigt indrettet«. Generalpostamtet sendte sekretær Thaysen til Jylland for at ordne affærrerne, og det gjorde han ganske udmærket.

Der blev indsat to diligencer, som een gang om ugen skulle befære ruten fra Aalborg til Ha-

derslev, hver mandag fra Aalborg og hver onsdag fra Haderslev. Det kunne forventes, at driften senere ville blive udvidet til begge hovedpostdagene, altså to gange ugentlig. Man kontraherede med postmester Wolder i Horsens om levering af de to diligencer, og han fik samtidig koncession på ruten fra Horsens til Vejle. Strækningen fra Århus til Slanderborg blev overtaget af gæstgiver Larsen i Aarhus, som skulle have 9 Rdl. for tur/retur med fire heste, »forsvarlige fem år gamle dyr i ens farve«. For hver fem minutters forsinkelse udover den befalede tid af 3/4 time pr. mil, og et kvarters ophold på bedestederne, skulle erlægges en mulkt på 10 mark. Ruten fra Skanderborg til Horsens overtoges af postmester Schou i Skanderborg.

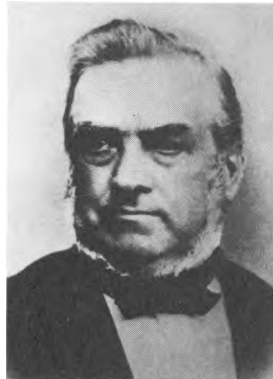
I 1855 blev trafikken udvidet til to ugentlige afgange hver vej, nordpå hver mandag og lørdag, og sydpå hver søndag og onsdag. Allerede året efter blev de ugentlige afgange med de store, firesædede langtursdiligencer øget til tre, foruden tre ugentlige ture med de stedlige postkareter, og fra 1865 blev der etableret dobbelt daglig post- og passagertrafik mellem Århus og Kolding, med ophold i Skanderborg hver formiddag og eftermiddag.

Fra August 1853 indsatte Horsens post- og befordringsvæsen en åben fragtvogn på strækningen Horsens-Århus, med forbindelse til dampskibene »Vespers« og »Sylphiden«s farter på Horsens. Vognen ankom til Skanderborg og Århus hver mandag, tirsdag, torsdag og fredag, og returnerede samme dag med fragtgods til skibene. Fra marts 1858 startede P. Kjær fra Horsens tillige en rute til Skanderborg, hver tirsdag og fredag, med en lukket dagvogn til passagerer og fragtgods.

Efter våbenstilstanden i krigsåret 1864 overtog den preussiske feltpost al postbesørgelse i Jylland, men fra 1. september fik det danske postvæsen atter lov til at fungere. Denne lettelse varede imidlertid kun godt en måned, indtil regnskabet for september forelå, for mens Preusserne i august havde haft et overskud på 5.554 Rdl. ved postbesørgelsen, fremviste det danske postvæsen et underskud på 1.209 Rdl. for driften i september måned.

»Under sådanne forhold ville vedblivel-

sen af den danske post i Jylland være et tab for sammes landskasse« meddelte Tyskerne. De bestemte derfor, at den danske posttjeneste igen skulle ophøre fra 1. november. Det bekendtgjordes samtidig, at der atter, i publikums interesse, såvidt muligt kunne befordres rejsende med den kgl. preussiske feltpost. Det blev også tilladt privatpersoner at befordre rejsende, men »de skulle stilles under opsigt«. Som følge af fredsslutningen forblev postbesørgelsen imidlertid på danske hænder.



*Kammerraad C. C. Olsen,
postmester i Skanderborg
1862 - 1876*

Det var forbavsende få alvorlige uheld, som overgik de tunge vogne på de ret simple, smalle landeveje. En bælgmørk uvejrsnat i oktober 1845 kom diligencen fra Skanderborg til Århus for langt ud i rabatten ved Beringbro og væltede ned ad en høj skrænt. De seks passagerer og kuskene kom dog ikke til skade. Først 20 år senere var uheldet igen for alvor ude. I november 1865 forliste diligencen fra Århus lige nord for Skanderborg. Uheldet skyldtes den omstændighed, at forvognen brækkede af bagvognen. Hestene løb til byen med den forreste halvdel, og passagererne sad i bagvognen, uden at være kommet det mindste til. Offentligheden fandt det ønskeligt, »om generaldirektøren ville lade denne sag nøjere undersøge«.

Under en diligencekørsel fra Skanderborg til Horsens den 3. juli 1862 var det den menneskelige skrøbelighed, der gav anledning til kritik. Efter afgang fra Skanderborg bemærkede konduktøren, at kuskene var drukken og kørte som et galt menneske ud gennem Dyrehaven. Da adskillige irettesættelser ikke hjalp, tog konduktøren til sidst tømmerne fra kuskene og jagede ham

ned af bukken. Det efterfølgende klamperi udviklede sig efterhånden til håndgribeligheder ude midt på landevejen, og til slut bemægtigede kusken sig tømmerne, spændte hestene fra og red med dem til Horsens, hvor han hørte hjemme.

Tilbage på landevejen stod så konduktøren med diligenen og fem passagerer. Til alt held udspandt den pinlige scene sig udfor herregården »Havreballegård« ved Horndrup, hvor konduktøren lånte et par heste, og af en tilfældigt forbigående fragtmand endnu et par. Efter omtrent 3 1/2 times forsinkelse nåede diligenen så endelig velbeholdent til Horsens.

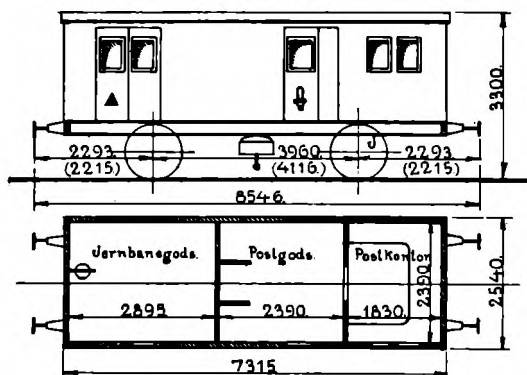
Toldvæsenet

Sammen med det nye toldlokale ved jernbanestationen, som blev overdraget etaten i 1868, fik Skanderborg toldkontrolsted fuld fortoldningsret som selvstændigt toldsted. Tidligere havde toldstedet kun ringe betydning, dels som gennemgangssted, dels som centralpunkt for de ambulante toldopsyn, hvis virksomhed hovedsagelig gik ud på eftersøgning og forhindring af ulovlig brændevinsbrænding i Jylland. Den om sig gribende, ulovlige bissekræmmerhandel på landet sorterede også under de ambulante toldpatruljer. Hidtil var tiraderne ved de stedfindende fortoldninger ved kontrolstedet i Skanderborg blevet indsendt til Horsens toldsted.

Under det nyoprettede Skanderborg toldsted sorterede også Silkeborg, og det første år blev der bl.a. fortoldet ca. 378.000 potter brændevin og ca. 53.000 pund gær. Som toldforvalter, med bopæl og kontor i Skanderborg, udnævntes toldkontrollør Fr. Dræbye. Han fik i årlig løn 1.200 Rdl., foruden 300 Rdl. til kontorhold.

Byens tidligere toldembedsmand, oppebørselskontrollør Janzen var året før blevet udnævnt til toldforvalter i Assens. Det var en søn af ham, kontorchef i finansministeriet A. F. Jansen, som i 1916 skænkede byen det smukke mindesmærke for Kong Frederik II, som står på torvet foran rådhuset. Det skulle markere 333'året for Skanderborgs købstadsrettigheder.

Postvogne.
19. Litra DC. Nr. 1451-1469.
(14 Fods Vogne.)



1451 - 1863 . Randers	1464 - 1466 . 1871 . Randers	Last 6000 kg.
1452 - 1456 . 1865 . "	1467 - 1468 . 1877 . Scandia	Tara 9200 .
1457 - 1459 . 1867 . "	1469 . 1876 . Randers	Maalene i () gælder for
1460 - 1463 . 1868 . "		1469.

Postvogn - litra DC, fabrikat Randers 1863 - 1876

Det bevægelige postvæsen (jernbanepostvæsenet), som mere og mere overtog postbesørgelsen med udvidelsen af jernbanenettet, var blevet etableret den 27. april 1856 på jernbanelinien fra København til Korsør. I starten bestod personalet af 3 pakmestre og 7 ekspedienter. Ved 50 års jubilæet i 1906 talte personalet 4 postmestre, 250 pakmestre og 250 ekspedienter, fastansatte og reservepersonel.

Efter Skanderborg postkontors tilslutning til det bevægelige postvæsen, blev postmester C.C. Olsens årsløn sat til 1.000 Rdl., med ret til pension. Til bestridelse af kontorhold ved postkontoret og den nyoprettede postekspedition ved stationen fik han et vederlag på 1.200 Rdl. årligt.



Mindestøtten for Kong Frederik II med det 19plantede bytræ umiddelbart bagved



Skanderborg jernbanestation

Uheld og mistillid

Århus-Horsens banens første levetid skæmmedes af en række forsinkelser og småuheld. Allerede tre dage efter indvielsen løb et lokomotiv af skinnerne ved Horsens, på grund af et sporskiftes upålidelighed, og igen den 1. november var uheldet ude. Denne gang i nærheden af Hasselager, hvor et helt tog, med undtagelse af lokomotivet og en vogn, løb af sporet. Bremsevognen væltede og kom til at ligge tværs over skinnerne, og først den påfølgende dag var sporet ryddet, så trafikken kunne genoptages. Sagskundska-ben mente, at uheldet skyldtes en jordsætning.

De mange småuheld bevirkede efterhånden, at publikum blev bange for at benytte jernbanen. »Folkets Avis« skrev i begyndelsen af november måned, at man burde standse driften og »imidlertid bearbejde og fastne skinnernes underlag, så at omsider til foråret banen kunne blive til at passere uden risiko«. Referenten skrev, at man under kørslen kunne mærke mangel på fasthed i underlaget, »ved den deraf opståede rystelse i vognene«.

»Horsens Avis« svarede, at der ingen grund var til at formode, at denne bane skulle være bygget dårligere end de andre. Det var jo de samme folk, som havde bygget det hele. Man ville dog medgive, at vejrforholdene i byggeperioden havde været særdeles ugunstige, så det var

nok en ide at føre nøje tilsyn med banen, da der muligvis kunne ventes jordskred. »Men når dette udførtes, var der ingen grund til frygt«, sluttede avisen.

Som konsekvens af de mange uheld, og også på grund af den stigende travlhed, ønskede jernbanedirektionen sine mest erfarne folk sat på nøglestillingerne, og stationsforvalteren i Skanderborg, V. Føns blev derfor forflyttet til Århus. I hans sted blev assistent, kaptajn J. F. S. v. Oest forfremmet til stationsforvalter i Skanderborg, med virkning fra 1. februar 1869. Sidstnævnte blev fra 1. september samme år forflyttet til Viborg, hvorefter C. L. S. F. Stemann blev stationsforstander ved Skanderborg station.



Stationsforstander C. L. S. F. Stemann

Silkeborg-banen

Som erstatning for den definitivt opgivne vandvejs-trafik til Silkeborg lod regeringen i sommeren 1867 foretage omfattende nivelleringsarbejder i området, med en tilslutning af Silkeborg til østbanen for øje. Man kom til den konklusion, at en linie fra Skanderborg til Silkeborg ville være den letteste og billigste at anlægge.

Desuden anså man denne linie for den mest gavnlige for vesteregnet. Den 6. januar 1868 forelagde indenrigsministeren et lovudkast for folketinget om anlæggelse af en let, bredsporet lokomotivbane, som skulle udføres for statens regning, og være fuldført senest den 1. juli 1871. Han anså anlæget af banen for betydningsfuldt for det indre Jyllands opkomst. Ifølge de foretagne undersøgelser kunne tre linier komme på tale:

- 1) fra Skanderborg med en banelængde på 3.83 mil og en udgift på 494.000 Rdl.
- 2) fra Hinnerup med en banelængde på 4.85 mil og en udgift på 628.000 Rdl.
- 3) fra Lyngby med en banelængde på 4.71 mil og en udgift på 643.000 Rdl.

alt inkluderet omkostningerne ved nødvendige ekspropriationer. Af disse tre linier mente ministeren, at Skanderborg-linien var at foretrække, da den var kortest og billigst, og fordi den ville sætte det indre Jylland i en let og bekvem forbindelse med en havn ved østkysten.

Det var tillige af største fordel for driften, at sammenstødet med hovedbanen faldt på et punkt, hvor der skulle anlægges en større station med bekvemme opholdsmuligheder for de rejsende.

De vanskeligste punkter på banestrækningen var overgangen over Knud sø, med et broanlæg på 24 fods vandslug, samt passagen fra Kjærs mølle til Laven skov, hvor jordbunden var af mindre god beskaffenhed. Som følge af dette baneanlæg ville det være nødvendigt at udvide Skanderborg station, med lokomotiv- og vognremise for sidebanens materiel.

Placeringen af Silkeborg station var tænkt i Nørreskoven, ca. 1.500 alen fra byen. At bringe banen nærmere byen, over Remstrup å, ville i væsentlig grad fordyre projektet, selv om det vel nok på længere sigt ville lette en forlængelse af banen vestpå. Da Silkeborg var endestation for

sidebanen, skulle der også opføres remiser for lokomotiver og vogne der, såvel som en drejeskive og fornøden vandforsyning.

Man kalkulerede med ret mange mellemstationer på linien for at opnå en så stor kontaktflade med egnen som muligt. Der var afsat et stationsanlæg for hver mil, dog indrettet således, at der foruden bolig til en betjent, kun var venteværelse.

Mens tinget behandlede lovudkastet, arbejdede særinteresserne videre i Midtjylland. Men havde man i Skanderborg tidligere stået splittet i opfattelsen af jernbanens velsignelse, så stod man nu samlet i ønsket om at få mest muligt ud af situationen. Silkeborgbanen ville man have, og enhver modstander af linien Skanderborg-Silkeborg var en fjende. Det kom klart til udtryk under et valgmøde i Skanderborg den 29. september 1868, hvor kredsens folketingsmand skulle kåres. Gårdejer L. S. Schøler, Hammel der havde repræsenteret kredsen på tinge fra 1850 til 1866 søgte genopstilling, man da han under valgmødet udtalte sig klart for en linieføring fra Århus til Silkeborg som den rigtige, mistede han alle stemmerne i Skanderborg, og hans modkandidat, baron Rosenkrantz blev, efter en følelsesladet og langvarig debat, kåret.

Sidst på året 1868 blev loven om en sidebane fra Skanderborg til Silkeborg vedtaget, og man tog straks fat på forskellige udgravningsarbejder ved Skanderborg, bl.a. til den nødvendige drejeskive. Man ventede kun på de nødvendige bevillinger af midler for at kunne udbyde arbejdet. Dette skete i begyndelsen af februar 1869, og i april måned blev der sluttet kontrakt med D'herrer muremester L. Petersen og tømrermester N. Nielsen, begge af København. Entrepricesummen lød på 450.000 Rdl. Det blev således det første danskbyggede jernbaneanlæg.

Linieføringen blev fastlagt således: Fra Skanderborg i vestlig retning syd om Alken, gennem den nordøstlige udkant af skoven mellem Boes og Svejstrup, langs den nordøstlige side af Boes sø, syd og vest om Siim, langs den østlige side af Rye Mølle sø, over indsnævringen mellem Birk- og Knudsø, gennem Alling, syd om Kjærs Mølle, langs den nordlige side af Juul sø, tæt nord om Ludvigsløst, over Sejs hede gennem nordskoven til Silkeborg.

Entreprenørerne måtte forpligte sig til at foretage sådanne forandringer i banens retningslinie, eller i dens længdeprofil, som indenrigsministeren måtte forlange. Banen skulle bygges som enkeltspor, med en sporvidde på 4 fod 8 1/2 tomme (engelsk mål), eller hvis det forlangtes af kontrollen, 1/2 tomme større. Arbejdet skulle fremmes så meget, at der inden den 1. april 1870 var udført mindst halvdelen af jordarbejdet og halvdelen af bro- og stenkistearbejdet, og det hele anlæg fuldført og afleveret inden den 1. juli 1871.

I begyndelsen af juni 1869 inspicerede ekspropriationskommissionen den afpælede jernbanestrækning, men man måtte standse ved Sejs hede, da der var opstået uenighed om, hvor stationen ved Silkeborg skulle ligge - på den vestre eller østre side af Remstrump å. Entreprenørerne ventede kun på klarsignal fra kommissionen for at påbegynde jordarbejdet på hele linien. De havde bortakkorderet alt jordarbejdet til underentreprenører for en sum af 90.000 Rdl. I juli måned var arbejdet i fuld sving på strækningen fra Skanderborg til Rye mølle, hvorimod der, på grund af uenighed om Silkeborg stations place-

ring, ikke påregnedes foretaget noget arbejde det pågældende år på strækningen fra Rye mølle til Silkeborg. Entreprenørerne havde opslået deres hovedkvarter på Hotel »Skandinavien« i Skanderborg, hvor man i august måned indbød til licitation over opførelsen af 13 banevogterhuse samt en del stenkistearbejde på strækningen.

I november måned ankom alle skinner og forbindelsesdele med ekstratog til entreprenørernes oplagsplads ved Skanderborg station, købt i England og afprøvet af indenrigsministeriets ingeniører.

Omkring årsskiftet var alle stenkister på linien færdige, og man var klar til svellelægning. Flere af bygningerne på strækningen var under tag. Man var desuden endelig kommet til enighed om placeringen af Silkeborg station. Det var landbrugsforeningen for Silkeborg Birk og Hids Herred, som havde taget initiativet til, at den oprindeligt projekterede placering i Silkeborg Nordskov, et par tusind alen fra torvet, blev ændret til et særdeles heldigt punkt, midt imellem byens endepunkter og torvet. Denne ændring kostede staten omkring 50.000 Rdl. ekstra.



Jernhanebroen over Remstrup å - 1871 («Danmarks Damp Lokomotiver» v/ William Bay)

Arbejdet på banen skred frem i hurtigt tempo, langt hurtigere end beregnet på grund af bedre jordbundsforhold end forudset. I maj 1870 påbegyndtes flytning af 2.400 kubikfavne jord ved Alken - et af de større jordarbejder på strækningen. Broen ved Rye mølle var færdig, og også banevogterhusene var stort set opført. Arbejdet på den store bro over Remstrup å, som ville blive den største i Danmark, med en længde på 120 fod, var blevet betydeligt lettet derved, at de forberedende piloteringsarbejder kunne foretages på et tykt isdække.

Foruden stationerne ved Rye mølle og Laven ville der endvidere blive anlagt holdeplads ved Alken mark og Svejbæk. Dog indtil videre uden sidespor, da man først ville konstatere, hvor stor trafik der ville komme fra de to holdepladser.

Til vederkvægelser for de mange fremmede arbejdere havde krøjer Rasmussen fra Tulstrup Kro fået bevilling til at drive et marketenderi på Alling mark. Også ved Rye Møllebro blev der opført en lille krobygning til beværtning for baneanarbejderne. Området var, med undtagelse af enkelte opdyrkede, mindre jordstykker, en stor lynchede med små, ensporede veje. I løbet af den næste snes år opstod der på stedet et lille bysamfund på et halvt hundrede husstande, og den simple, lille beværtning var vokset til et anseligt gæstgiveri, alt sammen på grund af naboskabet med jernbanestationen ved Rye møllebro.

Af arbejdsulykker indtraf to, hvoraf den ene med dødelig udgang. Den 10. maj 1870 skred en udgravning sammen tæt udenfor Skanderborg station, og to af arbejderne nåede ikke væk i tide. Den ene brækkede kravebenet, og den anden fik sit ben knust. Den 1. august indtraf igen en sammenstyrtningsulykke, denne gang ved Alling, hvor en arbejder fra Ribegnen blev dræbt af den nedskredne jord.

Arbejdsstyrken var den samme blandede flok, som karakteriserede tidens baneanlæg. Det var rå og hårdføre folk, og i mange tilfælde også tyvagtige. En svensk arbejder havde begået en række bedragerier på Silkeborgegnen, og det derværende politi efterlyste ham derfor i april 1870. Da han mærkede jorden brænde under sig, henvendte han sig på jernbanekontoret i Skanderborg og fik udleveret et sygekort. Han gik frejdigt ned til amtssygehuset i Skanderborg og lod sig indlægge, og der blev han, indtil eftersøgningen blev indstillet.

Men lovens lange arm indhentede ham til sidst. Han lod sig udskrive og spadserede hen ad Borgergade for at fordufte, men hvad han ikke vidste var, at byens vægter boede lige overfor sygehuset. Denne så til sin store forbløffelse, gennem sit stuevindue, bedrageren træde ud af sygehusets dør og vandre nok så frejdigt af sted. Svenskeren blev anholdt hurtigt og udramatisk midt på Borgergade og straks sendt til Silkeborg til videre retsforfølgning.



Allerede i oktober 1870, ca. otte måneder før tidsfristens udløb, var banen så vidt færdig, at den kunne overleveres af entreprenøren til staten. Muremester Laur. Petersen, som havde ledet arbejdet sammen med sin ingeniør Tornø, havde samme eftersommer købt sin kompagnon, tømrermester N. Nielsens part i foretagendet og stod nu som eneentreprenør på jernbanen. Skinnelegemet var lagt, og der var gruset overalt. Linien var fuldt indhegnet, og den blev daglig befaret med små dressiner. Staten var imidlertid ikke interesseret i at overtage jernbanen endnu, da man ikke forment, at jordarbejdet havde stået længe nok til, at man kunne se bort fra sætninger. Den 14. april 1871 foregik den officielle overdragelse af den nye jernbanelinie fra Skanderborg til Silkeborg. Der blev straks sendt et prøvetog afsted, og alt forløb tilfredsstillende. Også en bæreprøve på jernbanebroen over Remstrup å fandtes i orden. Broen var bygget udelukkende af jern, med sten-endepiller. Den gav sig kun 2/3 tomme, da tre sammenhængte lokomotiver, med en samlet vægt på 48 tons, ganske langsomt bevægede sig over den. Resultatet var det samme, da de returnerede med fuld kraft. Anlægget af denne lille, rent danskbyggede, jernbane havde særlig interesse derved, at den var bygget efter et lettere system end det, der var anvendt ved de større baner - men med samme sporvidde. Det ville formentlig indebære, at der skulle anvendes mindre lokomotiver på strækningen, hvorimod almindelige waggoner kunne anvendes. Anlægget var derved blevet noget billigere. Alle banevogterne var flyttet ind i deres nye små huse, og stationslederne var tiltrådt. I Silkeborg var det forvalter C. J. Petersen, ved Svejlbæk holdeplads stationsmester N. Carlenius, ved Laven station forvalter H. C. F. B. Rasmussen, ved Rye station forvalter M. Hansen, ved Alken holdeplads stationsmester J. Clausen.

Den officielle indvielse foregik lørdag den 15. april 1871, hvor muremester Petersen overgav linien til den Jydsk-Fynske jernbanedriftsbestyrelse, som ankom fra Århus til den flagsmykkede Skanderborg station med toget kl. 10 om formiddagen. Man tog straks videre på en prøvetur til Silkeborg, hvor deltagerne indtog en frokost. Herfra returnerede selskabet om eftermiddagen til Skanderborg, hvor muremester Petersen var

vært ved en middag på Hotel »Skandinavien«. Fra Silkeborg var medfulgt fem prominente borgere samt et musikkorps, som musicerede under middagen. Samme aften kl. 21 afrejste driftsbestyrelsen tilbage til Århus, hvorefter toget hurtigt returnerede til Skanderborg og fortsatte til Silkeborg med gæsterne derfra. Den 2. maj 1871 blev banen åbnet for publikum, og da der i den anledning ikke var foranstaltet nogen form for festivitas, blev der i Silkeborg dannet en festkomite for dog at markere begivenheden ved en sammenkomst. Der blev foranstaltet et festmåltid på Hotel »Silkeborg« den 5. maj, og arrangørerne havde den tilfredsstillende at se over 150 deltagere, fra både Silkeborg, Skanderborg, Århus og Horsens. Efter endt måltid ledsagedes de udenbys gæster til stationen, og med et livligt bal, der varede til midnat, sluttede de tilbageblevne festlighederne.

De ordinære tog på Silkeborgbanen afgik hver dag fra Skanderborg kl. 11,50 og 17,56, og fra Silkeborg 9,45 og 15,30. Desuden agtede ledelsen straks fra begyndelsen at indsætte en række ekstratog på søn- og helligdage. Billetprisen var for Skanderborg/Silkeborg for 1. klasse 5 Mark 8 Skilling, for 2. klasse 4 Mark og for 3. klasse 2 mark. For tur/retur var prisen henholdsvis 1 Rdl. 3 Mark, 1 Rdl. 8 Skilling og 4 Mark. Jernbanen fik en flyvende start, og allerede otte dage efter åbningen var der tale om at udvide 3. klasse venteværelse i Silkeborg, da det var alt for lille. De planlæggende fagfolk havde ikke regnet med nogen stærk passagertrafik på linien. De satsede mere på godstransporten, specielt med træ fra de store skovarealer i Midtjylland.

Udflugt og kongebesøg

Aaret 1869 udmærkede sig særlig som udflugternes aar. Nu var jernbanen jo kommet, og saa skulle den ogsaa prøves. Mest bemærkelsesværdig var nok en fællesudflugt den 24. juni, hvor omtrent 200 damer og herrer, fra haandværkerstanden, købmandsstanden og embedsstanden, i skøn forening tog toget fra Skanderborg til Vejle.

Selskabet ankom til Vejle station kl. 9 om mor-

Til

S. Excellence

Indenrigsminister Estrup.

J Erkjendelse af at Vedtagelsen i Rigsdagen af Lov af 24de April d. A. om Anlæg af en Jernbane fra Hovedbanen til Silkeborg m. fl. Baner skyldes den Energi, Dydighed og Fasthed, hvormed Deres Excellence har ført Lovudkastet herom frem igennem Tingene, tillæde Undertegnede os at udtale vor Taknemmelighed for den Interesse, hvormed De har omfattet den for Midtjyllands Dpfomst saa vigtige Udvidelse af det nyeste Jernbanenet.

Meget gives der heller nogen Egn i Jylland, hvor Jernbanen i større Grad og hurtigere vil bidrage til Dpfandets Dpfomst, end vor Hjemstavn, Silkeborg—Standerborg-Eggen. De betydelige Skovstrækninger, Egnens Vandrigdom og Vandkraft have kun ventet paa forbedrede Communicationsmidler for at blive Velstandskilder for Beboerne, og meget snart vil den lettede Forbindelse fremfalde en bedre og rationellere Benyttelse af store Arealer, der endnu henligge utilstrækkeligt benyttede eller ubyrkede.

Deres Excellences Navn vil derfor leve længe paa denne Egn, og vi Ihder skulle ikke glemme, hvem vi have at takke for en Foranstaltning, der vil betinge denne Landstræknings Dpfomst og vor Fremgang og Velvære.

Den 20de September 1868.

genen og marcherede i procession, med musik i spidsen, til Grejsdalen, hvor man paa en af de smukke banker lejrede sig i det grønne og indtog en forfriskning, mens Skanderborg sangkor gav et par sange til bedste. Derefter spadserede man til »Skyttehuset« i Nørreskoven, hvor et festmaaltid var anrettet. Distriktslæge Kuhlmann bød velkommen og dvælede ved det oplivende og venlige indtryk, man havde faaet af den dejlige natur. Haandværker-sangforeningen i Vejle underholdt under maaltidet, og kæmner Boesen fra Vejle bragte en varm hilsen fra Vejlenserne. Tømrermester Fr. Møller talte i humoristiske vendinger om enighed og ønskede de mange foreninger i Skanderborg samlet i een stor forening, hvilket forslag blev modtaget med stærk og vedholdende applaus. Resten af aftenen tilbragtes med dans og afsyngelse af sange, af henholdsvis Skanderborg sangkor og haandværker-sangforeningen fra Vejle. Klokken 21 begav man sig i procession tilbage til Vejle og tog toget hjem igen, med indtrykket af en særdeles munter og behagelig dag.



Distriktslæge Kuhlmann



Bygmester Fr. Møller

Den 30. september 1869 var der igen feststemning i byen. Kong Chr. 9. og dronningen, samt det nyformælede kronprinsepar, havde meldt deres ankomst med ekstratog fra Aarhus, og agtede at gøre et halvt time langt ophold i Skanderborg. Den høje familie ankom hertil Kl. 14 og blev modtaget paa perronen af by- og herredsfoged, kancelliraad Winge og borgerrepræsentations formand, distriktslæge Kuhlmann, som holdt en lille tale. Derefter afsang Skanderborg Sangforening en til lejligheden forfattet hyldestsang. Skanderborg politikorps' 25 mand

store styrke var opstillet paa perronen som æreskompagni, under ledelse af politikaptajnen, bogbinder Edward Hansen. Stolte saa de ud, med ensartede uniformsjakker og kasketter. Kun buksernes ensartethed skortede det lidt paa. De var valgt af korpsets medlemmer efter behag og pengepung. Forrest paraderede kaptajnen i en flot, tidligere premierløjtnantuniform og en drabelig sabel i gehæng.

Temmelig benovede stod soldaterne parat med løst krudt i deres gamle geværer og ventede paa ordren til at afgive en æressalut. Og saa indtraf katastrofen. I deres iver efter at leve op til forventningerne havde de glemt at fjerne beskyttelsespropperne i geværløbene, med det effektfulde resultat, at luften over majestæternes hoveder sydede som en løbsk bisværn, da salutten gik. De fornemme gæster tog det pænt. De beklagede meget, at opholdet her kun blev saa kort, og efter at have beundret den smukke udsigt ned over byen steg de igen paa det kongelige tog og forlod Skanderborg, utvivlsomt med et minde for livet.

Byens vise fædre fandt ikke siden anledning til at benytte politikorpset til repræsentative opgaver.

For kaptajnen, bogbinder Edward Hansen, som havde en udmærket militær løbebane bag sig, maa affæren have været særdeles pinlig. Han havde i 7 aar tjent som underofficer ved »jydske Jægerkorps«, og havde under krigen



Bogbinder Edward Hansens ejendom, oprindeligt den sydlige del af Adelgade 17

1848-50 fungeret som proviantforvalter i Skanderborg. Under den tyske besættelse af byen havde han løbende holdt de danske styrker underrettet om fjendens operationer i omegnen.

Han var en agtet mand i byen og blev, ved ikrafttrædelse af en ny kommunal valglov, indvalgt i borgerrepræsentationen i 1861. Efter de gamle regler havde valgret og valgbarhed til raadet været betinget af borgerskab, eller grundejendom af en vis størrelse, men ifølge lov af 30. Marts 1860 kunne alle skatteydere, som havde valgret til folketinget, vælge den største halvdel af byraadet. Den anden halvdel skulle vælges af den højestbeskattede femtedel af borgerne. Raadet bestod af syv medlemmer, foruden borgmesteren, som var fast formand, og bogbinder Hansen blev indvalgt som nummer eet i den største halvdel.

Han boede i en lille ejendom paa Adelgade, mellem byens tidligere borgerskole og den gamle farverigaard. Herfra drev han sin bogbinderforretning, foruden bog- og tapethandel, og desuden ogsaa byens første leje-bibliotek. De nævnte tre gamle bygninger er forlængst nedrevet, og i facadelinien ligger nu en lang, upersonlig teglstensmur, som hindrer udsigten ned til haven bag den forhenværende Amtsgaard, Adelgade 19.

Et indlemmelsesandragende nægtes

Terrænforholdene og andre banen vedkommande hensyn havde bevirket, at jernbanestationen i Skanderborg var placeret i henved 2.000 alens afstand fra købstadens bygrænse. Den laa i Skanderup-Stilling kommune. Da banen saaledes ikke havde kunnet komme til byen, fandt kommunalbestyrelsen i Skanderborg det naturligt og rigtigt, at man bestræbte sig for, at byen kom til banen ved en udvidelse af bygrænsen.

Byraadet indsendte derfor i begyndelsen af 1869 et andragende til indenrigsministeriet om indlemmelse af arealerne op til stationen under købstadskommunen. Ministeriet afslog ved en skrivelse af 4. maj samme aar med den begrundelse, at en indlemmelse ikke skønnedes at være

byen til nogen virkelig interesse, og at købstadsgrænsen derved ville faa en uregelmæssig form.

Paa et byraadmøde den 24. maj vedtoges det imidlertid at gentage andragendet til ministeriet, da det maatte være indlysende, at enhver by var interesseret i at faa knudepunkterne for kommunikationen ind under eget regi. For det tilfælde, at der fra jernbanebestyrelsens side blev gjort indsigelse mod en indlemmelse af stationen under købstadsgrunden, gjorde byraadet i sit andragende udtrykkeligt opmærksom paa, at det ikke var af nogen større interesse, om selve stationsarealet blev medtaget. Det var i alt væsentligt de omliggende arealer, man var interesseret i. Indenrigsministeriet stillede sig stadig afvisende, og efter mange og lange forhandlinger blev sagen opgivet.

Flere mellemstationer - og nattog

Paa hovedlinien mellem Horsens og Skanderborg var egnens beboere stærkt utilfredse med, at der kun var en station i Hovedgaard. Allerede i 1869 ansøgte beboerne ved Tvingstrup om, at der maatte blive etableret en holdeplads der, og efter gentagne ansøgninger blev der paa tillægsbevillingsloven i 1870 afsat 1.050 Rdl. til Tvingstrup Holdeplads, samt 190 Rdl. til inventarium. Først 5 aar senere blev Hylke ophøjet til holdeplads, idet togene fra Juni 1875 standsede ved vogterhuset for at optage og afsætte passagerer.

I 1872 blev det besluttet at indføre nattog paa hovedlinien – en længe ønsket trafikforbedring hos det brede publikum. Det ville koste en ekstra driftsudgift paa ca. 90.000 Rdl. aarligt, uden at der kunne regnes med balance indenfor de nærmeste aar. Den nye natforbindelse blev indført i maj maaned, og den skulle naturligvis straks prøves. Skanderborg Haandværkerforening arrangerede en stor fællesudflugt for foreningens medlemmer til forlystelsesetablissementet »Vennelyst« i Aarhus, med hjemrejse med nattoget fra Aarhus kl. 23. Over 150 damer og herrer fra foreningen deltog i den yderst vellykkede udflugt.

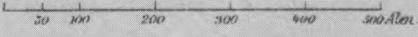


- a Skanderborg Kirke.
- b Toldkammer.
- c Prestegaarden.
- d Amtmands Bolig.
- e Hotel Skandinavien.
- f Apothek.
- g Raadhuss.
- h Stølen.
- i Hotel Phönix.
- k Fattighuus.
- l Skanderup Kirke.
- m Mindestøtte for Fr. V.

LILLE - SÖ
(Henning-Sö)

SKANDERBORG

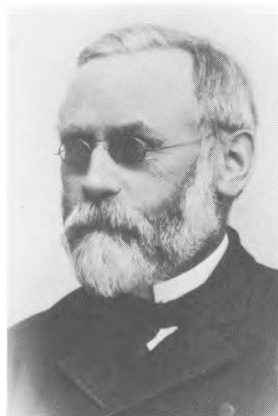
1:2000.



Bykort over Skanderborg - 1875. (Trap Danmark)

Stationsforstander M. Hansen - krigshelt fra '64

Den 1. oktober 1873 maatte Skanderborg tage afsked med stationsforstander Stemann, som med stor dygtighed havde beklædt posten siden 1. september 1869. Han var blevet udnævnt til stationsforstander ved Horsens station. Som ny stationsforstander i Skanderborg blev udnævnt C. A. V. Holst, der fungerede i embedet godt to aar. Han blev den 1. november 1875 forflyttet til Odense, og som hans efterfølger i Skanderborg udnævntes M. Hansen, som fungerede paa posten i næsten 20 aar. Han var ved Skanderborg-Silkeborg banens aabning i 1871 blevet udnævnt til stationsforvalter i Ry, og havde fra 1. juli 1872 fungeret som stationsforstander i Strib. Han var veteran fra krigen 1864, korporal og senere kvartermester ved 6. Dragonregiment, og havde for sin heltemodige indsats ved en træfning ved Thorsted syd for Horsens modtaget Dannebrogsmændenes hæderstegn.



Stationsforstander
C. A. V. Holst



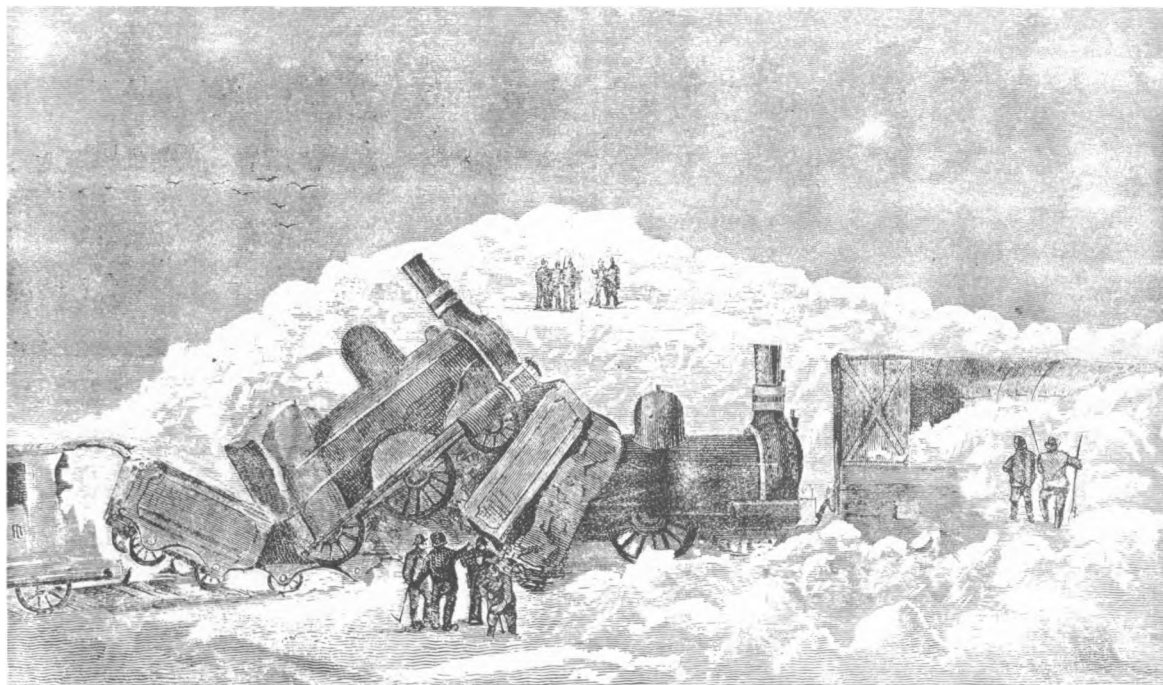
Stationsforstander
Morten Hansen

1876-1885 Hansted-ulykken

Den danske vinter med kraftigt snefald og fygninger var saa afgjort jernbanebestyrelsens værste fjende. De smaa lokomotiver med en begrænset trækraft havde vanskeligt ved at forcere snemasserne ude paa linien, og en række togstandsninger og forsinkelser hørte til vintertidens hverdag. Man disponerede ganske vist over smaa snepløve, som blev forspændt lokomotiverne, men oftest maatte der udkommanderes store arbejdsstyrker med skovle for at assistere ved rydningen af sporene.

En saadan snerydningsekspedition blev i december 1876 aarsag til den første store jernbaneulykke i Danmark. Det havde sneet kraftigt i juledagene, og ved landsbyen Hansted, nord for Horsens, var linien totalt lukket af store snedrivere. Jernbanebestyrelsen i Aarhus sendte derfor den 26. december to togstammer afsted, et mindre lokomotiv med sneplov og tender, og et kraftigere lokomotiv med tender og to personvogne, hvori befandt sig omkring 100 arbejdere. Ved Skanderborg station steg arbejdsholdets leder, overbanemester R. Sørensen, paa det forreste lokomotiv, og formand ved Skanderborg station, A. Rasmussen paa det efterfølgende persontog. Overbanemesterens instruks var den, at sneploven skulle forsøge at forcere snemasserne, og det efterfølgende tog skulle følge efter i passende afstand. Udfor gaarden »Hanstedholm« kørte sneploven fast i en stor snedrive. Det store lokomotiv, ført af lokomotivfører Petersen og formand Tornow, begge Aarhus, kom brusende bagefter, og uden at det synes, at nogen havde bemærket det holdende lokomotiv foran, brasede det med fuld kraft op i tenderen. Virkningen var forfærdelig.

Lokomotivet skar tenderen over i to dele, løb hen over dens nederste del, løftede dens øverste del med kulbeholdningen i vejret og kastede den med bunden opad helt ind over det forreste lokomotiv. Tenderens kulbeholdning begravede de tre personer, som befandt sig under det forreste lokomotivs skærm, som blev bøjet helt tilbage. De blev først bjerget to dage senere, da det



Jernbane-ulykken ved Hansted. (Illustreret Tidende)

lykkedes at skille de sammenfildrede lokomotiver ad.

Virkningen var ikke mindre frygtelig bagved. Den forreste personvogn blev tildels knust af tenderen, og den forreste kupe, hvori befandt sig omkring 25 arbejdere, blev totalt raseret. To blev dræbt og resten mere eller mindre alvorligt saarede.

Ulykken skete kl. 15, og først to timer senere indløb et uklart telegram til Aarhus. Der blev straks afsendt et hjælpetog med seks læger, men da det naaede frem, havde man fra Horsens allerede evakueret de døde og saarede til det derværende hospital. Ulykken kostede otte døde, deriblandt overbanemester R. Sørensen, Skanderborg, begge lokomotivførere og fyrbødere, samt formand Tomow. Blandt de godt tyve saarede var formand A. Rasmussen, Skanderborg.

Paa indstilling af direktøren for statsbanerne stillede ministeriet 5.000 Kr. til raadighed til midlertidig hjælp for de saarede og efterladte. Samtidig blev der fra privat side foranstaltet en indsamling til de ulykkesramte. Statsbanernes personale rejste i foråret 1878 et mindesmærke i Aarhus for de der begravede ofre for ulykken, og et paa overbanemester Sørensens grav paa Skanderup Kirkegaard.

Overbanemester Lysholm



Overbane mester Lysholm

Den 1. februar 1877 blev Lysholm udnævnt til overbanemester, med station i Skanderborg. Hans ansvarsomraade var linien Aarhus-Skanderborg-Silkeborg-Herning (fra 1903 fik han ansvaret for hele midtbanen til Skjern, ialt 111 km). Han var en human arbejdsleder og meget forekommende, men forlangte til gengæld orden og punktlighed.

Han var født i 1847 og kom efter sin konfirmation paa artilleriets underofficers-elevskole. Der-

fra blev han overflyttet til ingeniørtroppene, indtil han den 1. juni 1872 fik ansættelse som banemester ved de sjællandske baner. Her virkede han til sin ansættelse som overbanemester i Skanderborg.

Som borger i byen gjorde han sig fordelagtigt bemærket ved sin virkestrang og organisationstalent. Han var i en aarrække formand for den lokale vaabenbroder forening, og var et selvskrevet medlem af Haandværkerforeningens bestyrelse, mens foreningens omfattende byggeri af teatersal og restaurationslokaler stod paa. Han var desuden i mange aar bygningsinspektør for Skanderborg købstad.

Vandproblemer

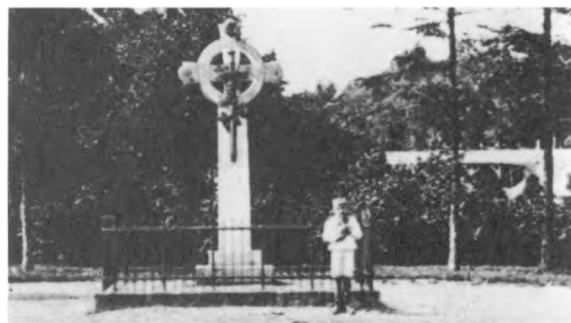
Lige fra starten havde der ved Skanderborg station været problemer med at skaffe tilstrækkeligt vand til forsyning af de forslugne damplokomotiver. Den brønd, som blev gravet i forbindelse med stationsanlæggets opførelse, var ikke overvældende effektiv, men da trafikken ikke var særlig stærk, slog vandmængden til. Det varede imidlertid ikke mange aar, før trafikintensiteten krævede en løsning paa dette problem. Der blev anstillet vidtløftige undersøgelser om, hvorledes der kunne tilvejebringes en bedre vandforsyning, og disse mundede ud i en plan om at hente vandet gennem en rørledning fra Skanderborg Storesø, op til cisternen paa stationen.

I maj 1877 indsendte overbaneingeniøren et andragende til Amdraadet om tilladelse til at nedlægge en vandledning af jernrør i rabatten ved stationsvejen, ned til Niels Ebbesens Minde. Herfra skulle ledningen føres under hovedlandevejen ned til Storesø. Dette kunne raadet imidlertid, af lokale hensyn, ikke godkende. Der blev saa udarbejdet et andet projekt med en mere direkte rørføring fra stationen til Storesø. Med erstatning til private grundejere, hvis grunde skulle gennemgraves, ville dette koste ca. 9.000 Kr. Samtidig hermed foretog man prøveboringer oppe ved stationen, og det viste sig, at der ved den første stenkiste syd for stationen fandtes et stærkt vandførende lag i 20 fods dybde. Der var desuden den fordel, at stenkisten laa paa jernbanens egen grund. Det blev besluttet at nedsænke en brønd paa stedet, og yderligere an-

bringe borehuller i bunden af brønden, ned til et ca. 15 fod dybere liggende vandførende lag. For en bekostning af ca. 7.000 kr. sikrede banen sig derved en acceptabel vandforsyning til stationen for de kommende aar.

»Niels Ebbesens Minde«

Den førømtalte mindesten for Niels Ebbesen blev indviet den 28. april 1878. Indvielsen var blevet knapt et aar forsinket paa grund af et uheld under hugningen af det store granitkors. Initiativtageme til dette lille mindeanlæg var en kreds af borgere i Skanderborg, som mente at man burde rejse den store nationalhelt et minde paa stedet, hvor han faldt. Sammen med sin bondehær forsøgte han i 1340 at indtage det tyskbesatte Skanderborg Slot men maatte lade livet i en desperat kamp mod en tysk hærstyrke, som sydfra var kommet deres belejrede landsmænd til undsætning.



Mindestenen for Niels Ebbesen, ved »Mindet« i Skanderborg

Komiteen havde sikret sig en ubebygget plads overfor jernbanestationen til mindesmærket, omtrent paa det sted, hvor man formodede han mistede livet, og i 1870 udsendte man en opfordring til amtets beboere om at støtte sagen økonomisk. Der blev i Aarhus nedsat en lignende komite, men da »der samtidig blev stillet forskellige krav til i øjeblikket mere paatrængende øjemed«, nød planerne ikke synderlig fremme det følgende aar. I sommeren 1872 lod den lokale komite igen høre fra sig, med en opfordring til hele landets befolkning om at yde tilskud, saa mindesmærket kunne blive saa smukt og vær-

digt som den helt, det skulle minde om. Der skulle gaa endnu fem aar, før komiteen raadede over de fornødne pengemidler til at realisere planen. Man havde i mellemtiden bestemt sig for at rejse støtten paa en plads, hvor vejen op til banegaarden gik fra landevejsgaden mod Aarhus. Det var en lille jordhøj, som ejedes af en af byens store ejendomsbesiddere, prokurator Bagger, og i oktober 1876 købtes pladsen for 500 Kr., hvortil kom en udgift paa ca. 100 Kr. til regulering og kulegravning, som blev foretaget i foråret 1877. Der var ialt indsamlet 4.307 Kr. til formaalet.

Privatbanen Silkeborg-Herning

En del læsere klagede i oktober 1877 i lokalpressen over, at togene paa Silkeborglinien kørte dræbende langsomt. Man paastod, at togpersonalet ligefrem havde ondt ved at faa tiden til at gaa under kørslen. En læser fra Herning kunne meddele, at man paa den nye strækning Silkeborg-Herning var langt ringere stillet. Det ville glæde ham meget, om man kunne henlede vedkommendes opmærksomhed herpaa, saa ogsaa den bane kunne opnaa en hurtigere kørsel.

Silkeborg-Herning banen var blevet bygget af en af vestkystens driftigste og mest energiske mænd, kammerraad og prokurator Møller i Ringkøbing. Han fik i november 1872 koncession paa strækningen, og paabegyndte anlægsarbejdet i september 1874. For de fleste stod dette anlæg som en halvt fortvivlet gerning, idet ingen tænkte sig, at en bane for privat regning, ført gennem landets goldeste egne, kunne blive et rentabelt foretagende. Men Kammerraaden var klogere, idet han sikkert havde forudset, at Staten havde brug for en forlængelse af nettet fra Vestbanen til Herning. Da hans bane var færdig i august 1877, bortforpagtede han den til Staten for 25 Aar, med forkøbsret. Denne ret benyttede Statens sig af allerede i Efteråret 1879, til stor tilfredshed hos Herningboerne, som ved møder og resolutioner havde opfordret regeringen til at tage dette skridt. Kammerraad Møller og hans bankforbindelse, Handelsbanken solgte Silke-

borg-Herning banen til staten for 330.000 Kr. pr. banemil.

Den førømtalte langsomme kørsel paa Skanderborg-Herning banen kunne ikke kun lastes jernbanebestyrelsen. Det viste sig hurtigt, at funderingsarbejderne paa den privatbyggede strækning ikke var for gode. Dæmningen ved Fundermose begyndte at synke først i oktober 1877, hvorfor togene maatte køre med stor forsigtighed, og der blev sendt en mængde arbejdere ud for at fylde jord paa. Men faa dage senere gik det helt galt. Dæmningen sank knap 10 fod over en strækning paa omkring 100 alen, og al trafik maatte øjeblikkelig indstilles. Først efter tre dages intens indsats var man kommet saa vidt med udbedringsarbejderne, at togene igen kunne passere med stærkt nedsat fart. Midt i november maaned var det galt igen paa samme sted, og jernbanedriften var indstillet et par dage.

Vinterproblemer

Med tøbrudet i foråret 1878 var der igen problemer med jordsætninger paa Silkeborg linien, denne gang paa Skanderborg mark, lige udenfor stationen. Et stort hul paa ca. 10 fods dybde og 60 fods bredde maatte udbedres, og i den mellemliggende tid foretog personalet ved Skanderborg station en sporforlægning, saa uheldet stort set ikke kom til at berøre togdriften.

Langt alvorligere kunne det være gaaet ved et jordskred ved vogterhuset i Svejebak den 19. februar 1880. Det var et forfærdeligt uvejr, med regn og storm, og ledvogterkonen havde hele dagen været i bestandig angst for dæmningen lidt fra huset. Da toget fra Silkeborg var meldt, begav hun sig, trods det forrygende vejr, hen til dæmningen for at overbevise sig om, at den var farbar, og hun saa da til sin store skræk, at jordunderlaget var skudt ud i en dybde af 2 alen, over en strækning paa 14 alen. Hun løb ud ad linien, og det lykkedes hende at faa standset toget umiddelbart før udskydningen. »Hendes snarraadighed og paapasselighed har uden tvivl forhindret en ulykke, hvorfra næppe nogen af de i toget værende var sluppet med livet«, skrev pressen om tildragelsen.

Statsbanerne foretog i vinteren 1877 en væsentlig forbedring af opvarmningen af 1. og 2. klasse

personvognene. Der havde i de første aaringer slet ikke været varme i vognene, men fra vintren 1872 havde man anvendt jembakker, fyldt med opvarmede smaasten. Nu forbedrede man dette system ved at opvarme kupeerne med tørvekul, anbragt i ildkasser i varmeapparaterne under sæderne. En anden forbedring af servicen overfor det rejsende publikum var foretaget i 1876, idet der blev indrettet toiletrum i personvognene for 1. og 2. klasses passagerer. Det kunne »undtagelsesvis, under særlige omstændigheder, dog ogsaa tilstedes 3. klasses passagerer at benytte dem«.

I efteraaret 1882 blev der indsat nogle nye lokomotiver til brug ved iltogsforbindelserne paa strækningen Aarhus-Vamdrup. De var fabrikeret i Berlin og kunne, med ti vogne foruden lokomotiv og tender, præstere en gennemsnitshastighed paa 8,4 mil i timen (63 km/t). Maskinerne var forsynet med en ny opfindelse, en dampvacuumbremse, som var sat i forbindelse med samtlige i toget værende bremsere. Et tryk fra lokomotivførerens side kunne saaledes aktivere samtlige bremsere i toget paa een gang.

Hotel »Bellevue«

Paa et byraadmøde i Skanderborg den 3. december 1879 behandlede man et andragende fra værthusholder Ole Christensen i Skanderborg. Han ønskede bevilling til at drive gæstgiveri og værtshus ved jernbanestationen. Ansøgningen gav anledning til en længere diskussion i raadet, og det vedtoges slutteligt at protestere paa det kraftigste mod andragendet. Det maatte anses som skadeligt for købstadens næring. Denne opfattelse blev meddelt Amtsraadet, som behandlede sagen paa sit ordinære møde den 18. februar 1880, og ogsaa her gav andragendet anledning til en større diskussion med hug til alle sider. Amtmand Regenborg orienterede medlemmerne om, at Skanderborg by var imod sagen af konkurrencemæssige hensyn, men til gengæld kunne publikum nok anke over, at hotelvognene fra Skanderborg ikke mødte op ved nattogetnes ankomst. Kom en rejsende kl. 5 om morgene



*Stiftamtmand T. A. J.
Regenburg*



*By- og herredsfoged
O. C. A. Winge*

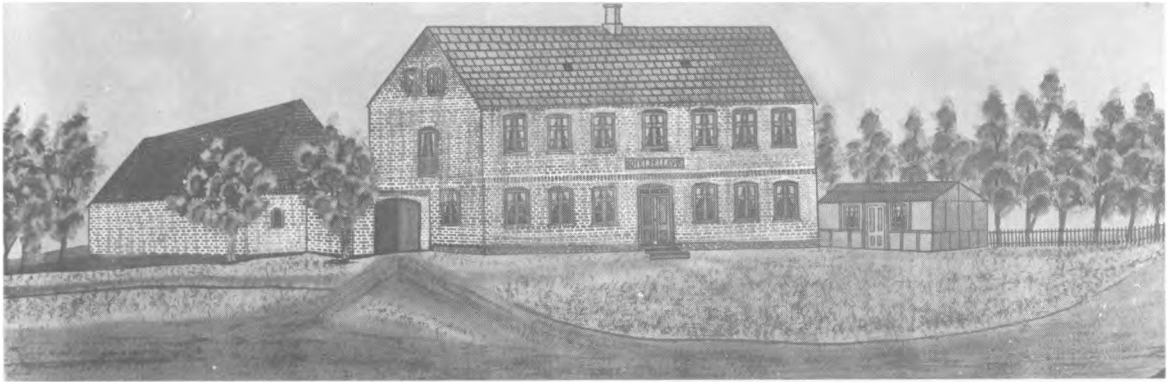
nen til stationen, var han tvunget til at spadsere ned til byen, hvorledes vejret end var. Ikke engang stationens beværtning var aaben om morgenen ved togets ankomst.

Efter hans mening talte vægtige grunde i det hele taget for, at et nærliggende gæstgiveri med rejsestald ville være ønskeligt. Dersom jernbanevæsenet havde indrettet stationen mere tidssvarende, ville sagen stille sig noget anderledes. Nu var f.eks. 2. klasses ventesaal ikke andet end en stor gang, og et længere ophold paa stationen maatte gennemgaaende betegnes som mindre behageligt.

Efter en længere forhandling vedtog Amtsraadet at udtale, at det maatte erkendes, at forholdene ved jernbanestationen ikke var heldige. Navnlig følte savnet af en rejsestald, og forsaavidt jernbanebestyrelsen ikke kunne afhjælpe dette savn, hvad der ville være det heldigste, saa troede Amtsraadet at maatte tage hensyn til andragendet. I skrivelse af 6. august 1880 meddelte indenrigsministeriet gæstgiver Ole Christensen bevilling til at drive »Gæstgiveri for Rejsende« ved Skanderborg station, og i oktober samme aar købte han af lærer Roedsted fra Skanderborg et stykke markjord paa omkring en skæppe land. Arealet laa lige overfor jernbanestationen og kostede 2.500 Kr.

Efter en del tovtrækkeri med Amtsraadet om bygningernes placering paa grunden kom Ole Christensen i gang med byggeriet ved aarsskiftet, og den 8. september 1881 kunne han aabne dørene til sit nye hotel »Bellevue«, et navn den beholdt indtil 1898, hvor konkurrencehensyn tvang ham til at ændre navnet til »Jernbanehotellet«.

Hotel »Bellevue« blev hurtigt et yndet møde-



Hotel »BELLEVUE« ved Skanderborg station, 1883. Træhygningen til højre er den fatale keglebane (Chr. Hansen)

sted for byens borgere, og i 1883 anlagde Ole Christensen en keglebane for at sætte yderligere skub i omsætningen. Men saa blev Skanderborgs politimester, by- og herredsfoged Winge harm. Efter en over hundrede aar gammel forordning, hvorved »Gæstgiveri for Rejsende« fortolkedes saaledes, at personer med bopæl indenfor en mil fra gæstgiveriet ikke maatte beværetes, idømte han Ole Christensen en mult paa 40 Kr. for overtrædelse af loven.

Ole Christensen udbad sig en fortolkning fra Skanderborg byraad om begrebet »Rejsende« og søgte samtidig, for at faa rene linier, bevilling ogsaa som værtshusholder. Dette sidste kunne raadet imidlertid absolut ikke anbefale, da det kunne skade købstadens næringsdrivende. Man

kunne paa den anden side godt indse, at det var uheldigt, at værten ligefrem maatte holde forhør over sine gæster, før han serverede for dem. Da raadet imidlertid ikke saa sig i stand til at løse den gordiske knude, vedtog man kort og godt, at man ikke fandt anledning til at udtale sig om sagen.

Amtsraadet indtog samme standpunkt, selvom man nok fandt, at politimesteren var faret vel haardt frem i den sag. Amtsraadsmedlem Jens Busk var forundret over, at landboerne skulle under censur. »Byens borgere maa godt gaa ud og drikke en bajer, men paa landet maa de, der bor indenfor en mils omkreds, ikke komme paa kroen. Den er kun for rejsende«. Amtsraadet vedtog følgende resolution: man troede, at den



Jernbane-Hotellet, efter ombygning

af politiet af ordet »Rejsende« opstillede fortolkning ville medføre uoverstigelige praktiske vanskeligheder, men maatte overlade sagen til ministeriets afgørelse.

Denne forelaa den 28. november 1883 og udtalte i sin enkelhed, at ministeriet ikke ville indlade sig paa en fortolkning af de i den udstedte gæstgiverbevilling indeholdte bestemmelser. Et andragende om værtshushold kunne ikke bevilges. Ole Christensen forsøgte at fremtvinge en klar definition af sin bevilling ved at anke Skanderborg underrets dom til overretten i Viborg. Denne gav underretten medhold og skærpede dommen til en mulkt paa 60 Kr.

Odder-banen

Flere egne i Jylland meldte sig som interesserede i at faa del i jernbanernes velsignelse, saaledes ogsaa Odderegnet. Der var allerede i sommeren 1875 blevet holdt nogle orienterende møder om en privatbane, med storkøbmand Hans Broge fra Aarhus som formand for det nedsatte arbejdsudvalg. Men det var først i foraaet 1881, at der rigtigt kom gang i sagen. Fhv. folketingsmand N. Jensen, Dyngby gik ind for en Aarhus-Ørting bane, da »det gjaldt om at bringe Odderegnet i den kortest mulige forbindelse med det størst mulige marked«. Andre gik ind for en linie fra Odder til Hovedgaard, og igen andre en linie fra Odder til Skanderborg.

Da sagen var paa dagsordenen ude i de vedkommende egne, hastede det for tilhængerne af Skanderborg linien at agitere for deres sag. De foreslog to alternative linier: Hou havn, Halling, Gosmer, Odder, Snærild, Hvilsted, Fruering sogn, Skanderborg, eller: Odder, Torrild, Krogstrup, Assendrup, Hylke, Skanderborg. Det var deres absolutte overbevisning, at Skanderborg var stedet, hvor privatbanen skulle støde til statsbanernes linie. De smaa byer ville kunne faa en opvækst ved direkte forbindelse med hverandre, i stedet for at blive kvalt af deres store naboer. Og hvilken betydning for Odderegnet ville det ikke have, at man over Skanderborg-Silkeborg-Heming banen i den nærmeste fremtid kunne forvente at komme i direkte forbindelse med vestbanen og Esbjerg, og dermed verdensmarkedet i England.

Det var dog paa forhaand en umulig opgave at sidde til bords med de store. Det forlød, at grosserer Hans Broge havde tilbudt Aarhus kommune et kontant beløb paa 10.000 Kr. til opførelse af »Clemensbro« i Aarhus, hvis kommunen ville støtte en direkte bane fra Aarhus til Odder med en aktietegning paa 200.000 Kr. Andre ville vide, at hofjægermester Holstein-Rathlou i Odder var indstillet paa at indskyde 150.000 Kr., hvis linien blev Hou-Odder-Hovedgaard. Han gik dog senere ind for Aarhus-Odder linien. Aarhus kommune syntes i første omgang ikke særlig begejstret for Aarhus-Odder banen. Den tegnede sig i hvert fald kun for 60.000 Kr. aktier, men i februar 1882 blev det paa et lukket møde vedtaget at sætte beløbet op til 150.000 Kr.

Samtidig arbejdede man fra Horsensfronten paa en sydgaaende bane fra Odder til Tvingstrup. Det var saaledes enormt stærke kræfter, der modarbejdede Odder-Skanderborg forslaget, og anstrængelserne led da ogsaa total fiasko.

I begyndelsen af maj 1882 var Aarhus-Odder banen færdigbehandlet og vedtaget i baade folketing og landsting, og den 19. juni 1884 kørte det første tog paa linien.

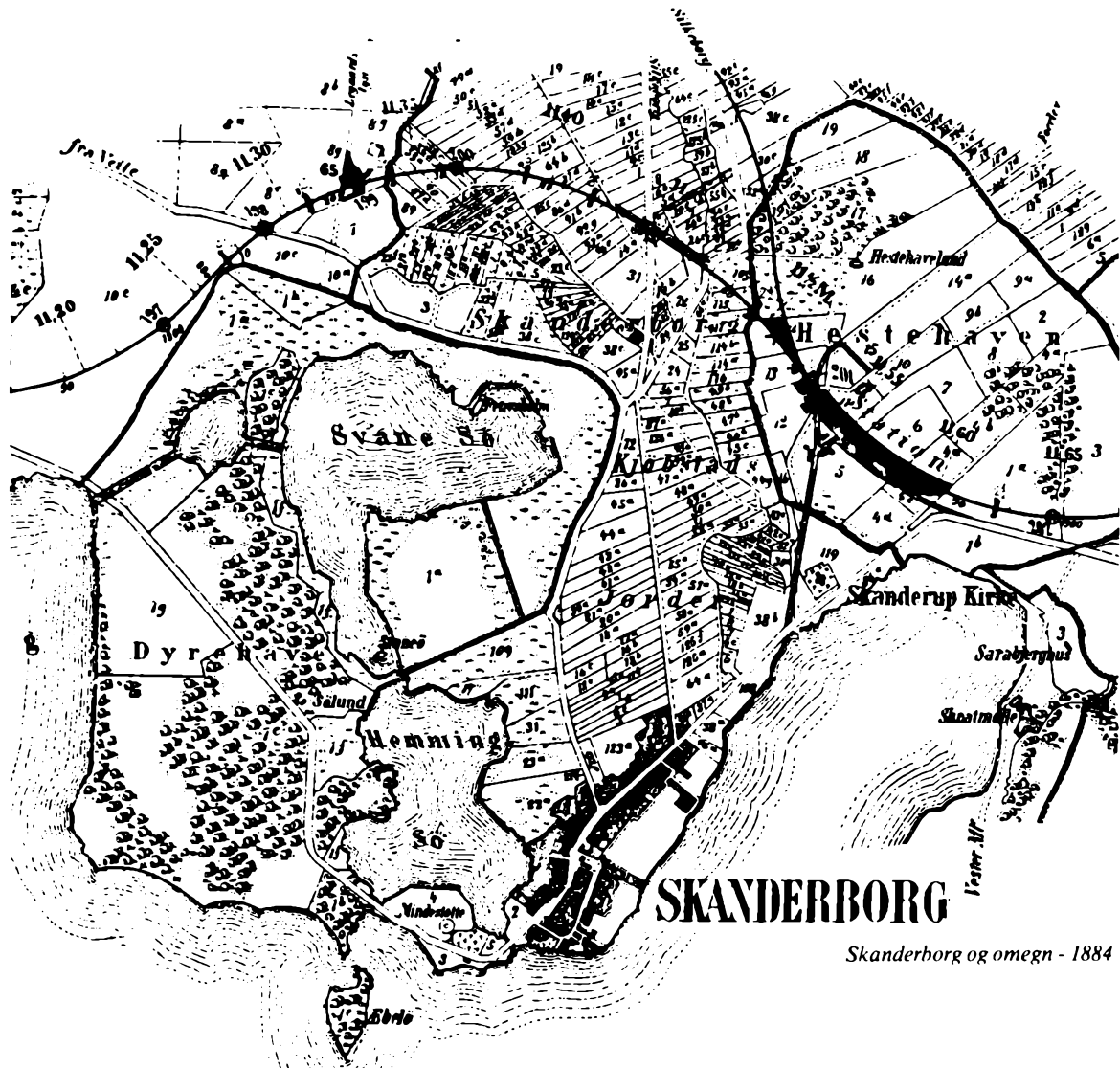
Udsigt til en Brædstrup-bane

Var slaget om en Skanderborg-Odder bane saaledes tabt, saa var der dog maaske chance for at vinde et andet, idet beboerne paa Østbirk/Brædstrup egnen ogsaa ønskede at komme i forbindelse med den jyske længdebane. Paa et stort jernbanemøde i Sandvad Kro den 6. august 1882 drøftede godt 100 beboere muligheden for at faa en privat jernbane anlagt, idet man erkendte, at en statsbane »næppe ville blive gennemført før i vore børnebørns tid«. Det springende punkt var lineføringen, hvorom det var stærkt delte, og yderst lokalprægede meninger. J. P. Christensen fra Sdr. Vissing foreslog en bane fra Skanderborg over Brædstrup til Esbjerg. Denne linie var lang, men den ville gøre nytte. Amtsraadsmedlem N. Skovgaard, Velling foretrak Hylke som udgangspunkt, da der var erfaring for, at en privatbane, der endte i en stor

købstad, aldrig betalte sig paa det sidste stykke. Andre foretrak Horsens ud fra den betragtning, at Horsens by sikkert ville skæppe godt i kassen ved dette valg. Der blev nedsat et udvalg med fabrikant Holst, Kloster Mølle som formand, til at arbejde paa tre alternative linieføringer: en Horsens-Østbirk-Ring bane, en Horsens-Østbirk-Burgaarde bane, og endelig en bane i nordvestlig retning, udgaaende fra et punkt paa statsbanen mellem Skanderborg og Horsens. Efter en række møder, hvor lokalinteresser og gensidigt jalousi sejrede over sagligheden, nedlagde arbejdsudvalget sit mandat, og der blev i stedet nedsat et nyt udvalg med en repræsentant fra hver af de implicerede kommuner. Paa et møde den 13. oktober fremlagde udvalget to forslag: Horsens-Østbirk-Burgaarde til en udgift af ca. 850.000 Kr., og Horsens-Nim-Brædstrup, med den første mil fælles med Uldum banen, til en udgift af ca. 600.000 Kr.

Der blev berammet et nyt møde i Østbirk den 21. oktober, og her fremlagde fabrikant Holst et nyt forslag, en linie fra Brædstrup mod nord, efter Østbirk-Yding. Ført helt til Yding ville banen trænge dybt ind i oplandet, og navnlig Voerladegaard sogn ville nyde godt deraf. Banelængden ville kun blive ca. 1 mil og koste omkring 250.000 Kr. Højskoleforstander Bojsen, Gedved ville foreslaa en Handsted-Vinding linie, og efter nogen diskussion vedtoges det paa mødet at lade udarbejde en skitse over dette forslag.

Udvalget aflagde beretning paa et møde i Sandvad Kro den 18. november. Banens længde ville være 4,1 mil, og den samlede udgift godt 1 million kr. Ved en afstemning blev projektet vedtaget, og der blev udpeget en mand fra hver af de implicerede byer til at opkræve bidrag til at faa linien afstukket. Efter mødet udtalte Bojsen ved en punchebolle ønsket om, »at det



Skanderborg og omegn - 1884

jernbaneæg, som var lagt i Sandvad, maatte blive ruget godt ud, saa at der af ægget kunne komme en levende kylling, der kunne faa store vinger, den ene til Tørring og den anden til Vinding. Brystet skulle naturligvis være Horsens«. Saa let skulle det imidlertid ikke gaa, for særinteresserne var fortsat fremherskende. Træskomændene i Sdr. Vissing var af den overbevisning, at træet ville blive dyrere, hvis banen kom, og landboerne var bange for, at transporten af deres varer ville blive langt mere bekostelig end med de lokale fragtmænd. Da saa kommunerne blev opfordret til at binde sig for tilskud til foretagendet, var det sket med solidariteten, og i januar 1884 nedlagde jernbaneudvalget sit mandat og henlagde sagen.

Der blev gjort endnu et krampagtigt forsøg paa et møde i Brædstrup Kro den 6. marts 1884, men meningerne var stadig stærkt delte, og da landinspektør Asmussen, Birkholm genoplivede ideen om en bane fra Skanderborg til Esbjerg maatte det erkendes, at tiden endnu ikke var moden for en bane i Østbirk/Brædstrup omraadet.

Et drikkegilde i Hylke

En aften i slutningen af marts 1882 havde en banevogter ved Hylke indbudt et par tilrejsende skovarbejdere til et animeret drikkegilde. Da gæsterne forlod selskabet, fik de det indfald, at de ville køre paa banevogterens dressine til Hovedgaard, hvor de havde kvarter. Da dressinen imidlertid var forsvarligt sikret med jernkæde og laas, hentede den ene af dem en stor økse fra vogterhuset, hvorefter han overhuggede kæden og kørte dessinen ud paa hovedsporet. Kammeraten var i mellemtiden blevet overmandet af aftenens strabadser og havde lagt sig til at sove paa jernbaneskraaningen. I samme øjeblik kom nattoget fra Skanderborg brusende hen ad skinnerne og ramte dressinen med voldsom kraft. Lokomotivføreren standsede toget og fjernede resterne af dessinen samtidig med, at hans kolleger optog forfølgelsen af en person, der hastigt flygtede hen over markerne. Det lykkedes dem ikke at indhente ham, hvorimod de arresterede den stadig dybt slumrende kammerat paa bane-

skraaningen. Ved den efterfølgende retssag røbede han ikke sin medskyldige og maatte alene betale gildet med 10 dages fængsel paa vand og brød.

Trange lokaleforhold paa stationen

Skanderborg jernbanestation havde for finansåret 1881-82 præsteret godt 1% af den samlede jernbaneindtægt. Som ankomststation havde den ekspederet 55.319 rejsende, som afgangstation 55.980. Bruttoindtægten for person- og godstrafikken var ialt paa 119.526 Kr. Det efterfølgende finansaar viste en samlet indtægt for stationen paa 123.633 Kr., hvilket placerede Skanderborg station som nummer 12 af samtlige danske jernbanestationer. For godstrafikkens vedkommende laa stationen som nummer 32.

Denne udvikling havde som en naturlig følge, at pladsforholdene paa stationen med aarene blev yderst trange, og fra politisk side var man ogsaa opmærksom paa problemet. I anmærkning fra finanslovsforslaget for 1884 hed det om Skanderborg station:

»1. og 2. klasses ventesal, saavel som det lokale, hvor rejsegodsekspeditionen foregaar, er meget indskrænket (henholdsvis ca. 50 og 40 kvadratalen), hvilket er saa meget mere generende, som stationen har en anelig persontrafik, navnlig om sommeren af lystrejsende til Silkeborgbanen. En grundig forbedring vil kunne opnaas uden stor bekostning ved, at de lokaler, som er overladt postvæsenet i den vestlige ende af stationsbygningen, stilles til jernbanens raadighed. Herved vil der kunne gives 1. og 2. klasses ventesal og ekspeditionslokalerne den dobbelte størrelse. For postvæsenet maatte der da opføres en mindre bygning øst for stationen med det fornødne kontor- og pakhusrum. Bekostningen til gennemførelsen af denne forandring vil udgøre: Til forandring af hovedbygningen 1.800 kr., til en ny, mindre bygning for jernbanepostvæsenet 5.900 kr., til diverse mindre arbejder (perronforlængelse, brolægning etc.), samt tilfældige og uforudsete udgifter 1.800 kr. = ialt 9.500 kr«.

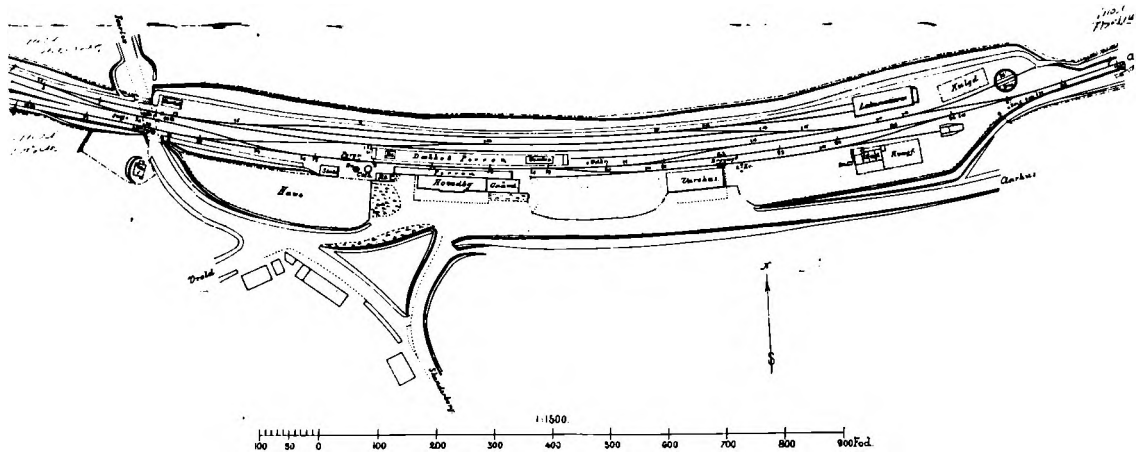
Finanslovsbetænkningens kommentar hertil var nedslaaende: Til udvidelse af bestaaende jernbaneanlæg er der opført et betydeligt beløb, større end paa indeværende aars finanslov, og udvalget foreslaar derfor at nægte bl.a. udvidelser paa Skanderborg station.

Lokalpressen tog sagen op i sommeren 1884, hvor presset paa den lille station til tider var katastrofalt. Følgende referat illustrerer tydeligt situationen:

»Paa Skanderborg station var der søndag aften et liv og en trængsel, som er helt usædvan-

lig. Det ene mægtige tog efter det andet rullede ca. kl. 9 ind paa stationen, og ligeledes afgik, navnlig nordpaa, ved samme tid et tog, hvortil man i længde sjældent har set mage. Silkeborgtoget indeholdt mindst 21 vogne, og toget nordpaa omtrent 30. Trængslen paa perronen var da ogsaa overordentlig stor, og det er i grunden mærkeligt, at der ikke skete en ulykke.

Fra personalets side blev der udvist en stor nidkærhed og paapasselighed. Imidlertid, den tid maa komme, da rette vedkommende ind-



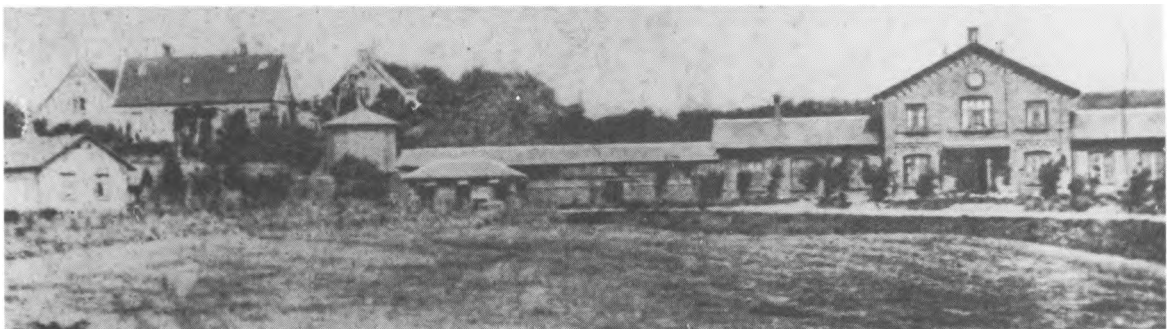
Spor-anlæg ved Skanderborg station - 1880

ser, at der af hensyn til publikum bør gøres noget for en udvidelse, og eventuel flytning, af Skanderborg jernbanestation.

Stationens lokaler er uanstændig smaa, og perronen er alt for smal (kun 6 alen) og alt for kort. Der kan kun holde 7 vogne af maaske 20 ved perronen, resten maa holde udenfor. De

nuværende smaa forhold er nærvæd en skandale for jernbanebestyrelsen.«

De passagerer, som var saa uheldige at skulle stige ud af vognene udenfor perronarealet, maatte springe ned fra en højde af ca to alen. Herrerne kom i reglen ned paa benene, men mange af damerne paa hovedet, naar deres klæder hang fast i et eller andet paa vogndørene.



Skanderborg station - 1880. I baggrunden til venstre, oppe paa skrænten gaarden »Godthaab«

Selve stationsbygningen rummede foruden postlokalet et kontor, to ventesale, en smal gang og restauration. Ventesalene var uanstændigt smaa, særlig 2. klasses ventesal, som maalte 7 alen i længden og 10 alen i bredden og kunne rumme en snes mennesker. Begge ventesale blev benyttet til gennemgang for publikum.

Inde paa selve jernbanekontoret var pladsen endnu mere kneben, ca. 6 alen i kvadrat. Herfra foregik billetsalget og godsekspektionen, samt betjeningen af fem telegrafapparater. Desuden fungerede det som kontor for saavel stationsforstanderen som alle ekspedienterne.

»Den første, den bedste hørkræmmer i Kjøbenhavn er i denne henseende lige saa flot anlagt som jernbanekontoret paa Skanderborg station«, skrev lokalpressen ironisk.

Samme referent foreslog at indføre perronbilletter om søndagen for at mindske trængslen og forhindre forskellige ungdommelige elementer nede fra byen i at lave spektakler. Man havde fornylig oplevet en faretruende situation, da en forkert udraabning bragte publikum ud paa skinnerne for at komme over til Silkeborgtoget. I det samme bruste det fra Aarhus ventede tog ind paa stationen, og kun personalets konduite hindrede, at de mange mennesker paa sporet blev pløjet ned.

At der samme aar blev foretaget en større udgravning af skrænten op mod »Godthaab« og anlagt et nyt spor var ret uforstaaeligt for menigmand, da sporet ikke godt kunne anvendes til meget andet end hensættelse af ikke disponible vogne. »At lade ankommende tog løbe ind paa den afkrog er udelukket, men det er vel atter noget af det lapperi, som kun bringer udgifter, men ingenlunde i virkeligheden afhjælper det længe følte savn«, sluttede avisen.

En forsømmelig lygtetænder

Byens raad besluttede i foråret 1884 at opfylde et længe næret publikumsønske om at faa kommunens del af stationsvejen oplyst om natten. Der blev bevilget otte gadelygter til opsætning paa vejen (fra hovedgaden til lidt nord for det nuværende Egholmsvej/Østergade kryds), og som en ekstra service overfor de ankommende

med nattoget vedtoges det at lade lygterne, baade paa Stationsvejen og byens hovedgade, brænde til kl. 0.30 – dog fraregnet de aftener, hvor der var maaneskin.

Resten af vejen op til stationen laa fortsat i diabolisk mørke, da Amtsraadet, hvorunder vejstykket sorterede, ikke ønskede at investere i gadebelysning.

Som følge af den forøgede arbejdsbyrde blev lygtetænder Nielsens løn forhøjet fra 225 kr. til 275 kr. aarligt. Det var han imidlertid ikke tilfreds med. Han ville have 300 kr. aarligt, hvilket forlangende fik adskillige byraadsmedlemmer til at fare i harnisk. Han var den kommunale bestillingsmand, som raadet havde vanskeligst ved at gøre tilpas. De sidste par aar havde saaledes været præget af evindelige anmodninger om lønforhøjelser og gratialer, paa trods af en stadig ringere pasning af lygterne. Han fyldte ikke lamperne op med olie hver aften og oversvinede lampeglassene med sine fedtede handsker, som syntes fastgroet til hans hænder.

Til sidst tabte byens borgere taalmodigheden og indsatte følgende læserbrev i Skanderborg Amts Avis: »en genial lygtepudser og lampetænder er unægtelig det pragteksemplar, vi har heri byen. Efter i lange tider at have passet sin dont slettere og slettere, er han nu naaet til – slet ikke at tænke lygterne. Vil byraadet ikke ganske alvorligt tage sig af den sag«.

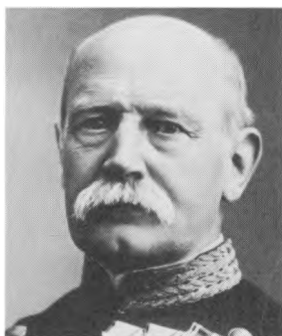
Byraadsmedlem, postkontrahent Winther, under hvem gadernes belysning sorterede, havde allerede gentagne gange givet Nielsen kraftigt paalæg om at forbedre sig, men det hjalp ikke videre, og til sidst maatte han anmode borgmesteren, byfoged Winge om at tage affære. Det havde den ønskede virkning, og i betragtning af denne, for alle saa synlige forbedring af lampernes lyskraft, vedtog byraadet at bevilge ham de ønskede 300 kr.

Hermed var genvordighederne ikke overstaaet, for det viste sig snart, at lygtepælene paa Stationsvejen var yderst udsatte for overlast. De smaa træpæle blev enten kørt ned eller væltet af blæsten. »I nat gik der en, i dag en – bliver det saadan ved, bliver det en dyr historie«, udtalte et byraadsmedlem, som var af den faste overbevisning, at det var fulde folk oppe fra udskænkningstederne ved stationen, som kørte lygterne i stykker.

En panteauktion

Med dannelsen af Ministeriet Estrup i 1875 skulle demokratiet i Danmark komme til at opleve nogle trange aar, med grov forfølgelse af politiske modstandere og en folkestemning paa randen af borgerkrig. Først i april 1894 blev der sluttet et storpolitisk forlig, som skabte ro i landet, og som førte til Estrups tilbagetræden til fordel for ministeriet Reedtz-Thott.

Det var fra starten Estrups maal at hævde landstingets ligestilling med folketinget og tillige at fremme landets forsvarsvæsen, ligemeget hvad det kostede, og navnlig paa det sidste punkt blussede striden snart op mellem regeringen og Venstre. I 1877 kunne folketing og landsting ikke komme til enighed om en finanslov, og Estrup udstedte saa sin første provisoriske lov. Forholdet mellem de to partier blev mere og mere spændt med aarene, og fra 1881 indførte Venstre sin »visnepolitik« overfor Højre. Men Estrup veg ikke, og i foråret 1885 kulminerede den ulmende ufred i aaben kamp.

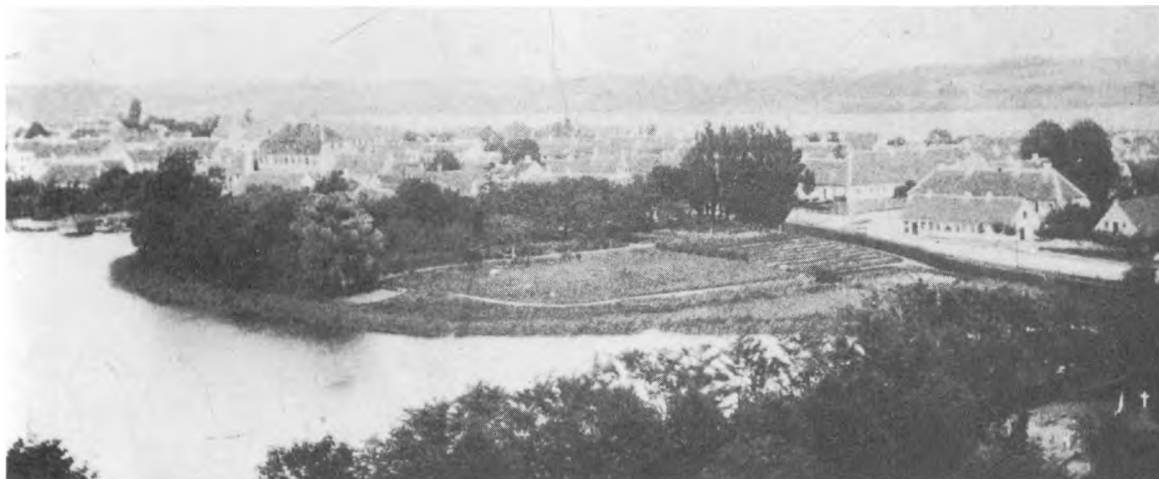


Borgmester F. A. Thiele

Skanderborgegnen, som var kendt over det ganske land som »Venstres faste borg«, oplevede sin rigelige del af dramatikken, da alle afvigere fra regeringens politik var udsat for chikanerier og forfølgelse. Ogsaa jernbanens funktionærer stod for skud. De fik valget mellem at udmelde sig af oppositionelle foreninger eller afskedigelse af statens tjeneste.

Som modtræk til statens haardhændede politik foranstaltede Venstre protestmøder overalt i landet. Det blev paapeget, at landets grundlov klart var overtraadt. Af lovens § 49 fremgik det klart og tydeligt, at »førend en finanslov var vedtaget i rigsdagen kunne skatter ikke opkræves«. Man opfordrede derfor befolkningen til at nægte at betale statsskat under provisoriet. Derved tvang man myndighederne til at pante hos de paagældende, med deraf følgende kaos, hvis befolkningen blot ville slutte talstærkt op bag aktionen.

Skanderborgegnens landboere og byens overbeviste venstremænd fulgte opfordringen op i stort tal, kraftigt støttet af det fanatiske venstreblad »Skanderborg Amts Avis«, og herredets politimester, borgmester Thiele fra Skanderborg fik en travl tid med udpantninger, assisteret af tvangsudskrevne, modvillige sognefogeder i omegnssognene. Flere af sognefogederne nægtede at medvirke og maatte gaa i fængsel for deres overbevisning. Det inddrevne pantegods blev solgt paa auktioner rundt om i sognene, og den almindelige procedure var den, at de udpantede tilbagekøbte deres effekter. Man havde paa den maade ikke betalt sin skat men var blevet den



Udsigt fra Slotskirkens taarn ned over Dommergaardens have ved Lillesø

aftvunget ved grundlovsstridige midler. Det var ildeset, og endog risikabelt, at byde paa fremmed pantegods under disse auktioner.

Den store generalauktion for Skanderborgegnens vedkommende foregik den 8. oktober 1885 oppe ved jernbanestationen i Skanderborg, lige op ad sporene, hvor togene kom og gik lige for næsen af folk. Det var et under, at alt gik godt, for der var over 400 mennesker forsamlet, og der var en trængsel og trykken, raaben og skrigen, overalt hvor man færdedes. Folk var desuden ikke i det elskværdigste humør, særlig ikke overfor de faa højremænd, som gjorde bud paa de udpantede effekter. Blandt tilskuerne bemærkedes Hr. Springborg fra Aarhus, omgivet af en lille stab fra den konservative klub i Aarhus. Han havde aaret før lavet telefonen mellem Skanderborg og Aarhus. Endvidere bemærkedes nogle faa proprietærer fra omegnen, bl.a. v. Holstein fra gaarden »Justenborg« i Vrold.

Ved middagstid begyndte aktionen og folk strømmede til, da en sav blev holdt i vejret. Efter nogen tavshed lød der pludselig et bud paa 10 øre. »Hvem var det?« raabtes der, og rundt omkring blev der svaret, at det var Springborg. Han protesterede kraftigt, men folk raabte: »Jo, det var ham. Det var marskandiseren fra Aarhus«. Springborg fortsatte sine protester og gemte sig bag vennerne. Derefter kom folketingsmand Jens Sørensens ringtromle under hammen, og det udløste en sand orkan af røster: »Folketinget leve – Folketingets formand leve – Jens Sørensen leve«. Politiet forsøgte forgæves at skaffe ro, men tumulterne blev værre og værre, efterhaanden som de tilstedeværende højremænd bød adskillige effekter ind. Mængden bølgede hen over det sølede jernbaneterræn, der var fuldstændig trampet til mudder, og snavset stænkede folk op ad benene.

Efter at en serie effekter var gaaet tilbage af mangel paa bud blev en stor kakkelovn budt op, og en stemme raabte: »femten kroner for den«. Det var v. Holstein fra »Justenborg«. Under harmfulde raab og stor staahej bød han den lavmælt op til 16 kr. og fik hammerslag.

Hele forsamlingen udbrød i rasende demonstrationsraab og slog kreds om ham. Han blev puffet og skubbet rundt til alle sider og havnede til sidst oppe i en stor grusdyngede ved toldkontoret. Herfra svingede han vildt med pibe og stok, og

stak saa pludselig i løb. Men han blev paany trængt op i grusdyngen, hvor en stærk mand forsøgte at beskytte ham, indtil politiet fik ham reddet ud af den rasende menneskemængde. Han bød ikke mere den dag og holdt sig i udkannten af forsamlingen, omgivet af højremændene fra Aarhus. Nederlaget var fuldstændigt for ham, for den købte kakkelovn var sporløst forsvundet fra jernbaneterrænet, da gaardens karl senere paa eftermiddagen kom for at hente den. Klokkeren 14 sluttede den dramatiske auktion, og det resterende pantegods blev i al stilhed transporteret til Aarhus, hvor det blev solgt paa en senere auktion, uden at det var blevet bekendtgjort i de lokale aviser.

Den dramatiske pante-auktion fik et retsligt efterspil paa dommergaarden i Skanderborg, hvor politimester Thiele idømte en serie bøder til de mest aggressive tilskuere.

1886-1892

Politik omkring stationens flytning

Den fanatiske kamp mellem landets to store politiske partier bragte i 1886 »Skanderborg Amts Avis« i en noget pinlig situation. Som lokalblad maatte den støtte en forbedring af jernbanestationen i Skanderborg, men som modstander af Estrups regering kunne den ikke godt velsigne anvendelsen af midler, som ikke var lovformeligt bevilget.

Baggrunden for denne interessekonflikt var en rapport fra overbaneingeniøren, som efter en række besøg paa Skanderborg jernbanestation havde erklæret forholdene for slettere end ved nogen anden station.

Fra regeringens side paatænkte man i konsekvens heraf en fuldstændig ombygning af stationen.

Som ankomst- og afgangstation havde den et passagertal paa omkring 125.000 aarligt, hvortil kom 70/80.000 omstigende til og fra Skjern-Silkeborg banen. Derved passeredes Skanderborg station aarligt af omkring 200.000 rejsende, lige saa mange som Horsens og Kolding kunne opvise. Til Skanderborg station ankom og afgik

daglig 16 ordinære tog, foruden ekstratogene, og om sommeren en række faste ekstratog lørdag og søndag. Efter den nye køreplan for 1886 ville antallet af daglige tog komme op paa 22. Den omstændighed, at Aarhus og Horsens ved Herning-Skjern banens aabning var kommet i bekvem forbindelse med vestbanen og Esbjerg havn, havde medført et betydeligt merarbejde paa Skanderborg station, med omskiftning af vogne i de forskellige tog, samt med gods- og kreaturtransporter.

Fra regeringens side paatænkte man, i konsekvens heraf, for alvor en vital ombygning af stationen. Der blev udarbejdet planer om en midlertidig udvidelse af stationsområdet i foråret 1886, med opførelse af en ny vandcisterne, midt mellem stationen og den sydlige overkørsel. Derefter skulle den gamle vandbeholder nedrives for at give plads for en tiltrængt udvidelse af perronen, med ca. 40 alen mod syd. Samtidig skulle den tidligere foreslaaede lille postbygning opføres, saa postkontoret i stationsbygningen kunne inddrages til ventesal. Endelig bebudede regeringen at ville fremsætte et lovforslag til en fuldstændig ombygning af stationen og flytning af stationsbygningen hen til den plads, hvor toldvæsenets pakhuis nu laa.

De samlede omkostninger formentes at blive 3/400.000 kr.

Helt tilbage fra jernbanens anlæggelse i 1868 havde det været mange skanderborgenseres kongstanke at faa stationen lagt nærmere ved købstaden, og dette ønske levede stadig hos

mange, bl.a. redaktør Oluf Jørgensen fra »Skanderborg Amts Avis«. Han skrev i en ledende artikel den 7. februar 1886:

»Vi er altsaa kommet saa vidt, at der for fuldeste alvor er tale om en ombygning af stationen og om en flytning af den, og nu er det, at der fra borgernes side heri byen maa handles, dersom der nogensinde skal blive tale om at faa jernbanestationen flyttet her ind til byen. Sker det ikke nu, da det er hensigten at ombygge stationen og derpaa ofre 3/400.000 kr., saa sker det aldrig, og vor lille by vil for evigt være dømt til mere og mere at sygne hen, som saa mange andre smaakøbstæder, der ødelægges af jernbanen i stedet for at høste gavn af denne mægtige nutids-pulsaare«.

Han var godt klar over, at det indebar store vanskeligheder, som skulle overvindes, og krævede betydelige ofre. Hvis banegaarden skulle være til nogen nytte for byen, maatte den vel have plads ved markedspladsen (det nuværende sygehusomraade). Togene sydfra skulle gaa over Storesø, paa en dæmning udfør Hylke Kirke, og ind gennem Dyrehaven til markedspladsen. I forbindelse med dæmningen kunne der ved siden af jernbanesporet anlægges en landevej, hvorved en del opland naturligt ville tilflyde købstaden. Fra markedspladsen kunne jernbanen føres vest om Skanderup Kirke, op til »Edelsborg«, hvor den kunne tilsluttes det bestaaende net. Vestfra maatte linien ganske naturligt svinge ind over engene og op til markedspladsen. Det ville naturligvis være nødvendigt



Adelgade i Skanderborg. I den første ejendom til venstre, Adelgade 99, havde Skanderborg Amts-Avis kontor og trykkeri indtil 1890

at nedrive nogle huse og bygge forskellige via-dukter, saa hele historien ville nok koste fra een til halvanden million kroner, indbefattet en ny stationsbygning.

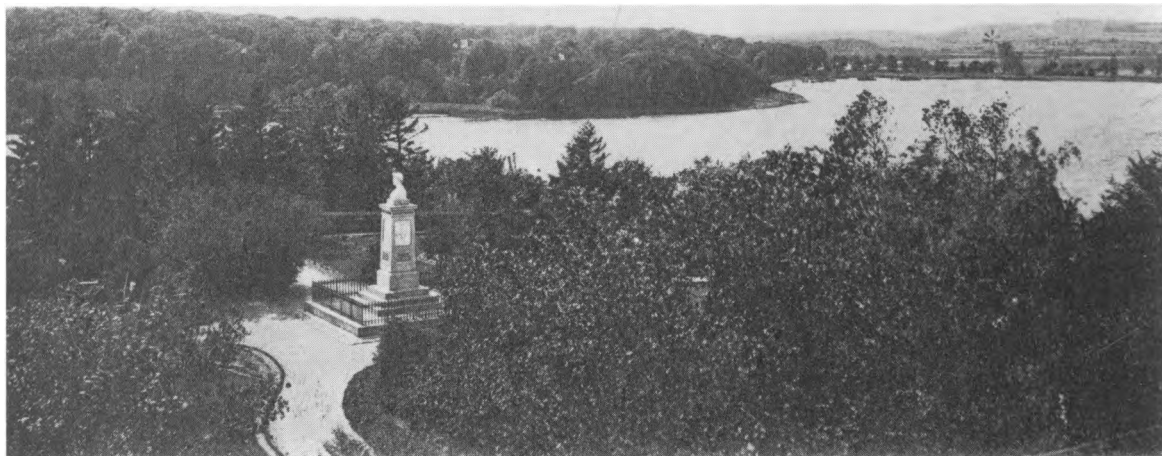
Spørgsmaalet var nu dette, om statskassen ville ofre denne sum, eller om Skanderborg kommune skulle yde klækkeligt hertil. Det kunne imidlertid paa forhaand fastslaas, at kommunen ikke var i stand til at trække hovedlæsset, da den netop havde sat sig haardt økonomisk ved købet af »Sølund« og Dyrehaven, som havde kostet 120.000 Kr. Staten burde altsaa trække hovedlæsset. konkluderede redaktør Jørgensen, som afrundede sin artikel med følgende appel til sine medborgere:

»Spørgsmaalet er dette, om den nye stationsbygning skal fjernes endnu mere fra byen, eller om den skal flyttes herved til byen og der-

ved bringe nyt liv, færdsel, handel og omsætning til en lille historisk by, som i saa mange aar er blevet stedmoderligt behandlet. Ingen Skanderborger er i tvivl om, hvad han bør svare hertil. Enhver af os vil og bør bidrage, hvad vi kan til, at et i saa mange aar været ønske nu i en overskuelig fremtid kan gaa i opfyldelse«.

I den politisk sprængladede tid, som hele befolkningen befandt sig i, blev alt brugt mod alle, og redaktør Jørgensens velmente agitation for sin bys fremme blev da ogsaa straks brugt imod ham. Det nyudkomne højreblad »Skanderborg Avis«, som var en aflægger fra »Odde Avis«, og som kun fik en levetid paa 15 maaneder, stillede redaktør Jørgensen følgende nærgaaende spørgsmaal:

»Da »Skanderborg Amts Avis« er enig med



Udsigt fra Slotsbanden over Lillesø. Den foreslaaede, nye jernbanelinie skulle følge træbæltet mellem Lillesø og Svanesø, helt i baggrunden

Venstre i dette partis visnepolitik og finanslovsnægtelser, saa kan jeg ikke forstaa, at det ærede blad kan vente stationen flyttet, medmindre bladet mener og billiger, at ministeriet iværksætter dette paa eget ansvar ved provisorisk lov. Er dette det ærede blads mening?»

Redaktør Jørgensens svar lod ikke vente paa sig. Han erklærede kategorisk i sin avis, at »under provisoriet ønskede nærværende blad hverken en ombygning eller flytning, saa længe grundloven ikke blev fulgt«. Saa hellere vente, til landet fik en regering, som kunne samarbejde med den almindelige valgrets repræsentanter, og ikke behøvede at ty til provisoriske love og kongelige

resolutioner. For denne kovending maatte han taale adskillige skoser fra sin redaktionelle modstander:

»Jørgensens artikel om stationens flytning var en inkonsekvens, men nu har han genfundet sit rette stæde. At lade stationen staa, som den er, til den falder sammen af alderdom, og lade Skanderborg by visne med alt andet. Hellere det end gøre brud paa principperne. Herr Redaktøren i Skanderborg stillede sig op som en statue af en mønsterværdig god bypatriot. Men ak, fodstykket brast som bare humbug, og hele bypatriotismen forsvandt ved kracket. Nu ligger Herr Redaktøren og visner igen.

uden saa meget som en plet af den bypatriotiske fernis er tilbage.«

Paa et byraadmøde den 17. februar 1886 henstillede formanden, at der i anledning af de offentligt fremkomne udtalelser om en forestaaende ombygning af jernbanestationen søgtes nærmere underretning hos jernbanebestyrelsen om, hvorledes det dermed forholdt sig, for at byraadet i bekræftende fald kunne træffe de eventuelt fornødne foranstaltninger for at varetage byens interesser, navnlig i retning af, saavidt muligt at søge stationen lagt nærmere byen end tilfældet var. Der blev sendt en skrivelse til jernbanedirektør, etatsraad Holst, som i midten af marts svarede, at det ikke fra jernbanebestyrelsens side var paatænkt at forandre beliggenheden af Skanderborg station.

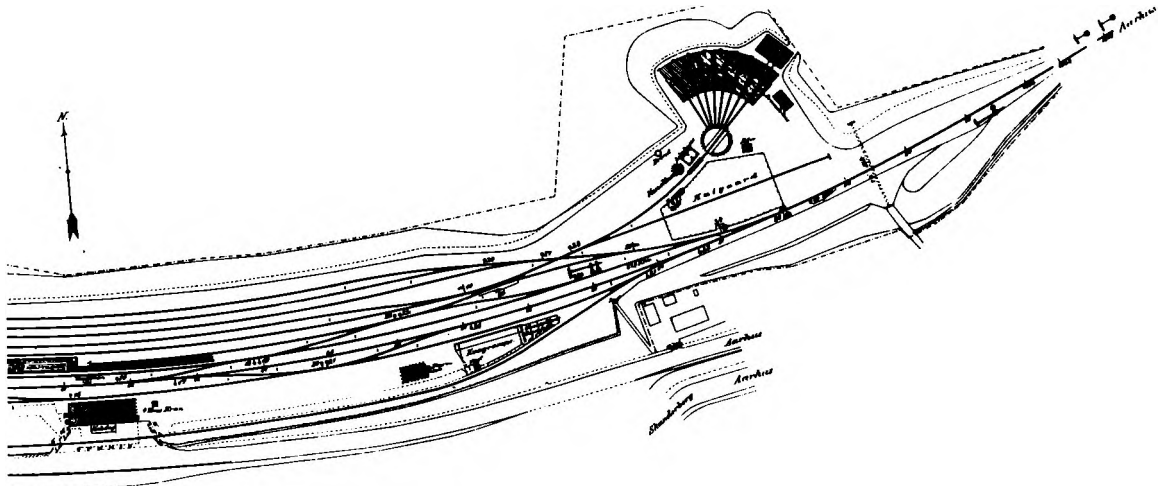
Lovforslag om udvidelse af Skanderborg station

De planlagte midlertidige byggearbejder blev udført i løbet af sommeren 1886, og i november samme aar fremlagde Konsejlspræsident Estrup i folketinget det bebudede lovforslag om »en større udvidelse af Skanderborg jernbanestation«, til beløb 283.000 Kr., hvoraf 87.000 kr. for indeværende finansaar. I regeringens motivering for forslaget hed det bl.a.:

»Skanderborg jernbanestation har i længere tid i høj grad trængt til en større udvidelse, idet banegaardens spor ere alt for indskrænkede til at kunne tilfredsstille de krav, der maa stilles til stationen. Denne tilsteder saaledes ikke krydsning mellem to tog paa østbanen, samtidig med, at et tog ankommer fra, og et tog holder til afgang paa tværbanen, uden at der iagttages ganske særlige forsigtighedsforanstaltninger. Man har derfor ikke tidligere ordinært kunnet tilstede saadant møde af tog, og endnu mindre af fem tog, paa stationen. En togordning, som det dog maa anses nødvendigt at kunne tilvejebringe paa en knudestation som Skanderborg. Medens man imidlertid indtil nu har holdt sig tilbage for at foreslaa en udvidelse, navnlig af hensyn til den gennemgribende forandring i køreplanen, som i læn-

gere tid har været forberedt, og nu har fundet sted, er det tidspunkt nu indtraadt, da udvidelsen ikke længere kan udsættes, og da køreplanen tillige har vist, hvilke krav der maa stilles til banegaardsforholdenes ordning paa denne knudestation, hvor nu undertiden indtil fem tog kunne træffe sammen. Men det var ikke alene som knudestation, at Skanderborg trængte til udvidelse, det var tillige som trafikstation. Nogen udvidelse af betydning har stationen ikke modtaget, siden Skanderborg-Silkeborg banens anlæg i 1872, og i det tidsrum er persontrafikken paa stationen steget 57%. I indeværende finansaar foretages vel en udvidelse af 1. og 2. klasses ventesal, samt rejsegodsekspeditionen. Men det vil ogsaa være nødvendigt at raade bod paa perronernes altfor indskrænkede længde og bredde, der ikke ville kunne forøges uden ved en forlægning af sporene, som griber ind i hele stationens sporarrangement, hvorved allerede foranlediges udvidelse af hele banegaardspladsen. Godstrafikken, og navnlig den, der besørger ved vognladningsvis forsendelse, kan ikke længere bestrides af de tilstedeværende midler, hvorfor en udvidelse af læssevej og læssespor er paatrængende nødvendig. Fra 1872/73 til 1883/84 er godstrafikken steget fra 151.200 til 232.000 centner, eller med 54%. Man har derfor ladet udarbejde en plan til udvidelse af Skanderborg station, som gaar ud paa:

- 1) af hensyn til de rejsende at udvide den nuværende hovedperron i længden og bredden, samt at opføre to nye perroner med overdækning, og en ny retiradebygning ved hovedperronen, tillige med to mindre ved mellemperronen.
 - 2) af hensyn til kreaturtrafikken at udvide svinefoldene, og at opføre en ny, større kvægrampe, samt
 - 3) af hensyn til driften at opføre en ny remise for otte lokomotiver, i stedet for den nuværende for fire, der maa nedrives. At nedlægge en ny lokomotiv-drejeskive med 42 fods diameter, da den nuværende er for lille til østbanens lokomotiver (36 fod diameter), tillige med to vogn-drejeskiver, og endelig at flytte kulgaarden og brovægten.
- Efter planen vil der derhos tilvejebringes mere udstrakte læsseveje og læssespor, samt det



Plan over gods- og driftsanlæg efter lovforslaget i 1886

nødvendige antal spor til togkrydsning, saaledes at der vil fremkomme en forøgelse af ca. 6.900 fod af stationens spor, som er mere end en fordobling, idet der nu paa stationen, foruden de tvende hovedspor, kun findes ca. 5.800 fod, som bestaar i anlæg af et hovedspor, samt tillige en forlængelse paa ca. 400 fod af stationens ældre spor.

Endelig bemærkes, at paa grund af stationens beliggenhed med meget høj terræn paa den side, til hvilken udvidelsen alene kan finde sted, vil jordarbejdet efter planen blive meget betydeligt, idet der vil være at udgrave 7.230 kubikfavne jord«.

Besyderlig ekspropriationsforretning

Som en forløber til disse udvidelsesplaner havde jernbanebestyrelsen allerede i sommeren ladet foretage de nødvendige opmaalinge, og havde gennem sin overingeniør optaget forhandling med de lodsejere, som skulle afgive jordarealer til udvidelsen. De var alle villige til at sælge, og efter overenskomst med overbaniingeniøren blev prisen fastsat for hvert grundstykkets vedkommende, saaledes at lodsejerne var bundet i et aar indtil 1. juli 1887, mens staten havde frie hænder.

For ejeren af »Godthaab«, gaardejer N. Leth Espensen drejede det sig om 2-3 Tdl., hvoraf en del af gaardens smukke frugthave. Herfor fastsattes erstatningen til 25.000 Kr. Gaardejer Fr. Christensen, Hestehaven og proprietær Herschend, »Edelsborg« skulle hver have 2.000 kr. pr. Tdl., og agent N. Christensen, indehaveren af byens tømmerhandel, fik fastsat værdien af en have med paastaende hus, stødende op til stationens ladeplads, til ca. 8.000 Kr.

Aaret gik, men lovforslaget om udvidelse af stationen kom ikke paa finansloven. Det kom kun paa tillægsbevillingsloven, og sagen trak ud. Lodsejerne fik ved fristens udløb forespørgsel om, hvorvidt de ville staa ved deres tilbud endnu et aar, til 1. juli 1888. Leth Espensen og Fr. Christensen sagde ja, men de to andre fordoblede prisen, og dette havde til følge, at jernbanebestyrelsen dagen før fristens udløb sendte sin befuldmægtigede, landinspektør Bentzen til Skanderborg for at faa nedslag i prisen. Herschend og N. Christensen var ogsaa villige til at slaa af, hvis handelen kunne slutes straks, men hertil havde Bentzen intet mandat. Der blev saa sat en sidste frist for handelens afslutning til 1. september 1887.

Heller ikke denne frist blev overholdt, og lodsejerne hørte ikke en stavelse fra myndighederne. Stor var derfor deres forbavselse, da de i et nyt lovforslag om statens ret til ekspropriationer læste, at deres forlangende end ikke var »nogenlunde passende«. Lovforslaget blev fremlagt i

oktober 1888 og lød i al korthed: »Til udvidelser af statsbanerne kan grundafstaaelser m.m. af indenrigsministeren fordres i samme øjemed, hvori forordningen af 5. marts 1845 hjemler grundafstaaelser m.m. ved jernbaners anlæg«. Forslaget motiveredes med, at man var stødt paa flere lodsejere, som forlangte for meget for afstaaelsen af jord til banerne, bl.a. i Skanderborg og Ringsted.

Den nye ekspropriationslov blev vedtaget den 12. april 1889, og saa kom der endelig gang i jorderhvervelsen. Den nedsatte ekspropriationskommission holdt møde med de implicerede lodsejere den 3. oktober 1889, og resultatet af aastedsforretningen blev, at gaardejer Fr. Christensen fik 850 kr. for 1/2 Tdl., foruden 200 kr. for forstyrrelse af driften af sin lod, som laa mellem Silkeborg- og Horsensbanen. Agent N. Christensen fik ca. 10.000 kr. for sin have, og proprietær Herschend ca. 6.000 kr. for omkring 2 Tdl., indbefattet 1.900 kr. for forstyrrelse af drift og dræningsnet. Gaardejer Leth Espensen blev tilkendt en samlet erstatning paa godt 23.000 kr., hvoraf knap 8.000 kr. var ulempeerstatning, da kommissionen erkendte, at banen kom saa betænkeligt tæt paa gaarden, at der kunne forekomme rystelser i bygningerne.



Gaarden »Godthaab« set fra haven

En dødsulykke

Den længe forudsete og frygtede ulykke paa jernbanestationen indtraf den 17. januar 1887.

»Skanderborg Amts Avis« skrev herom:

»Mærkeligt er det kun, at den har ventet saa længe paa sig. Hver dag er ikke alene personalet ved jernbanen og det bevægelige postvæ-

sen udsatte paa liv og lemmer, men ogsaa passagererne løbe lignende risiko, naar de til eksempel ved aftentogene passerer over skinnerne fra perron til perron, medens togene omtrent samtidig løbe pibende ind til stationen baade syd, nord og vest fra«.

Ulykken indtraf sidst paa eftermiddagen, da pakmester Hansen fra Skanderborg ville begive sig fra den gamle Silkeborgperron over til en holdende postvogn paa det yderste spor. Han skulle samme aften til Herning og ville fyre op i vognens kakkelovn. Da han gik over perronen, hørte han godt et tog fløjte og troede, at det var sydtoget, som løb ind paa hovedsporet ved stationsbygningen. Han traadte derfor roligt ud paa skinnerne og opdagede først for sent Silkeborgtoget, som med stærk fart løb ind paa mellem-perronen. Lokomotivføreren opdagede ogsaa faren og slog lynhurtigt bremserne i, men toget var kun nogle faa meter fra Hansen og en ulykke uundgaaelig. Han blev kørt ned, og da toget var bragt til standsning, laa han haardt kvæstet under tenderen. Netop i ulykkesøjeblikket ankom toget sydfra, og kort efter ogsaa nordtoget. I det totale virvar maatte lokomotivet kobles fra for at faa den ulykkelige fri, og han blev stærkt lidende baaret ind i den nye postbygning. En af hotelvognene blev straks sendt ned til byen efter jernbanelægen, doktor Graah, som i løbet af en snes minutter kom til stede og ydede førstehjælp. Pakmester Hansen blev derefter transporteret til Skanderborg Amtssygehus, hvor to læger foretog en amputation af begge ben, men samme aften døde han af sine kvæstelser. Han blev 62 aar gammel.



Jernbane-lægen,
distriktslæge A. V. Graah

Skandaløs politisk sendrægtighed

Den sendrægtige behandling af jordekspropriationerne var i det hele taget betegnende for regeringens aktivitet i spørgsmaalet om den haardt tiltrængte udvidelse af Skanderborg station. I 1887 gled hele sagen ud i mørket igen, men i januar 1888 skimtedes en lysning i situationen. I en foreløbig betænkning over finansloven meddelte vedkommende udvalg, at man nu ville tiltræde regeringens forslag om udvidelse af stationen, over en to aars periode.

Udgifterne hertil ville være som følger:

- | | | |
|--|----------|---------|
| 1) jordarbejder | Kr. | 29.710 |
| 2) brolægning og vejarbejde ... | Kr. | 7.480 |
| 3) hegn og led | Kr. | 1.980 |
| 4) vandforsyning og vandaflodning | Kr. | 7.237 |
| 5) sporarbejde, drejeskive, signaler m.m. | Kr. | 77.088 |
| 6) bygninger og perroner | Kr. | 94.700 |
| 7) fyrgrav at flytte, svinefold at flytte, udvide og overdække, kvægrampe at flytte og udvide, vognrampe at flytte, brovægte at flytte, kulgaard at flytte og udvide m.m. | Kr. | 6.900 |
| 8) tilfældige og udforudsete udgifter, til fradrag af indvundne materialer | Kr. | 16.905 |
| | ialt Kr. | 242.000 |

Hertil kom udgifterne til grunderhvervelse, som paatænkte afholdt af kontoen for tab og skade for jernbane og havneanlæg.

Stationen ville herefter faa følgende spor: to hovedspor for østbanen mellem de to perroner, et hovedspor for tværbanen ved siden af mellem-perronen, et omløbsspor, to rangeringsspor, to depotspor og to læssespor, hvoraf det ene tillige var varehusspor. Desforuden et rampespor samt et længere bagspor i vestenden af stationen.

Der var herefter ingen, som tvivlede paa, at regeringens snarest ville lade arbejdet paabegynde, men alt forblev uforandret oppe ved stationen. Ikke et spadestik blev gjort. Aarsagen hertil viste sig at være den tidligere omtalte ekspropriationslov, som først skulle føres igennem paa tingene.

Efterhaanden som tiden gik og trafiktætheden steg, blev Skanderborg jernbanestation regulært berygtet over det ganske land. Selv i hovedstadsavisen »Politiken« kunne man se et læserbrev med klager over forholdene ved stationen:

»En skandale for jernbanevæsenet er Skanderborg banegaard. Bygningen er lille og uanselig, med to altfor snævre ventesale. Perronen er ikke større end paa en almindelig landstation, og ekspeditionslokalet er ubegribeligt indskrænket. Det er næsten umuligt for de rejsende at finde visse nødvendige kabinetter, og naar man endelig har opdaget dem, maa man vandre henover et morads. Da der gøres alt for at gøre Danmark til et turistland, burde det være af største betydning, at netop Skanderborg banegaard faar et anstændigt udseende og bliver indrettet efter nutidens krav. For turistforeningen synes her at ligge en opgave«.

Ingen penge til viadukt ved stationen

Der var andre forhold, som var meget uheldige oppe ved jernbanestationen. De vejfarende, som ad landevejen skulle passere den stærkt trafikerede jernbanelinie ved overskæringen tæt paa stationen, maatte ofte vente op til en halv time, før der var klar bane. Det kunne desuden være ligefrem farligt at holde paa vejen med heste og vogn, da en stor del af rangeringen fra stationen foregik tværs over vejen. Der blev derfor, med henblik paa den forestaaende større udvidelse af stationen, fra Skanderborg Handelsforening rettet en henvendelse til byraadet om at interessere sig for opførelsen af en viadukt paa stedet.

Handelsforeningen var, paa initiativ af købmand Emil Skovgaard, blevet oprettet i efteraaret 1883, og havde allerede magtet at løse et af tidens brændende spørgsmaal, oprettelse af en telefonforbindelse mellem Skanderborg og Aarhus. Inden udgangen af 1883 havde byen faaet sin ledning til nabobyen, med telefonstation hos urmager Heckscher, Adelgade 47.

Henvendelsen fra Handelsforeningen om den

omtalte viadukt blev behandlet paa et byraads-møde den 23. marts 1886, og raadet udtalte sin sympati for sagen. Man tilskyndede foreningen at optage forhandling med Skanderborg og Høver landboforeninger, da det skønnedes, at det nærmest var omegnens landboere, som ville faa gavn af en saadan viadukt. Sagen blev saa af købmand Emil Skovgaard forelagt Skanderborg Landboforening paa et medlemsmøde i januar 1888. Tidspunktet var imidlertid uheldigt valgt, da landboforeningen paa det nævnte møde skulde forhandle om mulighederne for oprettelse af et andels-slagteri i Skanderborg. Efter en langvarig diskussion om det betimelige i at oprette et saadant slagteri, hvilket kun resulterede i ned-sættelse af et arbejdsudvalg, fremlagde Emil Skovgaard sit forslag. Men da var forsamlingen blev træt, og der sporedes ikke synderlig interesse. Handelsforeningen arbejdede imidlertid fortrøstningsfuldt videre, og i løbet af en maa-ned var det lykkedes at tilvejebringe en adresse med omkring 500 underskrifter fra beboerne i købstaden og de omliggende landsogne.

I adressen blev der gjort opmærksom paa, at vogterhuset kunne nedlægges i forbindelse med

opførelsen af en viadukt, hvorved kunne indvindes en væsentlig del af den derved forbundne omkostning. Man havde ogsaa ladet sagkyndige undersøge terrænforholdene paa stedet, og disse havde udtalt sig positivt for opførelsen af en viadukt. Adressen blev af kredsens folketingsmand, venstremanden, gaardejer Jens Sørensen, Vitved Overgaard, afleveret til indenrigsminister Ingerslev sidst i februar 1888. Denne oversendte andragendet til statsbanernes direktion, som mente at burde imødekomme beboernes ønske. Viaduktens opførelse ville medføre en udgift paa ca. 25.000 kr., men det ville være nødvendigt at flytte den noget østligere end den nuværende overkørsel, omtrent midt over stationsforstanderens have. Som følge heraf krævedes en mindre vejforlægning af Laasby vejen, og en grunderhvervelse til viaduktens fundament paa begge sider. En udgift, som de paagældende kommuner maatte udrede.

Generaldirektoratet for statsbanedriften sendte derfor en skrivelse til Skanderborg Amtsraad, hvori man forespurgte, om raadet ville være villig til at overtage en del af udgiften ved en saadan foranstaltning. Amtsraadet behandlede sa-



Adelgade, set fra hjørnet af Vestergade. I den to-etages bygning paa venstre haand laa byens første telefonstation

gen paa et møde den 27. september 1888, og stemningen var mildt sagt skeptisk. Der var fra starten stemning for helt at afvise sagen, idet det blev paapeget, at det var jernbanen, som havde bragt vedkommende beboere ulempe. Jernbanen burde altsaa ogsaa selv afhjælpe de uheldige forhold. Et medlem fandt dog, at man ikke kunne afvise sagen kategorisk, da den interesserede saa mange beboere i kredsen. Man vedtog saa at nedsætte et udvalg, som skulle forhandle med jernbanen.

Udvalget aflagde beretning paa amtsraadsrådet den 21. november samme aar. Opførelsen af en viadukt ville koste Amtsraadet ca. 5.000 kr., og statsbanerne 25.000 kr. Da stemningen i raadet stadig var den, at det alene var jernbanens hovedpine, vedtoges det at udsætte sagen.

Nu var imidlertid Skanderborg Landboforening begyndt at interessere sig for sagen, og paa andragende herfra maatte Amtsraadet paa et møde den 20. februar 1889 igen behandle spørgsmaalet. Et raadsmedlem havde i mellemtiden faaet oplyst, at det nærmest var al den rangering, som foregik henover landevejen, der fremkaldte den megen tidsspilde og fare. Han ville foreslaa, at man bevilgede de 5.000 kr., og samtidig ville han selv og et andet raadsmedlem, som begge var medlemmer af rigsdagen, arbejde for, at den samlede opførelsessum paa 30.000 kr. blev opført paa finansloven. Da raadet erkendte, at sagen havde vital betydning for beboerne, vedtoges det endelig at støtte sagen paa den foreslaaede maade, men principielt udsattes den til en yderligere forhandling.

Skanderborg Landboforening fomyede sit andragende, støttet af beboerne i Skanderup, Venge med flere sogne, og Amtsraadet maatte igen behandle spørgsmaalet paa et møde den 20. november 1889. Raadets formand, stiftamtmand Regenbug mindede de to rigsdagsmænd om, at de havde lovet at klare sagen, men den ene af dem bakkede ud. Han havde bestemt intet lovet. Det vedtoges saa at kontakte den anden i rigsdagen. »Jens Busk baade kunne og ville ordne den sag«, var raadets opfattelse. I mellemtiden burde sagen henlægges.

Faa dage senere forelaa indenrigsministerens svar. Han nægtede at udrede mere end de 25.000 kr., som viadukten kostede. Resten maatte Amtsraadet betale. Ministeren erkendte



Købmand Emil Skovgaard

vel, at »statsbanedriften ville være interesseret i en forbedring af landevejsoverkørslen paa den angivne maade, men dette mente han ogsaa at have indrømmet ved at være villig til at søge udvirket, at statskassen overtog udgifterne ved selve viaduktens opførelse«. Paa den anden side maatte han fastholde, at det i første række var den almindelige færdsel paa den paagældende vej, som ville komme til at nyde godt af en viadukt. Samfærdselsforholdene i hele den paagældende egn gjorde en forandring i den bestaaende tilstand ønskelig, hvorimod det ikke var absolut nødvendigt af hensyn til banedriften. Sagen var saaledes gaet i total haardknude, da hverken staten eller Amtet ville give sig.

Stilling Holdeplads A/S

For Stilling-beboernes vedkommende blev et længe næret ønske opfyldt i 1888. Da længdebansen mellem Skanderborg og Aarhus blev etableret i 1868, blev der samtidig opført et lille træskur i Stilling. Togene stoppede, naar der var passagerer, der skulle med, og billetsalget forestodes af den stedlige ledvogter. Sin lidenhed til trods havde skuret dog den ære at huse kong Christian den 9., da der var tropperevue i Gram i 1884.

En kreds af egnens beboere saa store muligheder i jernbanens tilstedeværelse og oprettede selskabet »Stilling Holdeplads A/S«. Der blev opkøbt et stort jordstykke umiddelbart ved trinbrættet, og arealet udstykkedes. Snart opstod en lille landsby, med mejeri og brugsforening, og til



Troppe-revuen paa Gram Mark

sidst en afholdskro med rejsestald. Beboerne følte imidlertid, at det rige opland ikke var tilstrækkeligt betjent med blot et trinbræt. Der burde etableres en regulær holdeplads, som indgik i den samlede køreplan, og i 1884 blev der indgivet et andragende til regering og folketing herom. Finansudvalget anbefalede andragendet, og tinget henviste til indenrigsministeren, som imidlertid stødte paa jernbanebestyrelsens opfattelse, at slige forandringer skulle betales af beboerne selv, enten med en vis andel i udgifterne, eller ved afgivelse af jord til sporudvidelser.

Denne anskuelse kæmpede en af egnens folketingsmænd, Jens Busk kraftigt imod, og i 1887 kom han endelig igennem med sine synspunkter. Ved finanslovens 3. behandling samme aar blev Stillingbeboernes andragende godkendt. Stilling billetsalgssted blev ophøjet til holdeplads, med fast stationsforvalter, og den samlede udgift paa Kr. 15.100 skulle udredes af staten. Der skulle opføres en ekspeditionsbygning med bolig, vareskur, retirade, brændselsrum og brønd, samt etableres klokke og telegrafapparat, og et sidespor med signalapparat.

Arbejdet blev sat i gang i foråret 1888. Der skulle udgraves en temmelig dyb gennemskæring lige ved stationen, og ved hjælp af et lille tipvognsspor og en arbejdsstyrke paa 43 mand, foruden kolonnemandskabet, blev arealet jævnet og reguleret. Det lille nyopførte stikspor havde plads til 4-5 vogne. Arealet til den nye stationsbygning blev skænket af »Stilling Holdeplads A/S«, og hen paa efteråret paabegyndtes opførelsen af bygningen, et arbejde der af ukendte aarsager strakte sig over otte maaneder. I den mellemliggende tid var der fast vagt ved det nye sporskifte ved hvert passerende tog, og det paa trods af, at sporet var baade laast og spigret. »Det kan man kalde forsigtighed – men

det er jo til gavn for kolonnemandskabet, der faar 21 Øre i timen for at staa vagt«, skrev avisen.

Endelig den 1. juni 1889 kunne den nye station fungere – omend ikke til beboernes udelte tilfredshed. Det kneb nemlig med postvæsenets og jernbanevæsenets koordinerede samarbejde. Naar en godsvogn ankom til Stilling, maatte den iflg. reglementet henstaa uden vognmulkt i 36 timer, men hvis den ankom efter kl. 10.30 om formiddagen, var postbudet allerede kørt, og saa kunne anmeldelsen til modtageren i Stilling ikke postes før den følgende dag, med en postsortering paa Skanderborg postkontor, og endelig udbringning paa trediedagen til den stakkels modtager, der saa ganske uforskyldt maatte betale vognmulkt. Ogsaa den nye køreplan viste sig uheldig for Stillingboerne. Hvis de ville tage toget den mils vej til Skanderborg for en eftermiddagsvisit, var den eneste mulighed fra Stilling kl. 15.30, og retur kl. 23.30. Et ophold paa omkring otte timer. Billetprisen var til gengæld billig, 35 Øre tur/retur.

Udstykningsselskabet »Stilling Holdeplads A/S« havde efterhaanden ikke mere jord at sælge, og den 19. april 1891 blev selskabet opløst og aktiekapitalen udbetalt.

Stationsudvidelsen igangsættes

Der gik kun en halv snes dage efter ekspropriationsforretningen omkring Skanderborg jernbanestation (den 3. oktober 1889), før jordarbejderne ved »Godthaab« og »Edelsborg« var i fuld gang med en styrke paa smaa hundrede lokale arbejdsmænd, som fik en dagløn paa 2 kr.

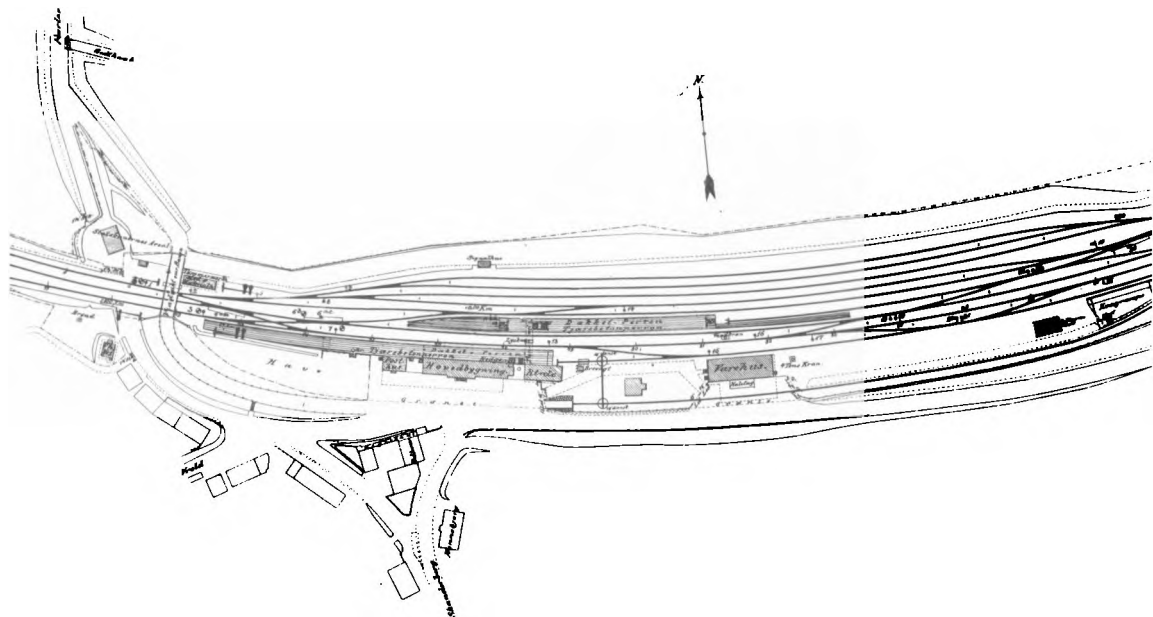
I starten foregik arbejdet med trillebør, men senere blev der etableret et arbejds spor, saa der kunne læsses i banevognen. Ind i bakken i »Edelsborg«s mark blev der udgravet plads til en lokomotivremise for otte lokomotiver, og foran blev opført en ny stor drejeskive, som kunne tage de store lokomotiver, som betjente østbanen. Op til remiseanlægget blev der indrettet en stor kulgaard med tilhørende kran, som dermed afløste den hidtidige, møjsommelige læsning med kulkurve.

Samtidig blev den gamle remise, som laa nord for stationen, nedrevet for at give plads til sporudvidelserne.

Ved udgravningen i skraaningen paa »Godthaab«s mark stødte man fire alen under jorden paa et opretstaaende pumperør af eg med en jernring foroven, rimeligvis en levning fra slotstets tid. En fordums brønd, hvor slotshestene blev vandet, naar de havde gaaet og græsset oppe i Hestehaven. Der blev paa samme mark ogsaa fundet en gammel begravelse, som indeholdt to temmelig store urner, fyldt med aske og brændte benstumper. Uheldigvis kunne urnerne ikke taale luftens paavirkning, men gik i stykker

ved optagningen. Et godt stykke fra begravelsen fandt man en saakaldt »brændeplads«, hvor der fandtes tydelig spor af brændte knogler, tillige med et par enkelte stenredskaber.

Jordarbejdet var saa betydeligt, at der blev plads til anlæggelse af fem nye spor. Samtidig blev de to gamle hovedspor skubbet længere tilbage, hvorved perronen foran stationsbygningen kunne gøres bredere. Desuden blev der lagt to meget lange læssespor, et paa hver side af varehuset. Det yderste læssespor endte i en vognrampe, umiddelbart stødende op til stationspladsen foran hovedbygningen, hvorved læsning af vogne-



Spor-anlægget efter ombygningen i 1890

ne kunne foregaa uden at genere den øvrige trafik paa stationen.

I løbet af 1890 kom der rigtig skred i byggearbejderne. Opførelsen af den nye lokomotivremise, med tilstødende funktionærbygning, blev overdraget til fem lokale haandværkere for en sum af 21.768 kr. De gamle kvæg- og svinefolde blev erstattet af en ny paa 100 fods længde, og en højest tiltrængt retiradebygning blev opført i forlængelse af stationsbygningen. Mellem perronerne blev der gravet en fodgængertunnel, elegant udstyret med hvide glasfliser fra Flensburg, huggede stentrapper og gulvfliser fra England.

Denne nymodens indretning var imidlertid en noget tvivlsom forbedring i starten, da jernbaneledelsen ikke havde fulgt sporudvidelsen op med en plan over de forskellige togafgange fra perronerne. Følgen var, at publikum flakkede forvirret om mellem perronerne, og det hændte daglig, at nogen kom for sent til toget. »Man ville sikkert glæde det rejsende publikum i høj grad ved, med foreløbige plakater og opslag, at give en vejledning i den nye stations mysterier«, skrev Aarhus Stiftstidende om situationen. Det eneste, der ikke blev ændret ved, var den gamle stationsbygning.

Brandslukning paa mejeriet »Nonnebjerg« - uden vand

Vandforsyningen havde stedse været et besværligt problem ved Skanderborg station, og til afhjælpning af dette blev der gravet en ny brønd, lidt vest for den nye drejeskive. Da man var kommet 19 fod ned, stødte man paa en saa vandførende aare, at brønden bostavelig talt »vendte bunden« og jagede arbejderne hovedkuls op. Vandet blev ved at stige, saa det til sidst løb ovenud af udgravningen, og det var ikke muligt at pumpe den læns ved hjælp af dampkraft. Der blev bygget en ny cisterne lige ved si-

den af brønden, dobbelt saa høj som den gamle, for at vandet kunne presses frem med fornødent tryk over hele stationen.

Statsbanernes behov for vand til damplokomotiverne var saaledes dækket, men der var ikke raad til at ødsle. Da Mejeriet »Nonnebjerg«, som laa lige overfor stationen, brændte den 9. januar 1892, mødte det lokale brandvæsen op for at hente vand fra jernbanestationen. Men driftsingeniøren forsvarede sin vandbeholdning med sandt heltemod. Han ville ikke risikere, at alle strækningens store lokomotiver kørte fast i Skanderborg paa grund af manglende damptryk. Det kun ni aar gamle mejeri brændte ned til grunden, og husgavlene væltede ind i bygningen og knuste alle de kostbare maskiner og installationer.

Godt en maaned før branden havde cand.



Skanderborg brandkorps foran sprøjtehuset paa Vestergade 14

pharm. Qvist fra København købt mejeriet af D'herr gaardejer Leth Espensen, »Godthaab« og Skanderborgkøbmændene R. Lykkeberg og Fr. Petersen. Det var den nye ejers hensigt at benytte mejeriet som forsøgsstation for sit bakteriologiske laboratorium i København, sideløbende med den normale mejeridrift.

Centrifuge-fællesmejeriet »Nonnebjerg« var blevet bygget i 1883 af et interessentskab, be-

staaende af mænd fra Skanderborg by og omegn. Det var et af de betydeligste byggearbejder, der hidtil var set i Skanderborg. Maskinanlægget havde kapacitet til at behandle mælken fra 1.000 køer. Efter kun fire maaneders drift paa fællesbasis blev mejeriet i februar 1884 solgt til de føromtalt tre mænd, som videreførte driften for egen regning og risiko indtil salget til cand. pharm. Qvist. Han havde betalt 42.000 kr. for

mejeriet, men da det kun var assureret for 25.840 kr., var brandkatastrofen et smerteligt økonomisk tab.

Han lod mejeriet genopbygge og kunne i 1893 fremvise det første resultat af sine forsøg paa »Nonnebjerg«, syring af fløde paa renkultur af mælkesyrebakterier. Denne nyhed fik mange udenlandske mejerifolk til at lægge vejen omkring Skanderborg, bl.a. en professor ved statslandbohøjskolen i Kansas, som agtede at indføre metoden paa mejerier i U.S.A. I 1894 indførte »Nonnebjerg« pasteuriseret mælk, »behandlet paa A. E. Qvists bakteriologiske laboratorium, og fri for alle til dato kendte sygdomsbakterier«. Et konsortium i Esbjerg henvendte sig i begyndelsen af januar 1895 til Qvist med tilbud om at forpagte »Nonnebjerg«, utvivlsomt paa grund af mejeriets bekvemme beliggenhed ved vestbanen. Man havde erhvervet et patent paa frysning af mælk i fustager, med export til det engelske marked for øje, og var villig til for egen regning at opføre det til processen nødvendige fryseanlæg i mejeriet. Det ville medføre en investering paa omkring 50.000 kr. Qvist slog straks til, og forpagtningskontrakten blev underskrevet, med virkning fra 1. februar 1895. Konsortiet afsluttede en for mælkeleverandørerne yderst fordelagtig leveringskontrakt og havde desuden til hensigt at købe de omliggende andelsmejeriers mælk med eksport for øje.

Hele det store projekt var beregnet til at kunne køre fra den 1. maj samme aar, men da den dato indtraf, var der intet foretaget fra konsortiets side. Leverandørerne følte sig ført bag lyset og indkaldte til et møde paa Hotel »Bellevue« den 13. maj, og her blev det besluttet at hæve leveringskontrakten med esbjergfolkene og i stedet selv overtage mejeriets drift paa andelsbasis, foreløbig paa en etaars forpagtningskontrakt. Qvist erklærede sig indforstaaet hermed, og aaret efter, den 1. maj 1896 solgte han mejeriet til andelshaverne for en pris af 25.000 kr.

Reglement for kaper-kørsel

Den betydelige ombygning og modernisering af jernbanestationen maatte naturligt forpligte købstaden til ogsaa at opfylde tidens krav om



Mejeriet »Nonnebjerg«

en forbedring af de rejsendes tarv. Det første udslag af denne erkendelse var et andragende fra politimesteren i foraaet 1888, hvor han søgte byraadet om bemyndigelse til at ordne den offentlige kørsel i byen (kaperkørslen). Der skulle paabydes bestemte holdepladser, bl.a. ved jernbanestationen, og køretøjet skulle holdes i forsvarlig stand med hensyn til saavel heste som vogne og seletøj. Kusken skulle være ordentlig paaklædt og maatte ikke ryge tobak under kørslen. Han skulle være høflig og ikke paatrængende, samt være fyldt 18 aar.

Der skulle gives byraadet ret til at fastsætte taksten for kørsel, samt afgøre hvor mange passagerer, der maatte optages paa et køretøj. Politiet foreslog passagerantallet sat til fem personer for een hest, og elleve personer for to heste. Børn under ti aar blev regnet i halvt antal. Byraadet havde intet at indvende herimod, og politimesteren fik sit andragende bevilget.

Gaslys paa gaderne

Belysningsforholdene paa den del af stationsvejen, som laa udenfor købstadsgrænsen havde ingen af de implicerede myndigheder hidtil interesseret sig for. Naar mørket faldt paa, var det forbundet med fare for liv og lemmer at forcere den hullede og ujævne jordsti, som gik langs den vestlige side af kørebanen. Da Skanderborg byraad for sit vedkommende allerede i 1884 havde sørget for belysning af den nederste del af vejen, følte raadet sig i 1890 berettiget til at henstille til Amsraadet at drage omsorg for, at der blev opsat seks gadelygter paa den øverste del. Amsraadet sagde kategorisk nej, og byraadet vedtog paa et møde i marts maaned at optage forhand-

ling med Skanderup-Stilling kommune om problemet. Derfra var der imidlertid heller ingen forstaaelse at finde, og efter at saavel statsbanerne som justitsministeriet viste en tilsvarende mangel paa interesse, opgav byraadet samme efteraar at forfølge sagen videre.

En medvirkende aarsag til denne tilsyneladende kapitulation var den, at byraadet gik med planer om at faa opført et gasværk i Skanderborg. Det var en forudsætning for en rentabel drift af et saadant gasværk, at statsbanerne tegnede sig for en væsentlig del af produktionen, som iflg. kommunens raadgiver, ingeniør Windfeldt Hansen skulle være mindst to millioner kubikfod paa aarsbasis. Der blev derfor hen paa sommeren 1890 optaget forhandling med jernbanebestyrelsen om en mulig forsyningskontrakt til jernbanestationen i Skanderborg. En gasledning op til stationen kunne samtidig løse problemet med gadebelysning paa hele stationsvejen.

Statsbanerne gav udtryk for interesse, saafremt byen ville opføre et gasværk i nærmeste fremtid, og byraadet forelagde planerne for borgerne paa et møde den 4. april 1891. Her blev det meddelt, at statsbanernes forventede aarsforbrug vil være 700.000 kubikfod, hvorfor det var tvungende nødvendigt for projektets gennemførelse at have denne aftager. I Frederikshavn havde statsbanerne selv opført et gasværk, fordi kommunen var lunken. Hvis noget lignende skulle ske i Skanderborg, ville lejligheden aldrig byde sig igen. Desuden havde udvalget for opførelsen af et nyt Amts- og Bysygehus i Skanderborg (indviedes den 3. marts 1892) afgivet løfte om at forbruge gas, anslaaet til 200.000 kubikfod aarligt. Overslaget over opførelsesudgifterne for et

gasværk lød paa 70.500 kr., hvoraf 10.000 kr. for en ledning op til jernbanestationen.

Stemningen blandt de godt 150 deltagere i borgermødet var overvejende positiv, og byraadet blev opfordret til at fremme planerne. Paa et byraadmøde den 17. august 1891 blev det vedtaget at opføre gasværket, og den 2. september samme aar blev leveringskontrakten til statsbanerne underskrevet. Jernbanestationen skulle aftage ca. 700.000 kubikfod gas aarligt til 94 blus, over en 25 aars leveringsperiode. Dog var der et halvt aars opsigelsesret, saafremt statsbanerne selv ville opføre et gasværk eller indføre elektrisk belysning paa stationen. Arbejderne paa selve stationsomraadet, anslaaet til ca. 4.000 kr., skulle betales af statsbanerne.

Gasværket blev opført i sommeren 1892, og den 15. september straaede Skanderborg for første gang »i en belysning, der gennemgaaende var saa fortrinlig, som det vel kunne ønskes«. Der var masser af mennesker paa gaderne den aften. Alle skulle ud for at se gassen brænde for første gang og beundre den kæmpestore torvelygte, som med 12 flammer havde en lysstyrke paa 150 normallys. Den udstraaede et mægtigt lys, som ikke alene oplyste torvet, men tillige en stor strækning af Adelgade. Der blev overalt i byen fraadset med lyset de to første aftener, da gasværksudvalget havde bekendtgjort, at gasmaalerne først ville blive aflæst den 17. september.

Den 22. september brændte gaslysene for første gang paa jernbanestationens udstrakte terræn, og i de nye gadelygter, som var opsat langs hele stationsvejen. Det var et enormt teknisk fremskridt for den lille købstad, men der var det minus ved det, at de 56 gadelygter, som kommunen havde ladet opstille i byens gader, til erstatning for de gamle olielamper, var dyre at holde i drift. Byraadet besluttede derfor at slukke lygterne kl. 23, borsat fra 11 natlamper, som skulle brænde til kl. 1. Udgiften til gadebelysning kunne derved holdes nede paa 800 kr. paa aarsbasis. Da kun to af natlamperne var placeret paa stationsvejen, var de rejsende med nattogene kommet fra asken til ilden. En familiefader berettede i en lokal avis om familiens vandretur fra stationen til byen, efter at være ankommet med nattoget fra Aarhus:

»Jeg hørte pludselig, at den ene af børnene nede ved »Nonnebjerg« var løben imod lygte-



Skanderborg gasværk ved Vestergade

pælen der, og barnet fik sig en slem bule. Lidt senere rendte jeg selv paa en af jernpælene paa stationsvejen, saa helt farefri er den march fra stationen indtil byen ikke i de mørke aftener. Helst tror jeg nok, at byens borgere saa, om byraadet ville lade gassen brænde i al sin glans til kl. 0.30, saa kunne de 11 natlygter, plus en tændt lygte overfor »Nonnebjerg«, maaske være nok«.

Kommunen havde nu nok haft raad til en bedre service overfor nattevandrerne, for gasproduktionen oversteg lige fra starten alle forventninger.

Ved aarets udgang (efter 3 1/2 maanedes drift) havde gasværket produceret ca. 1.4 million kubikfod, hvoraf jernbanestationen havde aftaget ca. 330.000 kubikfod og det nye amtssygehus ca. 100.000 kubikfod.



Skanderborg Amts-Sygehus, indviet i marts 1892

Viadukten ved jernbanestationen

Som afslutning paa de omfattende ombygningsarbejder ved stationen blev den længe savnede viadukt endelig opført i 1892. Forud var gaaet en lang og sejt kamp, efter at forhandlingerne mellem ministeriet og Skanderborg amtsraad i efteraaret 1889 var kørt uhjælpeligt fast.

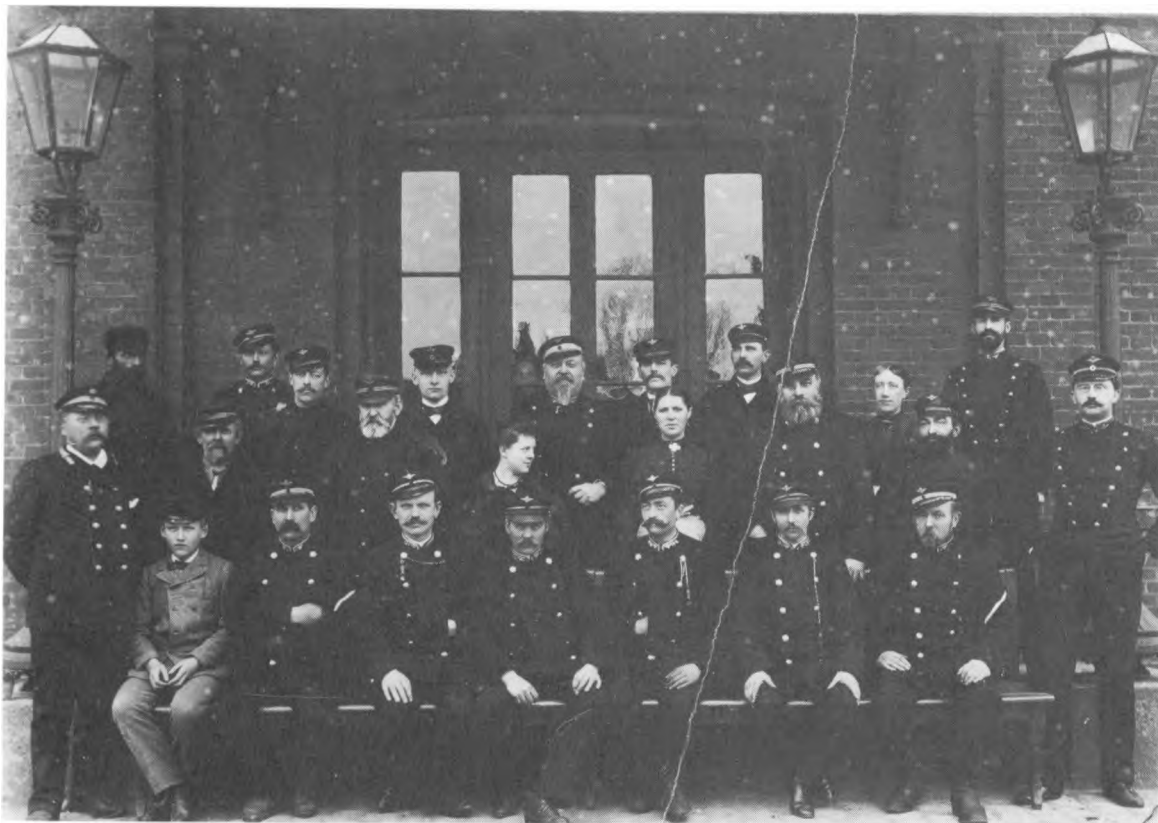
Skanderborg Landboforening søgte, for at holde liv i planerne, at skaffe tilskud fra private og de implicerede kommuner, saa amtets tilpligtede andel paa den maade kunne nedbringes til et acceptabelt niveau. Foreningen indsendte et andragende om tilskud til Skanderborg byraad, og paa et møde den 2. december 1889 vedtog raadet at yde 100 kr. til formaalet. Det beskedne beløb skulle ses i relation til, at man ikke rigtig troede paa, at der kom flere landboere til købstaden paa grund af en viadukt, men der var dog

en chance for, at de blev i byen lidt længere om aftenen. Skanderup-Stilling sogneraad bevilgede en lignende sum til formaalet, og fra smaabyerne nord for Skanderborg indkom en sand strøm af tilbud om frivillige bidrag, spændende fra 9 kr. fra Dallerup by til 131 kr. fra Mjesing. Der blev ialt skaffet tilsagn om en sum af 872 kr. paa den maade.

Samtidig arbejde Amtsraadets to folketingsmænd, Jens Busk og Grev Frijs energisk paa at faa halvdelen af de omstridte 5.000 kr. opført som bevilling paa finansloven for 1890/91, og det lykkedes dem. Det var saaledes kun en reel udgift paa godt 1.500 kr., som Amtsraadet skulle udrede til den saa stærkt ønskede viadukt. Paa et møde den 19. februar 1890 blev sagen behandlet af Amtsraadet, men der kom ikke noget endeligt ud af forhandlingerne, da Grev Frijs kunne oplyse, at der i finansministeriet nu blev arbejdet paa, at staten skulle betale det hele.

Der skulle gaa præcis to aar, før ministeriet fik vedkommende udvalgs samtykke til selv at foretage de nødvendige ekspropriationer efter loven af 1889, og arbejdet blev paabegyndt i juni 1892. Muremester Wilkens fra Skanderborg fik overdraget arbejdet med opførelsen af de tre murpiller, for en sum af 6.000 kr. Materialerne leverede statsbanerne selv. Der medgik ca. 50 vognladninger kampesten, som fra Frederiks-

havn ankom successivt under byggeperioden, og ca. 50 vognladninger huggede sten, som stammede fra en nedlagt kvægrampe paa Lunderskov station. Selve jernbroen blev leveret fra Povelensens jernstøberi i Esbjerg og kostede 19.000 kr. Den godt 50 alen lange bro stod færdig i begyndelsen af 1893, og den gamle jernbaneoverskæring med tilhørende vogterhus blev sløjft samme foraar.



Personalet foran Skanderborg station - i sidste række, midt for stationsforstander M. Hansen

1892-1899 Status efter 25 aar

I anledning af Statsbanernes 25 aars jubilæum den 1. september 1892 blev der offentliggjort en statistik over udviklingen. Man begyndte med ca. 300 km jernbane, som i det forløbne kvarte aarhundrede var vokset til ca. 1800 km. Anlægssummen i 1867 var omkring 25 Mill.kr., og i jubilæumsaaret godt 169 Mill.kr.

Den 1. september 1867 ejede banerne 20 loko-

motiver, 54 personvogne og 220 gods- og kreaturvogne. 25 aar senere var tallene 263 lokomotiver, 775 personvogne og 4.085 gods- og kreaturvogne. Endvidere havde etaten nu 11 dampfærger, 11 dampskibe og 93 mindre fartøjer. I 1867 var beskæftiget ved statsbanerne 852 mand – 25 aar senere var styrken vokset til 6.571 medarbejdere.

Der var i de 25 aar befordret ca. 123 Mill. rejsende. Heraf var 36 kommet til skade, med 13 dødsfald til følge. Kun een rejsende angaves at være omkommet uden egen skyld.

En Skanderborg-Esbjerg jernbane

Drømmen om at faa Skanderborg forbundet med Brødstrup og Esbjerg ved en ny Jernbanelinie var ikke død, trods dens sørgelige forlis i 1884.

»En gammel ven« af Skanderborg-Esbjerg banen skrev i juli 1892 i et læserbrev, »at forholdene nu sikkert var forandret, baade politisk og økonomisk samt merkantilt. Det gjaldt vist om at slaa til lyd for linien«. Skanderborg Handelsforening fulgte opfordringen op og indkaldte til privatmøde paa Hotel Phønix, den 3. august for at drøfte sagen. Resultatet af mødet blev, at forsamlingen enstemmigt vedtog at søge en agitation sat i gang, og der blev nedsat et arbejdsudvalg paa fem mand, med redaktør Oluf Jørgensen, Skanderborg som formand. Udvalget indbød til beboermøder, først i Voerladegaarde den 12. august, og dernæst i Brødstrup den 17. august, og paa begge møder var der fuld tilslutning til planen. Skanderborgudvalget blev suppleret med tre lokale folk fra hver af de nævnte sogne. Det næste skridt var en indbydelse til grundejerne i Esbjerg, samt omegnens landboere, til to private møder paa »Spangsberg«s Hotel i Esbjerg, et om eftermiddagen og et om aftenen. Resultatet heraf blev, at der blev udpeget seks Esbjergensere til at forhandle videre med Skanderborgudvalget. Det næste møde i rækken fandt sted paa Nr. Snede Kro den 3. november, og forsamlingen vedtog en resolution, der opfordrede udvalget til at arbejde videre for planens gennemførelse. Samtidig blev der udpeget seks mand til at tiltræde udvalget. Det var meningen at afholde lignende møder i egnen vestover for at høre beboernes mening der, og hvis den var positiv, var det hensigten at tilstille rigsdagen et andragende om opførelse af banen.

Gaardejer Leth Espensen, »Godthaab« manede i et læserbrev alle landboere til at støtte sagen, da en forkortet jernbanekørsel til eksporthavnen i Esbjerg var af uhyre stor betydning for landbruget. Den rædsomme sneglefart paa de langsomme godstog, hvor man kørte mange mil af vejen i zigzag, passede mindst af alt landbrugsgets mere og mere forædlede produkter.



*Gaardejer N. Leth-Espensen.
»Godthaab«*

Det var ikke det heldigste tidspunkt, som tilhængerne af en Skanderborg-Esbjerg bane havde valgt til agitation for projektet. Der var konstateret kolera i Tyskland og alle geraadede i frygt for, at sygdommen skulle brede sig til Danmark. Man havde stadig de store epidemier i 1853 og 1859 i frisk erindring. Der var i det hele taget blandt befolkningen en stærk ulyst til at deltage i større møder, og udenbys gæster var ofte direkte ildeset. Saaledes havde distriktslægen i Esbjerg, forud for de førømtalte private jernbanemøder i Esbjerg, direkte udtalt betænkelighed ved samkvem »med personer fra andre byer«, hvorfor møderne da heller ikke var offentlige. Den ambitiøse Skanderborg-Esbjerg bane led da ogsaa for anden gang den tort at blive tiet ihjel.

Kolera-frygt

Den omtalte kolera koncentrerede sig særlig i Hamburg og de nordtyske byer, og den danske regering udstedte som forholdsregel mod sygdommen en bekendtgørelse af 25. august 1892. Den dekretede, at adgangen over landegrænserne, forsaavidt den skete pr. jernbane, indtil videre kun maatte forega over Vamdrup station i Sønderjylland. Der blev bygget en desinfektionsovn og rejst et sanitetstelt, hvor to læger undersøgte alle rejsende. I Aarhus byraad blev det diskuteret at rette en henvendelse til statsbanerne om at forhindre, at gennemgaaende vogne, og særlig dem med kloset, gik gennem byen. Det første kolera dødsfald i Aarhus ramte bygningsinspektør Walther, som netop var hjemkommet



Adelgade, set fra torvet mod Vestergade - agent J. Poulsens ejendom er den højeste to-etages bygning midtfor til venstre. Adelgade 33

fra Hamburg, og det næste en af bærerne, som var med til at føre Walthers kiste til lighuset. Vejle Amts-Avis havde bragt i erfaring, at der i eftersommeren var forekommet en helt usædvanlig dødelighed blandt fiskene i Skanderborg sø og Mossø, og skrev som sin mening, at det maatte skyldes kolerasmitte.

Den almindelige frygt lod ingen upaavirket. De store markeder i Jylland blev aflyst i flere maaneder, ogsaa de betydelige Skanderborg hestemarkeder, med stort tab for de lokale handlende. Hertil kom uendelige bryderier med at faa varer udleveret fra jernbanen, naar det drejede sig om forsendelser fra koleraramte omraader. Gartner Frederiksen paa Søgade i Skanderborg havde bestilt et større parti løg fra Belgien, til levering pr. bane sidst i august maaned, men politiet nægtede at udlevere dem, da Belgien hørte til de koleraramte lande. Han maatte bære et smerteligt tab paa 60 kr., mens han samtidig med undren kunne konstatere, at byens manufakturhandlere daglig modtog tøjpakker fra Tyskland. Herimod var der ikke nedlagt forbud. Helt grotesk tegnede situationen sig, da politiet forbød udlevering af nogle fajancevarer, som i juni maaned var ankommet fra Tyskland til jernbanestationen i Skanderborg. Modtageren af varene, agent J. Poulsen, Skanderborg fik, efter et par maaneders tovtrækkeri med toldvæsenet, endelig lov til at hente sin fajance, efter at det var desinficeret og træemballagen, under polititilsyn, var brændt. Poulsen klagede over den behandling, han havde faaet, og da hverken toldvæsenet eller politiet var paa det rene med, hvordan de ministerielle forordninger skulle

tolkes, blev der indsendt en anmodning til ministeriet om klare retningslinier.

Den lokale sundhedskommission laa ikke paa den lade side. Den fik af Skanderborg byraad stillet 5.000 kr. til raadighed til foranstaltninger mod en eventuel koleraepidemi i byen og gik straks i gang med at indrette tre gamle værtshusboder paa markedspladsen til kolera lazaret. Der blev i første omgang købt og opstillet 12 senge i lazarettet, men der var plads til flere, hvis det skulle blive nødvendigt. Samtidig blev der engageret seks ligbærere, som for deres farefulde arbejde fik en dagløn paa 6 kr. – dog kun hvis koleraen kom til byen. Sundhedskommissionen sikrede sig ogsaa en vogn til befordring af lig. Heste skulle leveres af en vognmand, men ville blive kørt af de særligt dertil ansatte folk. Desuden blev der sluttet overenskomst med apoteker J. V. Høeberg, Skanderborg om udlevering af gratis desinfektionsmidler til ubemidlede, mod attest fra politiet eller en af byens læger. Hen paa efteraaret var faren for en epidemi drevet over, og den 18. november blev karantænen ved landegrænserne ophævet. Skanderborg by slap med skrækken og en regning til kærnerkassen paa 3.987 kr.

Ranger-uheld

Med sin beliggenhed paa bakkedraget højt over byen har Skanderborg jernbanestation altid været vindomsust, men det gik som regel kun ud over de mennesker, som af lyst eller i embeds medfør færdedes deroppe. En enkelt gang har blæsten ogsaa ageret rangermester paa stationen. Det skete tidligt om morgenen den 23. oktober 1893, hvor en tom godsvogn af den stærke storm blev skubbet ind paa hovedsporet nord for stationen. Resultatet blev et kraftigt sammenstød med morgentoget fra Aarhus. Godsvognen blev skubbet ud til siden, og lokomotivet løb af sporet. De forreste kupeer i de efterfølgende personvogne blev totalt knust, men der skete ikke anden personskaade end, at fyrbøderen fik læderet et par fingre. Det maatte rekvireres et hjælpetog fra centralværkstedet i Aarhus, og henad aften var linien klar igen. Den reglementerede rangering paa stationen foregik ved hjælp af heste, som tilhørte jernbane-

fragtmand Ingv. Simonsen, Skanderborg. Han kom i svære økonomiske vanskeligheder, da han i tiden fra juni til november 1893 mistede tre heste, til en samlet værdi af henved 1.000 kr. Da det var umuligt at forsikre heste, som gjorde tjeneste ved jernbanen, maatte han selv bære tabet, som slet ikke stod i rimeligt forhold til de tarvelige livsvilkaar, som arbejdet for jernbanen gav ham. En kreds af næringsdrivende tog derfor initiativ til en indsamling blandt byens borgere, og Simonsen kom ved den medborgerlige haandsrækning paa fode igen.

Bølle-uvæsen

Fra og med søndag den 9. december 1894 blev der paa alle søn- og helligdage indført bevogtning af ventesalene, samt salg af ventesalsbilletter, paa Skanderborg jernbanestation. Denne foranstaltning tilsigtede at fratage uvedkommende lysten til at drive om i stationen. Det var særlig byens mange læredrenge, som fordrev fritiden med at betragte trafikken og genere de rejsende. Byens politibetjent havde flere gange været nødt til at rykke ud, og det havde resulteret i anholdelser af de mest aggressive.

Det var en yndet sport blandt de ungdommelige bøller at genere udflugtsgæster, som besøgte Pavillonen i Dyrehaven, og uvæsenet florerede en overgang i en saadan grad, at aviserne fra nabo-byerne advarede turister mod at gæste Skanderborg. Særlig graverende var den behandling, som en skoleudflugt fra Aarhus blev udsat for. Bøllerne fulgte efter skolebørnene op til stationen, og da de ville mase sig ind paa perronen

sammen med børnene, smækkede stationsforstander Hansen laagen i for næsen af dem. De hævnede sig saa ved at tage opstilling langs banelinien, og da toget satte sig i bevægelse, bombarderede de vognene med træstumper, ølspunse og andet for haanden værende kasteskyts. En stor træspuns fløj ind gennem et aabentstaaende kupevindue og ramte en skoledreng i hovedet, og skoleinspektøren sendte den senere til Skanderborg politi som bevismateriale.

Et andet populært maal for læredrengenes skarnsstreger var »Frelsens Hær«, som i april 1890 havde oprettet en afdeling i Skanderborg, med mødelokale i en tom værkstedsbygning bag ejendommen Adelgade 77.

Det var en ny bevægelse, som i starten blev mødt med undren og interesse, men efterhaanden som nyhedens interesse var dampet væk, fik armeen trange tider i Skanderborg. Borgerne nærmest foragtede bevægelsen, støttet af lokalpressen, og byens uheldige elementer nød en stiltiende sympati for sine aggressioner overfor »Frelsens Hær«. De ugentlige frelsermøder udviklede sig hurtigt til rene skandaleforestillinger, med hujen og skrigen, og ofte krydret med voldsomme slagsmaal. Politiet maatte adskillige gange rykke ud og rydde salen, og der blev foretaget flere anholdelser, under larmende pibe-koncert fra byens læredrenge. Paa trods af den haarde medfart holdt »Frelsens Hær« ud i mange aar, og efterhaanden fik bevægelsen ogsaa i Skanderborg den anerkendelse, som den fortjente.

Lønkamp og brandtjeneste

De mange snekastere, som hvert aar tjente en pæn skilling i den arbejdsfattige vinterperiode, undrede sig over, at statsbanerne ikke betalte samme takst overalt i landet. Mens der paa flere strækninger betaltes 30 øre i timen for at holde sporene fri for sne, betalte Skanderborg station kun 20 øre, og da Skanderborg kommune havde vedtaget at give 30 øre for rydning af gaderne, nægtede adskillige arbejdere rent ud at arbejde for statsbanerne. I Silkeborg besluttede arbejdsmændenes fagforening, at dens medlemmer ikke



Ejendommen Adelgade 77, hvor »Frelsens Hær« havde lokaler i en bagbygning

maatte tage arbejde hos jernbanen. Der blev saa indført et nyt, ensartet lønreglement for statsbanernes snekastere, hvorefter de fik en dagløn paa to kroner og yderligere 25 øre i timen, hvis kastningen faldt mellem kl. 17-23, og 35 øre i timen, naar der kastedes om natten.

Samtidig inskærpede statsbanernes direktion overfor stationerne, at billettering ikke maatte foretages under kørslen. Billetteftersyn skulle foregaa, mens togene holdt ved stationen. Aarsagen hertil var en række alvorlige ulykker, mange med dødelig udgang, naar billettørene i snevejr og sjap var faldet af togene under deres balanceren paa det udvendige trinbrædt fra kupe til kupe under kørslen.

Paa grund af den stærkt stigende trafik paa Skanderborg-Skjern banen besluttede jernbandedirektionen i 1895 at indsætte større lokomotiver paa strækningen. De gamle jernskinner, som efterhaanden var stærkt nedslidte, blev udskiftet med nye staalskinner, og til dette arbejde blev der antaget 30 ekstraarbejdere. De fik en ugeløn paa 15 kr., hvorimod banens faste folk kun fik 10 kr. om ugen. »Dette er i grunden en indrømmelse af, at de faste faar for lidt. Der er dog ingen mening i at lønne en mand med 1,40 kr. pr. dag – deraf kan en familie ikke leve ordentligt«, skrev »Skanderborg Amts-Avis« herom. Avisen havde netop samme aar sluttet overenskomst med typografernes landsbevægelse om en ugeløn paa 16 kr. for de ansatte typografer ved bladet.

Ifølge en gammel kommunal forordning var enhver rask mand mellem 20 og 50 aar pligtig at lade sig indrullere i det kommunale brandvæsen. Der var ganske vist en mulighed for at købe



Befalingsmændene i Skanderborg brandkorps - 1898. staaende fra v/blikkenslager Brehm - murer S. Christiansen - Brygger Aase - tomrer A. Flensborg - skomager R. Bruun.

Siddende fra v træhandler J. P. Jensen - uldhandler Thomsen (brandinspektør) - boghandler Davidsen

sig fri for mødepligten, men prisen var for høj for en almindelig arbejderløn. Denne pligt, som ogsaa gjaldt statsbanernes underordnede personale, havde længe været driftsledelsen en torn i øjet, og der blev i februar 1896 indsendt et andragende til Skanderborg byraad om fritagelse for jernbanens ansatte. Der blev gjort opmærksom paa, at en saadan fritagelse alt var bevilget i de fleste større købstæder, og at banearbejderne paa landet ved lov var fritaget for brandtjeneste. Det kunne nok ogsaa synes vigtigere, at banens folk blev paa deres job og afviklede trafikken, da Skanderborg brandkorps med sine godt 300 brandsvende var talstærkt nok til at klare en lokal brand. Andragendet blev godkendt af brandkommissionen, og paa et byrådsmøde den 12. februar blev den lokale brandvedtægt ændret saaledes, at det ved statsbanerne ansatte personale for fremtiden var fritaget for brandtjeneste i Skanderborg.

Tog-ulykke ved Stilling station

Paa grund af et forglemt sporskifte kørte iltoget fra Skanderborg mod et godstog, som holdt og ventede ved Stilling holdeplads. Uheldet, der skete om eftermiddagen den 18. november 1896, kostede ikke menneskeliv, men adskillige



Medarbejderne foran »Avisen«s kontor og trykkeri, Adelgade 104

kom til skade. Efter planen skulle de to tog krydse hinanden ved Stilling station, og godstoget holdt reglementeret paa hovedsporet og ventede paa, at iltoget skulle passere ad sidesporet og fortsætte mod Aarhus. Imidlertid var sporet ikke skiftet, og iltoget kørte med fuld fart videre paa hovedsporet hen imod godstoget, hvis fører var den første, som opdagede faren. Han gav faresignal og satte sit lokomotiv i tilbagegaaende bevægelse, saa hurtigt det lod sig gøre, men da det var klart, at et sammenstød var uundgaaeligt, sprang han og fyrbøderen af toget, hvorved de undgik at komme til skade.

Imidlertid havde føreren af iltoget ogsaa bemærket faren, og ved hjælp af kontradamp og vacuumbremser søgte han at standse maskinen. Men paa den korte strækning var det umuligt, og de to tog tændte sammen med voldsom kraft. Passagererne blev kastet rundt i kupeerne og bagagen rullede ned over dem, og en del passagerer, som ved faresignalet havde stukket hovedet ud af vinduerne for at se, hvad der skete, fik nogle alvorlige knubs. De tilskadekomne fik førstehjælp af en medrejsende, lægekyndig dame fra Horsens. Paa mindre end en halv time var et hjælpetog fra Aarhus fremme, og i befaklernes flakkende skær gik redningsholdet straks i gang med at fjerne de sammenfildrede og knuste vogne.

Den jernbanefunktionær, der var aarsag til ulykken, var en 40 aarig assistent fra Aarhus, som i stationsforvalterens fravær vikarierede i pladsen. Han var anset for at være en dygtig og samvittighedsfuld mand og havde flere gange forrettet tjeneste i Stilling, saa det var ikke mangel paa lokalkendskab, der var aarsag til hans forglemmelse. Han stod for udnævnelse til stationsforstander paa den nye Svendborg-Nyborg bane, men blev i stedet suspenderet og senere afskediget paa graat papir. Med en klar fornemmelse af at være en færdig mand i Danmark immigrerede han i 1897 til Argentina, hvor han fik job som stationsforstander ved de derværende jernbaner.

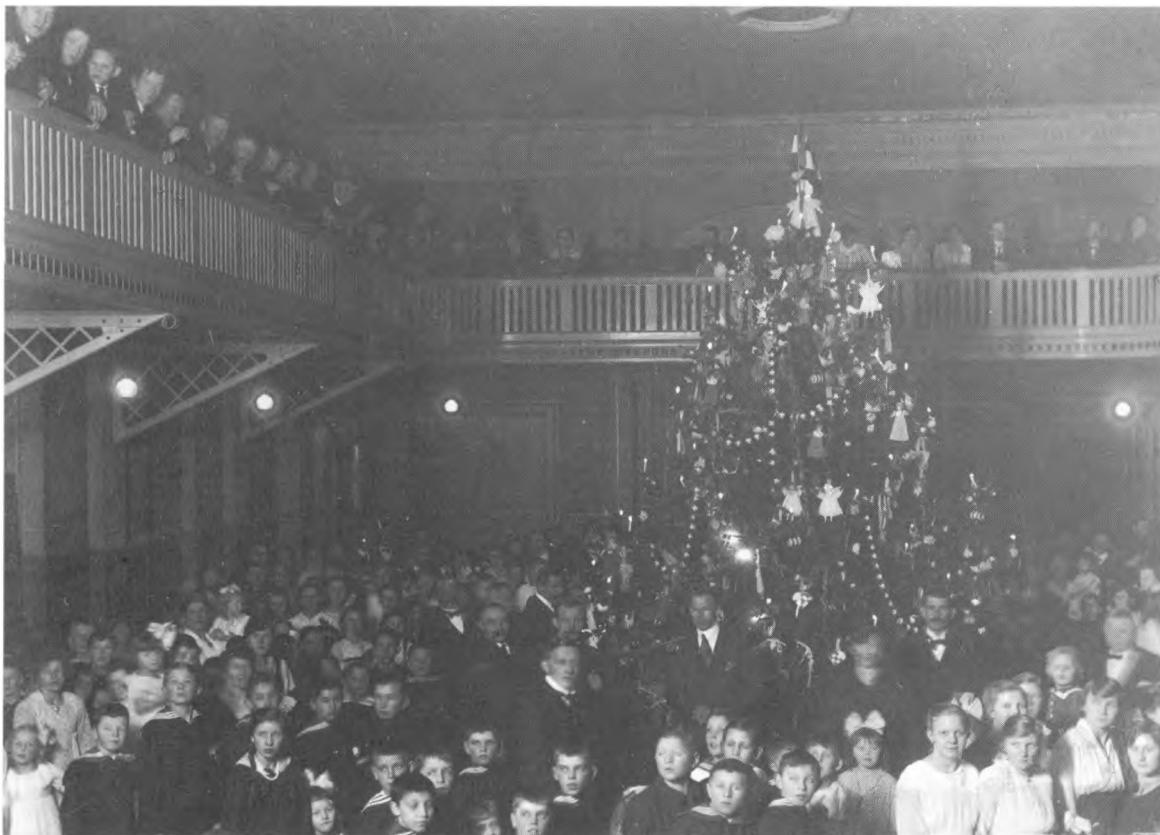
Efteraarsmanøvre

Hærens aarlige efteraarsmanøvre i 1896 var af generalstaben bestemt henlagt til egnen omkring Skanderborg. Øvelsen skulle strække sig over 14 dage, hvoraf de sidste fire, fra den 30. september til 3. oktober skulle kulminere i en træfning mellem sydkorpset og nordkorpset ved Skanderborg. Der blev indkaldt to aargange tidligere soldater, som skulle indgaa i ti batailloner med fuld krigsstyrke. Desuden skulle fem rekrutbatailloner indgaa i øvelsen, sammen med tre rytterregimenter, en del artilleri, nogle ingeniører og et stort træn. Den samlede øvelsesstyrke var paa omkring 15.000 mand. Skanderborg skulle være hovedkvarter for den kommanderende general Nickolin samt divisionsstaben, intendanturen og et trændetachment, ialt 96 officerer og underofficerer, 232 menige og 141 heste. De skulle indkvarteres privat, og som betaling herfor fik kvarterværterne et dagligt vederlag paa fem øre for menige, ti øre for underofficerer og femten øre for officerer. Afholdshjemmets sal paa Skolegade blev okkuperet som hovedvagt.



Hotel »PHØNIX«, Adelgade 44 - det militære hovedkvarter i Skanderborg under manøveren

For jernbanestationerne i Skanderborg og Hørning oprandt en travl tid. Godsvogne strømmede til med forsyninger til saavel mennesker som heste, og straks efter ankomsten til stationerne gik en talrig trænafdeling i gang med at omlæsse godset paa hestevogne og transportere det ud til de forskellige militære forlægninger. Rundt om paa postkontorerne og jernbanestationerne maatte der arbejdes med forøget styrke for at sortere og distribuere den strøm af breve, pengeforsendelser og pakker, som familierne hjemme



Haandværkerforeningens teatersal - rammen om byens foreningsliv, her en juletræs-fest

sendte til de haardtprøvede genindkaldte soldater.

Den store øvelse kulminerede i et kæmpeslag ved Gram Mølle, lørdag den 3. oktober. Kanonerne dundrede og geværilden lød overalt i en uendelighed. Paa »Godthaab«s mark var artilleriet kørt frem, og derfra sendtes den ene salve efter den anden mod fjenden. Lidt over middag var sydkorpset slaæet, og øvelsen blev indstillet. Kronprins Frederik, der var hærinspektør, kom om formiddagen med ekstratog til Skanderborg for at overvære slaget, og efter at kamphandlingerne var indstillet red han gennem byen, ud til Slotskirken. Paa tilbagevejen aflagde han en kort visit hos stiftamtmand Dreyer og red derefter tilbage til banegaarden, hvor et ekstratog stod klar til at køre ham tilbage til Aarhus. Resten af lørdagen gik for soldaterne med at klar-gøre udstyret til den store, afsluttende tropperevy den næstfølgende dag paa »Mallinggaards«s mark, tæt udenfor Skanderborg. Om aftenen stod byen paa gloende pæle, med selskaber og afskedsballer, og et omrejsende teaterselskab

opførte meget a propos skuespillet »landsoldaten« i Haandværkerforeningens teatersal.

Tropperevyen søndag middag blev et folkeligt tilløbsstykke. Allerede fra morgenstunden var trafikken paa landevejene omkring Skanderborg kolossal. Alle skulle ud for at overvære det farverige skuespil, naar militæret skulle præsentere sig for kronprinsen. Ogsaa jernbanen mærkede det store pres. Ledelsen var forberedt paa et stort passagerantal og havde indsat et ekstratog baade nordfra og sydfra, men tilstrømningen slog alle prognoser. Der maatte i hast indsættes endnu et ekstratog fra Aarhus, men paa trods heraf var der endda mange paa stationerne i Hasselager og Høring, som ikke kom med. Til Stilling og Skanderborg stationer ankom med togene den søndag formiddag over 6.000 mennesker.

Kronprinsen ankom til Skanderborg station med ekstratog kl. 11.30, og blev paa perronen modtaget af sin søn, Prins Christian samt byens honoratiore. Han steg derefter til hest og red, sammen med sit følge, ud til »Mallinggaard«.

Selve revyen var et straalende skue. Paa sin smukke skimmel holdt kronprinsen, der var iført generaluniform, nu stille i en stiv klokke-time. Soldaterne marcherede strunk forbi, den ene bataillon efter den anden, musikken spillede og alt bar præg af baade god holdning og disciplin. Da fodfolksregimenterne havde defileret forbi, kom ingeniørerne, derefter dragonerne, saa artilleriet og sluttelig ambulancen, ialt ca. 15.000 mand. Endnu en gang defilerede dragonerne og artilleriet forbi i karriere og gallop. Flot saa det hele militære skuespil ud. Klokken 13.30 var revyen forbi, og kronprinsen med følge forlod pladsen for at ride tilbage til banegaarden i Skanderborg, hvor et ekstratog stod klar til at føre de kongelige med følge tilbage til Aarhus. Tilbage stod en lille by, totalt rippet for mad og drikkevarer. De mange søndagsgæster havde formelig belejret byens hoteller og beværtningssteder for at faa noget til livets ophold, og mens lokalerne var stuvende fulde, stod folk i lange køer udenfor paa gaden, ventende paa at der skulle blive plads. Hvor meget der blev drukket vidste ingen, men antallet af berusede civilister vidnede om ganske betragtelige kvan-

ta. I løbet af eftermiddagen stod flere drabelige slag rundt om i beværtningsstederne, men ellers var kampen haardst paa stationsvejen og oppe ved jernbanestationen. Paa perronen var der om aftenen et regulært slagsmaal mellem flere personer, og mens et af togene holdt ved banegaarden, kom passagererne i en bænkevogn i alvorligt klammeri. Mens slaget bølgede inde i vognen, rullede toget blideligt af sted med de kæmpende. Dermed endte dette krigerliv i fredstid, og allerede om mandagen var tropperne paa hjemmarch til deres respektive garnisoner.

En klage fra Stillingboerne

Statsbanernes vinterkøreplan for 1897/98 skabte ikke udelt tilfredshed hos beboerne mellem Skanderborg og Aarhus, og specielt for beboerne i Stilling tegnede situationen sig nærmest grotesk. Hvis de skulle paa en lille indkøbstur til Skanderborg, var 14-toget deres eneste mulighed, og saa havde de en lille time til at haste ned



til byen og forrette deres ærinder og komme tilbage til stationen for at naa 15-toget nordpaa. Hvis de mistede det tog, havde de valget mellem at bruge apostlenes heste eller vente i syv timer paa 22-toget. Alle andre nordgaaende tog i den mellemliggende tid holdt nemlig ikke ved mellemstationerne.

Paa initiativ af lærer Højmark i Koldt blev der i oktober 1897 sendt en adresse, underskrevet af 593 beboere mellem Skanderborg og Aarhus til generaldirektoratet for statsbanerne, med anmodning om en forbedring af den lokale togtrafik. Som svar herpaa meddelte direktoratet, at man for den kommende sommerkøreplan paa-tænkte forskellige forandringer, blandt hvilke ogsaa deres ønsker var optaget. Med egnens folketingsmand, lærer J. Nielsen, Jexen som talsmand fik adressen til følge, at der fra 1. maj 1898 blev foretaget en saadan ændring i køreplanen, at det ikke længere skulle tage en halv dag at rejse fra Stilling til Skanderborg, og retur.

Godsekspedition i Hylke

Beboerne paa Hylkeegnen havde længe været utilfredse med, at der ikke fra det lille billetsalgsted var mulighed for at ekspedere fragtgods. Man paapegede, at afstanden til nabobyerne var ret betragtelig, og navnlig for det lokale andelsmejeri, som med en mælkeleverance fra 750 køer havde en stor produktion, var forholdene meget utilfredsstillende. Denne uheldige tilstand fik en lykkelig udgang i 1899, men forud var gaaet en aarelang kamp med myndighederne.

Det begyndte i foraaet 1895 med, at egnens folketingsmand stillede forslag om at anlægge et krydsningsspor ved Hylke billetsalgsted, til ekspedition af østbanens tætte trafik. Det drejede sig om en investering paa ca. 10.000 kr., men ministeren var imod. Forslaget blev derfor trukket tilbage, men blev i december samme aar genfremsat af folketingsmand Kr. Jørgensen, Grumstrup. Sideløbende hermed indsendte bestyrelsen for Hylke Andelsmejeri et andragende om, at der maatte blive anlagt et sidespor ved

billetsalgstedet, samt om at der med et enkelt tog i hver retning kunne indlades og udlades stykgods. Det blev anført, at Hylke billetsalgsted var kommet til at ligge paa et mindre heldigt sted, da der var meget lang vej til de nærmeste stationer med godsekspedition.

Det omtalte krydsningsspor blev anlagt i foraaet 1896, og der blev ansat en ekspedient og en portør. Samtidig blev der opført en ekspedientbygning paa stedet. Efter denne udvidelse genfremsatte Hylke Andelsmejeri, støttet af sogneraadet, sit andragende, idet det blev paaapeget, at der nu var baade personale og bygninger til en godsekspedition. Finansudvalget vedtog at henvise andragendet til Indenrigsminister Hørring, men han var betænkelig ved alle de andragender, som indkom om holdepladser og lignende. Der burde ikke oprettes holdepladser, før der blev solgt 20.000 billetter om aaret, med et indtægtsbeløb paa 2.500 kr. Ved Hylke var persontrafikken kun 10.900 og indtægten 2.000 kr. Han skulle dog overveje sagen.

Hylkebeboerne arbejdede ihærdigt videre. Man sendte en deputation fra sognet til København for at tale med ministeren, og indensogns var enhver, som ikke gik helhjertet ind for sagen, en fjende. Under valgkampen til folketingsvalget i 1896 blev der agiteret kraftigt for ikke at stemme paa redaktør O. Jørgensen, Skanderborg. Man burde hellere stemme paa hans modkandidat, gaardejer Jens Sørensen, Vitved Overgaard. Han kunne, om nogen, faa sagen ført igennem paa tinge. Sørensen vandt valget, efter et dramatisk omvalg paa grund af en teknisk fejl ved det ordinære folketingsvalg, men det var nok ikke alene paa grund af Hylkebeboernes agitation. Ogsaa folketingsmand Jens Busk blev mobiliseret, og han anbefalede i et tingsmøde i marts 1897 anlæggelsen af sidesporet og godsekspeditionen ved Hylke. Det hjalp imidlertid altsammen intet, for ministeren meddelte i oktober maaned, at han ikke havde fundet anledning til at tage hensyn til andragendet.

Der blev saa foranstaltet en underskriftindsamling i Hylke sogn, og med 148 beboere bag sig afgav Jens Busk i december maaned betænkning til vedkommende folketingsudvalg. Indenrigsministeren lovede, at holdepladsen skulle blive oprettet, naar det blev dens tur, men den



Hylke holdeplads

laa forholdsvis langt nede i rækken. Statsbanedriften mente ikke, at trafikken paa Hylke endnu var saa stærk, at et andragende kunne imødekommes omgaaende.

Hylkefolkene opgav imidlertid ikke kampen. De tilstillede igen folketinget et andragende i november 1898, da trangen blev jo længere jo føleligere. Det blev paaaget, at der foruden andelsmejeriet var to brugsforeninger, som omfattede varer for omtrent 40.000 kr. aarligt. Desuden anførte man, at det tilstedeværende personale paa billetsalgsstedet ville være tilstrækkeligt, hvorfor en udvidelse af driften ikke ville medføre yderligere omkostninger. Den nødvendige anlægsomkostning maatte anses for ubetydelig i sammenligning med de kapitaler, som aarligt blev anvendt paa ombygning og udvidelse af købstædernes banegaarde, og hvortil købstæderne intet betalte. Hylke havde i sin tid maattet betale 5.000 kr. for at faa oprettet sit billetsalgssted. Endelig paaagedes det, at forholdene paa pladsen var blevet yderligere forværret efter anlæg af krydsningssporet og opførelsen af ekspedientboligen, idet billetsalget var blevet flyttet derhen, langt fra ventesalen.

Ved finanslovens behandling i januar 1899 saa det ud til, at Hylkebeboerne igen skulle faa et skuffende afslag. Folketingsmand Jens Sørensen anbefalede kraftigt, men indenrigsministeren mente ikke, at han kunne gaa med til forslaget. Han skiftede imidlertid mening, og den 11. februar udtalte han, at han ikke længere fandt det forsvarligt at udsætte beboernes ønsker. Han havde derfor indhentet forslag til anlæg af et læssespor samt indretning af et godsrum til ekspedition af stykgods ved Hylke billetsalgssted. Overslaget lød paa 16.500 kr., foruden et beløb paa 700 kr., som beboerne iflg. gældende regler skulle yde til vejanlæg. De nødvendige anlægsarbejder blev straks sat i gang, og fra efteraaret 1899 havde Hylke holdeplads endelig sin saa længe ønskede godsekspektion.

Stations-nyt

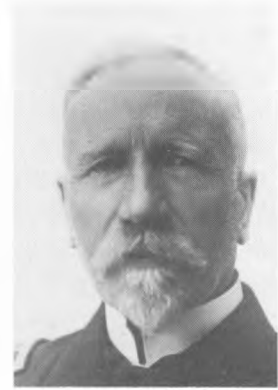
I sommeren 1895 blev der paa Skanderborg station indrettet et baderum til fri benyttelse for jernbanens personale. Der var installeret »indretninger til varmt- og koldt vandbade, samt et styrtebads-apparat«.

Den 1. oktober 1895 fratraadte stationsforstander Morten Hansen af helbredshensyn. Han havde de sidste par aar lidt af en tiltagende nervesvaghed. I sin næsten 20 aar lange embedstid i Skanderborg havde han ved sin venlige, bramfri og hensynsfulde optræden overfor publikum vundet almindelig agtelse.

Som hans efterfølger udnævntes C. M. Spendrup. Han blev pr. 1. juli 1899 udnævnt til stationsforstander ved Hillerød station, og som hans afløser i Skanderborg udnævntes hidtilværende stationsforstander ved Tommerup station, Carl Thomsen.



C. M. Spendrup



Carl Thomsen

Dampskibsforbindelse over Kattegat

Trafikken paa længdebanerne havde efterhaanden antaget en saadan dimension, at de ansvarlige maatte forudse en snarlig aflastning af de enkeltsporede jembanelinier. En ingeniør fra statsbaneanlæggenes kontor i København havde allerede i sommeren 1899 foretaget opmaalinger af terrænet omkring Randers, Aarhus og Skanderborg med henblik paa anlæggelse af

dobbeltspor paa strækningen Skanderborg-Randers. Dette anlæg stødte imidlertid paa det problem, at opførelsen af en ny godsbanegaard i Aarhus, og en eventuel flytning eller udvidelse af personbanegaarden samme sted, skulle afgøres først. Paa Fyn var det tanken ogsaa at bygge dobbeltspor samt at forbinde øen med Jylland ved en bro over Lillebælt, da man erkendte, at lillebæltstrafikken maatte aflastes.

Dette kunne ogsaa gøres ved etablering af en dampskibsroute fra Sjælland til Jylland, og der blev derfor nedsat en jembanekommission til at undersøge de alternative muligheder. Kommis-



Skanderborg station

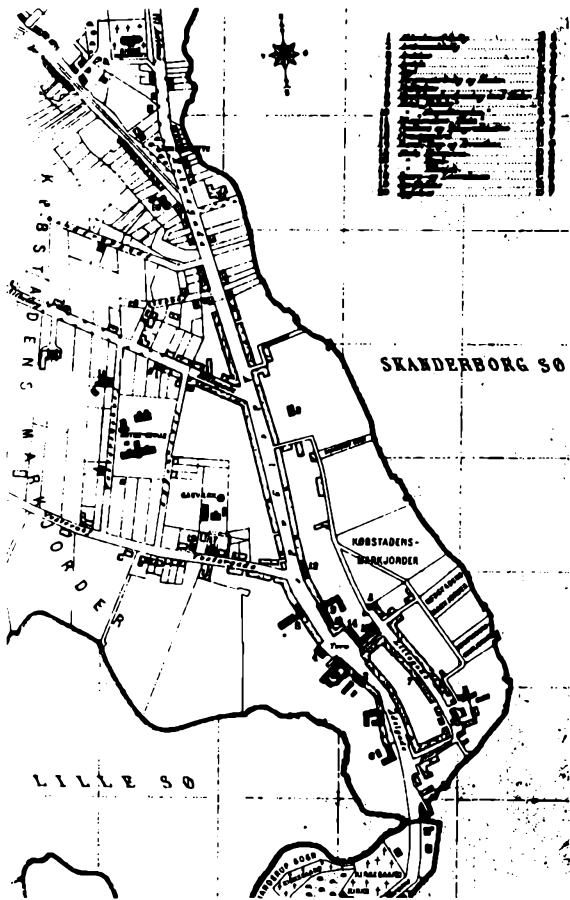
sionen afgav i juni 1901 sin betænkning, og med et stort flertal pegede den paa en dampskibsroute fra Refsnæs paa Sjælland til Hou. Herfra skulle en jernbanelinie føres over Odder til Skanderborg. Med denne løsning kunne en bro over Lillebælt spares. De implicerede jyske kommuner laa ikke paa den lade side. De indsendte andragender til rigsdagen om oprettelsen af den nævnte færgeforbindelse, og i de næste maaned gik planerne sin støtte og sikre gang. Der blev gjort forsøg paa at oparbejde en stemning for andre linier, bl.a. fra Hou til Aarhus, men da Hou-Skanderborg linien var den korteste, og der desuden var fremkommet et nyt forslag om en jernbane fra Skanderborg, over Hammel til Langaa, hvor trafikken skulle samles, vandt tilhængerne af Aarhus-linien ikke rigtig genklang. Dette nye forslag ville kun medføre et nyanlæg paa ca. to mil jernbane, fra Skanderborg station til den nye Laasby station paa den under opførelse værende jernbane fra Aarhus til Hammel. Det sidste stykke fra Hammel til Langaa ville blive dækket af den nye Silkeborg-Langaa bane, som netop var blevet vedtaget. Med Skanderborg som knudepunkt kunne vestbanen ogsaa uden videre indgaa i forbindelsen. Der blev afholdt en række møder, bl.a. et i Skanderborg den 19. januar 1902, og i slutningen af samme maaned blev der sendt en deputation til København for at forelægge sagen for trafikminister Hage. I deputationen deltog repræsentanter fra alle egne af Nørrejylland, og bl.a. ogsaa to fra Skanderborg by og en fra oplandet. Trafikministeren udtalte, at sagen havde hans store og levende interesse, og at han ville tage den under grundig overvejelse. Paa Aarhus Amts Sogneraadsforenings generalforsamling i juli samme aar forhandlede man om en forbedring af den bestaaende dampskibsroute fra Aarhus til Kalundborg. Den blev besejlet af D.F.D.S. paa kontrakt med staten. Der var paa mødet stort set enighed om, at Hou-Refsnæs ruten var den mest formaalstjenlige, men indtil den blev etableret, var en forbedring af den anden rute ønskelig. Den tidligere omtalte jernbanekommission førte en yderst tilbagetrukket tilværelse de næstfølgende aar, og da det jyske udvalg fra Hou-Refsnæs linien holdt møde i Odder den 23. januar 1904, raadede en tilstedeværende folketingsmand, Nielsen-Grøn udvalget til ikke at lægge

pres paa spørgsmaalet lige i øjeblikket. Man burde hellere give lidt tid. Der gik endnu et aar, før der forelaa nyt i sagen. I februar 1905 indfandt en deputation sig hos trafikministeren med ønske om en bro over Lillebælt og etablering af dobbeltspor over Fyn og op gennem Jylland. Modstanderne var straks paa pletten med et vægtigt argument herimod, idet en lillebæltslinie var anslaaet til at ville koste ca. 26 Mill.kr., hvorimod Hou-Refsnæs linien ville kunne etableres for kun ca. 9 Mill.kr. »Horsens Social Demokrat« paapegede yderligere, at en bro over Lillebælt ikke ville hjælpe synderligt paa trafikpresset, da man fremdeles maatte benytte færgerne over Storebælt. Det maatte desuden være mere formaalstjenligt at lægge en jernbane ned gennem det store jernbanetomme rum i Midtjylland, fremfor at lægge dobbeltspor ved den jyske længdebane.

Endelig i juni 1905 lod jernbanekommissionen igen høre fra sig. Kommissionens medlemmer og andre interesserede foretog en prøvesejlads fra Kalundborg, ud forbi Refsnæs fyr og til Hou, i damskibet »Skirner«. Sejlturen varede, trods haard modvind, kun 3 1/2 time, og udvalget fandt turen ret tiltalende. Paa et møde i Hotel Hou fremkom generaldirektør Ambt med den udtalelse, at han kunne glæde tilhængerne af Hou-Refsnæs ruten med, at de »aldeles sikkert ville opleve at se deres planer realiseret«. Dette var noget af en overraskelse, da han almindeligt formodedes at være modstander af planen. Det forlød ogsaa, at trafikminister Høgsbro og jernbanekommissionen var stemt for linien, og det var den almindelige opfattelse, at et regeringsforslag i løbet af vinteren ville blive forelagt for rigsdagen.

Hovedstadsavisen »Politiken« skrev om mødet i Hou, at man maatte haabe, at der ville komme noget ud af det, da det ville være af overordentlig stor betydning for trafikken paa Jylland. »De pæreskuder, der for tiden besørger trafikken mellem Aarhus og Kalundborg, er tilstrækkelig berygtede. For passagererne er de en rædsel, og postforbindelsen med Jylland bliver kun slet betjent. Baadene er ofte forsinket 3-4 timer«, skrev avisen.

Det var derfor noget af en overraskelse for offentligheden, da »Jyllands Posten« i oktober maaned samme aar skrev, at ledende jernbane-



Bykort over Skanderborg - 1902. (Trap, Danmark)

embedsmænds indstilling til projektet for tiden var saadan, at man ikke paa det foreliggende grundlag turde nære noget haab om etableringen af Hou-Refsnæs ruten i en overskuelig fremtid.

Jernbanekommissionens betænkning forelaa den 20. juni 1906, og den fraraadede saavel en lillebæltsbro som en dampskibsroute fra Hou til Refsnæs. Man foreslog derimod at lægge dobbeltspor fra Nyborg til Strib, til en udgift paa godt 7 Mill. kr., og samtidig forbedre den bestaaende dampskibsforbindelse. Paa Aarhus-Kalundborg dampskibsruten foreslog udvalget indsat nye, hurtigsejlende dampere. Betænkningen blev af trafikministeren forelagt Folketinget som forslag i januar 1907. Han mente, at man først skulle se, hvorledes de derved forbedrede trafikforhold paa Fyn ville arte sig, før man skred til investering i en dampskibsroute til Hou. Det kunne jo være, at fynsprojektet ville hjælpe forbindelsen fra Sjælland til Jylland betydeligt.

De midtjydske folketingsmænd var imidlertid stærkt imod forslaget, og der blev i tinget startet en kraftig modagitation. Sideløbende blev der blandt de jyske landboforeninger, handelsforeninger og haandværkerforeninger arbejdet ihærdigt for at skabe en folkestemning for Hou-Refsnæs ruten. Det resulterede i et andragende fra 28 landboforeninger til rigsdagen om at koncentrere sig om dampskibsforbindelsen. Herefter gik hele sagen nærmest over i dvaletilstand, og først ca. 2 1/2 aar senere lod jernbanekommissionen igen høre fra sig. Man var interesseret i at faa opført en bro ved Masnedø, og efter sigende ville de jyske medlemmer gaa ind herfor, hvis der samtidig blev taget beslutning om etablering af Hou-Refsnæs forbindelsen. Masnedøprojektet blev i april 1910 forkastet i Folketinget, med den officielle begrundelse, at der skulle spares for tiden. Dampskibsforbindelsen til Hou blev overhovedet ikke omtalt, og den forblev ude i mørket indtil januar 1913. Aarsagen til, at projektet igen blev gravet frem var den, at overenskomsten mellem D.F.D.S. og statsbanerne om besejling af Aarhus-Kalundborg ruten var blevet opsagt. Statsbanerne kunne saa med fordel erstatte denne rute med sin egen dampskibsforbindelse til Hou, men da der kort tid efter blev opnaaet enighed mellem parterne om en fortsættelse af Aarhus-Kalundborg ruten i et aar, gled projektet ned til »en af de linier, som skulle gennemføres indenfor ikke saa lang tid«. Man erkendte stadig, at det ville overflødiggøre et dobbeltspor fra Fredericia til Aarhus.

Efter udløbet af overenskomsten med D.F.D.S. i foråret 1914 overtog statsbanerne selv sejladsen paa Aarhus-Kalundborg. Med sine 12 mil i sejlængde var den dobbelt saa lang som en forbindelse mellem Hou og Refsnæs, og tilhængerne af sidstnævnte linie øjnene igen en chance for en heldig gennemførelse af deres plan. Der var imidlertid dukket adskillige nye aspekter op i sagen, idet der nu opereredes med en jernbane fra Odder til enten Stilling eller Hylke station, i stedet for Skanderborg, og for at fuldende forvirringen havde en jysk godsejer tilbudt et tilskud paa 1/2 Mill.kr., hvis den nye rute kom til at gaa fra Juelsminde til Refsnæs. Endelig havde statsbanerne besluttet at paabegynde etablering af dobbeltspor fra Aarhus og sydpaa fra samme

efteraar, foreløbig til Hasselager, og det nye spor blev taget i brug i december 1916.

Det endelig dødsstød fik Hou-Refsnæs projektet i juli 1916, da statsbanerne gik i gang med at foretage opmålinger i Aarhus sydhavn og Kalundborg havn, som forarbejder til anlæg af færgelejer i de to havne. Samtidig blev der fremsat forslag om anskaffelse af 2-3 færger til ruten, som hidtil havde været besejlet med et dampskib fra Storebæltsoverfarten. Det var enden paa 15 aars kamp for en bedre jernbanetrafik mellem Jylland og Sjælland.

1899-1814 Dansk Jernbaneforbund

Dansk Jernbaneforbunds afdeling i Skanderborg, som var stiftet den 2. december 1899 med en snes medlemmer, holdt indvielsesfest over en ny fane den 4. januar 1902. Festen holdtes paa »Jernbanehotellet«, og de fleste af afdelingens godt 60 medlemmer var mødt op. Da forbundets forretningsfører var forhindret i at komme, holdt portør Christensen fra Hovedgaard indvielsestalen. Fra afdelingerne i Aarhus og Horsens var fremmødt kolleger for at ønske Skanderborg afdelingen tillykke med fanen, og som æresgæster havde man indbudt stationsforstander Thomsen, overbanemester Lysholm og lokomotivformand Grosen. Efter festens alvorligere del samledes man til fællesspisning, og derefter var der dans til langt hen paa morgenstunden. Den nye fane var leveret af maler C. Jørgensen, Odense, og var af blaåt Caschemir. Foruden stiftelsesdatoen bar den indskriften: »gør din pligt og kræve din ret«.

Samme efteraar vedtog afdelingen at søge startet en lokal brugsforening for standen, saafremt der var tilslutning nok. I 1913 lykkedes det, efter mange aars drøftelser, at faa oprettet en selskabelig forening for jernbanefunktionærer ved jernbanen i Skanderborg og omliggende landstationer. Man haabede at kunne samle over- og underordnede og derved bidrage til et godt arbejdsklima. Medlemmerne samledes hver jul til juletræsfest og tombola, og i en aarrække var

karneval og fastelavnsrevy et fast indslag i foreningslivet.

Stationsvejen - og cykelkørsel

Der var stadigvæk problemer omkring Stationsvejen. Ganske vist var strækningen blevet forsynet med gadelys i forbindelse med jernbanestationens tilslutning til byens gasværk, men selve vejbanen var der ingen, som rigtigt ville gøre noget ved. Kørebanen var berygtet for et næsten ufremkommeligt pløre og ælte om vinteren, og en ulidelig støvplage om sommeren. Stort bedre var det ikke fat med spadserestien, som gik i den vestre side af vejen, og en af byens borgere følte sig i december 1896 foranlediget til at indsende følgende læserbrev til »Skanderborg Amts Avis:«

»Stationsvejen er i denne tid i en meget bedrøvelig forfatning. Naar en rejsende stiger ud af toget i en anden by, betræder han i almindelighed en velrenset, brolagt gade. Her i Skanderborg træder han ud i søle og sjap, som er ganske forfærdelig. At han bliver frygtelig tilsnavset er det mindste, nej han maa prise sig lykkelig, om han kommer ind til byen uden gennemvaade fødder og ben. Før har gangstien været holdt nogenlunde taaleligt i stand, i alt fald til sine tider, vistnok af jernbanen, men nu synes det som ingen, hverken jernbanen, amtsraad, byraad, sogneraad o.s.v. har spor forpligtelse til vedligeholdelsen. Thi ellers har den paagældende forsømt sin pligt, og dette kan vel ikke antages«.

Det første skridt til en forbedring af de efterhaanden utaaelige forhold blev taget af Skanderborg Turistforening, som i foraaet 1898 henvendte sig til generaldirektoratet for statsbanerne med anmodning om at faa anlagt en brolagt overgang fra stationen til Jernbanehotellet, hvor spadserestien begyndte. Statsbanerne erklærede sig villige til at anlægge en 12 fod bred overgang, saa langt som banens vedligeholdelsespligt strakte, saafremt Skanderborg Amtsraad ville fortsætte brolægningen paa den øvrige strækning. Amtsraadet indvilgede heri, og allerede samme sommer blev overgangen foran banegaarden brolagt.



Stationsvejen

Tilbage stod imidlertid det største problem, idet amtsraadet fandt, at spadserestien var i forsvarlig stand. En grundforbedring af den ville koste ca. 3.000 kr., og man kunne ikke anbefale noget saadant.

Paa et byraadmøde i juli maaned samme aar blev sagen indgaaende drøftet. Der var bred enighed om, at byen burde ofre noget paa istandsættelsen af gangstien, men borgmesteren frygtede, at det ville være et farligt plan at komme ind paa. Han mente, at man foreløbig skulle indskrænke sig til at føre forhandlinger med de andre interesserede autoriteter. Et andet problem var de mange klager, som byraadet modtog over trafikken paa vejstrækningen. Det var efterhaanden blevet en plage for de spadserende at benytte gangstien, idet den blev brugt som kørebane for trækvogne, trækbane for kreaturer, som skulle sendes med banen, og cyklesti. For at komme dette uvæsen til livs besluttede byraadet at rette henvendelse til politikmyndigheden om at opsætte forbudsplakater, og en gang imellem idømme mulfter til grove lovovertrædere.

Desuden mente raadet, at det ville blive nød-

vendigt at udarbejde et lokalt reglement for cyklekørsel. Et saadant havde været paa tale allerede aaret før, da man ofte oplevede at se cyklister komme kørende med uforsvarlig stor fart gennem gaderne, uden at holde hænderne paa styret. Og det ville nok ogsaa være en fordel at undgaa den megen ringning med cykleklokkerne i byomraadet. Det vedtoges imidlertid dengang at stille sagen i bero, indtil der kom ensartede regler for hele landet. Dette kommunale anslag mod cyklesporten bragte den koleriske læge ved Skanderborg Amtssygehus, Mikkil Hindhede i blækhuset. Han skrev følgende læserbrev:

»Jeg bemærker, at flere byraadsmedlemmer er ude efter os stakkels cyklister, idet der insinueres, at somme af os har været saa frække at køre paa gangstien mellem stationen og byen. Desværre er mig bekendt ingen af byraadsmedlemmerne cyklister, men jeg er enig i, at det er ærgerligt at se cyklister paa gangstien, naar vejbanen er farbar. Men vi kan være udsat for store fristelser, særlig om vinteren, naar kørebanen ligger i kvartertykt ælte, saa det er komplet umuligt, eller i hvert fald livs-

farligt, at forsøge at cykle paa den. Naar tilstanden er saadan, at man har nødvendige forretninger, som maaske haster, og tilmed stien saa er enten helt, eller næsten tom for fodgængere, er det fristende at benytte stien. En anden sag er det, hvis vejvæsenet ville holde vejen i en saadan stand, at cyklekørsel altid var muligt paa vejen. Jeg vil anbefale byraadsmedlemmerne at anskaffe en cykle, for at sagskundskaben ogsaa i den henseende kunne blive bedre repræsenteret i byen«.



*Sygehuslæge
Mikkel Hindhede*

Bortset herfra skete der ikke videre i sagen, udover en fortsat strøm af klager fra publikum, og til sidst blev Amdsraadet mør. Paa et møde i februar 1901 udtalte vejudvalgets formand, Søltøft at der evig og altid var klage over gangstien til stationen, og at udvalget derfor ville anbefale, at der optoges forhandling med Skanderborg byraad om en ordning. En grundforbedring ville koste 2.900 kr., og udvalget foreslog udgiften betalt med 1/4 for amtet og 3/4 for kommunen. Tanken var at forsyne gangstien med mosaikbelægning i tre alens bredde og lade opsætte kantsten ud til kørebanen. Skanderborg byraad approberede amtets forslag, og endelig i løbet af sommeren 1902 blev arbejdet udført. Kørebanen blev der derimod intet gjort ved, da det ville koste omkring 80.000 kr. at brolægge den.

Samme aar vedtog byraadet at omdøbe Stationsvejen til Banegaardsvej. Ved samme lejlighed skiftede Holmsgade navn til Nørregade. Byraadet besluttede ogsaa at anbringe gadeskilte paa gadehjørnerne og forsyne byens ejendomme med husnumre. Levering af skiltene blev overdraget til malermester Emil Aarup, Skanderborg, for en pris af kr. 2,65 pr. stk. for gadeskil-

tene, og kr. 72,00 pr. 100 stk. for husnumrene. De blev for kommunens regning opsat paa alle byens ejendomme i løbet af september maaned. Paa et amtsraadmøde i februar 1906 talte stiftamtmand Dreyer indtrængende for at faa hovedgaden i Skanderborg, fra Emilievej til Niels Ebbesens minde, istandsat. Udgiften til en brolægning af vejstykket ville andrage ca. 8.000 kr. og tanken var, at amt og kommune skulle betale halvdelen hver. Det blev vedtaget at optage forhandling med Skanderborg kommune om sagen.

Dette udløste en sand strøm af beboerønsker om forbedring af byens gader. Der blev indsendt andragender til byraadet om istandsættelse af Møllegade, Skolegade og Nørregade – og naturligvis ogsaa Banegaardsvej. Beboerne paa Møllegade ønskede vejstykket fra hovedgaden til Sygehusvej brolagt. Det ville koste ca. 8.000 kr., og de var villige til at deltage i udgiften med 1/4. Dette accepterede byraadet, og arbejdet blev straks iværksat. For Skolegades vedkommende ønskedes en asfaltering af vejbanen, da den megen trafikstøj generede undervisningen i komuneskolen. Dette ønske kunne byraadet imidlertid ikke opfylde, da det ville stride mod al sund fornuft at ofre den dyreste vejbelægning paa byens mindste gade. Udgiften ville være 5 kr. pr. kvadratalen. Heller ikke Nørregade kom i betragtning i den omgang.

For Banegaardsvejs vedkommende gjorde andragerne opmærksom paa, at kørebanen stadig var et morads om vinteren og en ulidelig støvplage om sommeren. Paa et byraadmøde i juni 1906 vedtog man at anmode amtet om at foretage en mere grundig vejafskrabning i den fugtige aarstid, da det sikkert ville bevirke en betydelig formindskelse af vejstøvet i den tørre aarstid. Der var imidlertid dukket et nyt aspekt op i sagen omkring Banegaardsvej, idet overvejsinspektøren i løbet af sommeren havde foretaget en inspektion af amtets landeveje. Han skrev i sin rapport til ministeriet, at det var ønskeligt, om landevejen mellem Skanderborg by og Skanderborg banegaard, i alt fald for en stor del af strækningen, blev forsynet med almindelig brolægning eller mosaikbelægning. Nu blev amtsraadet pludselig stærkt interesseret i sagen, og der blev optaget forhandling med Skanderborg by-

raad. Da de sagkyndige mente, at en asfaltering af vejen var det fordelagtigste, endedes de to raad i slutningen af august om at foretage en prøveasfaltering af et lille stykke vejbane, lidt nord for Østergades udmunding i Banegaardsvej. Og dette beskedne forsøg var iøvrigt alt, hvad der skete. Den omstridte gade fik lov til fortsat at skøtte om sig selv.

Det der startede hele denne vejforbedringsbølge, brolægningen af Adelgade fra Emilievej til Niels Ebbesens minde, fik den udgang, at by og amt endedes om at dele udgiften, og arbejdet blev udført i sommeren 1907. Udgiften til flisebelægning af fortovene blev afholdt af de respektive grundejere.



*Hjørnet af Borgergade og Skolegade.
Den store gavlbygning til venstre i billedet er den daværende kommuneskole*

Smaa-notitser

Stationsforstanderen ved Alken station, C. C. Andersen søgte sin afsked paa grund af svagelighed pr. 1. februar 1903, og statsbanerne degraderede i forbindelse med personskiftet stationen til Holdeplads med en ekspedient som daglig leder. Ekspedient P. Laursen ved Sunested holdeplads blev, med virkning fra 1. marts udnævnt til ekspedient ved Alken Holdeplads. Der blev for vinteren 1903 sluttet overenskomst mellem statsbanerne og arbejderfagforeningen om snekastningen. For Skanderborgs vedkommende blev timelønnen sat til 31 Øre. Til sammenligning kan nævnes nabobyerne Aarhus og

Horsens, med henholdsvis 33 Øre og 34 Øre i timen. Daarligst var det at være snekaster i Herning, hvor timelønnen kun var 30 Øre. Overenskomsten kunne opsiges med tre måneders varsel.

Fra den 1. juni 1904 blev der indsat sovevogne paa strækningen fra Aalborg til København, og fra 1. juli blev der paa samme strækning indsat korridorvogne, til erstatning for de gamle vogne med udvendigt trinbrædt. Samme sommer foretog et inspektionstog en fartprøve paa strækningen fra Aarhus til Fredericia for at undersøge, om det var forsvarligt at forøge kørselshastigheden for nogle af de planmæssige tog paa linien.

Inspektionstoget naaede en hastighed paa 95 km i timen.

Endelig rykkede Skanderborg jernbanestation i statsbanernes klassifikation over stationer op fra 3. til 2. klasse.

Den første kvindelige elev ved statsbanerne var Frk. Zenia Jensen fra København. Hun paabegyndte sin læretid i april 1908 paa Skanderborg jernbanestation og tog i juni samme aar assistenteksamen med udmærkelse. Ifølge »Jydske Morgenblad« havde hun indgivet andragende om »at maatte bære mandfolkeklæder« under tjenesten. Hun blev pr. 1. juli samme aar forflyttet til Horsens station.

Vandværk ved Storesø

Den stadigt stigende trafik paa jernbanenettet bragte igen et gammelt problem frem i første række. Vandforsyningen paa Skanderborg station kunne ikke klare de store damplokomotivers voldsomme behov, og det blev nødvendigt at rationere vandet. Lokomotiverne paa hovedlinien kunne saaledes ikke faa beholdningen suppleret paa Skanderborg station, og togene mod Silkeborg fik kun vand nok til at kunne redde sig til Silkeborg, hvor der var rigeligt med vand. Vandstanden i de brønde, som man hidtil havde klaret sig med, var alt andet end god, og et længe ventet kommunalt vandværk i Skanderborg saa ikke ud til at blive en realitet indenfor en overskuelig fremtid, saa der blev derfor i foraaet 1903 foretaget en ny brøndgravning tæt ved remisen. Der kom imidlertid intet vand, og efter knap tre ugers udgravning blev arbejdet indstillet, uden andet resultat end en spildt udgift for statsbanerne paa knap 3.000 Kr.

Der var derefter ingen anden mulighed end at grave det gamle projekt med en vandledning fra Skanderborg Storesø op til stationen frem igen, og i januar 1904 blev arbejdet paabegyndt. Der blev bygget en lille pumpestation i Sølyst, ved siden af smugkroen »Slukefter«, og installeret en trykpumpe i huset og en sugepumpe ved jernbanestationen. Paa »Edelsborg«s mark, der grænsede op til banegaardens terræn, blev der opført et vandtaarn, som kunne rumme en



Statsbanernes pumpestation ved siden af »Slukefter«

vandbeholdning paa 300 kubikmeter vand. Banearbejdere blev sat til at lægge rør ud i søen, men da vandet naaede dem til halsen, nægtede de at fortsætte, hvorefter statsbanernes dykker fra Strib maatte tilkaldes. Han gjorde saa arbejdet færdigt, og siden havde Skanderborg jernbanestation ikke problemer med vandforsyningen. Det havde derimod købstaden Skanderborg, hvis vise fædre ikke kunne bekvemme sig til at bygge et kommunalt vandværk. Man mente, at byen var for lille til en saadan udgift, saa borgerne maatte klare sig med de private brønde inde i gaardene og et par offentlige bybrønde. Helt tilbage til 1892 fremkom der forslag om at opføre et kommunalt vandværk, i forbindelse med opførelsen af gasværket. Man kunne saa lægge begge hold rør i den samme udgravning. Men byraadet var betænkelig ved at ofre yderligere ca. 100.000 Kr. paa det projekt, og sagen blev henlagt. I 1898 kom der igen gang i planerne, idet byraadet besluttede at lade undersøge, hvor der var tilstrækkeligt med vand til at forsyne byen. Det var der ved Yding og Taaning, og arealerne laa saa højt, at vandet kunne ledes ind til byen ved eget fald. En sagkyndig blev taget med paa raad, men han advarede mod at tage det fugtige aar som maalestok for vandmængden. Man kunne udmærket risikere, at kilderne svigtede under en tørkeperiode. Byraadet lod saa foretage en prøveboring paa gasværksarealet ved Vestergade, men vandmængden var saa ringe, at der ikke kunne være tale om ad den vej at forsyne byen med tilstrækkeligt vand. Boringen blev saa indstillet og planen opgivet.

Paa foranledning af Skanderborg Grundejerfor-

ening blev sagen taget op igen i 1902, og denne gang rettedes opmærksomheden mod kilderne ved Squet Mølle. Der blev indsendt vandprøver til København til analyse, men ellers skete der ikke mere. To aar senere meddelte vandværksudvalget, at man havde forsøgt at købe vandet fra Squet Mølle, men ejeren ville ikke sælge vandretten alene. Kommunen kunne købe hele gaarden. Man havde saa forhandlet med ejeren af gaarden Vester Mølle, og han ville afgive vand til kommunen mod en sum paa 2.000 kr. een gang for alle, for det areal hvor boringen skulle ligge.

Byraadet kunne imidlertid ikke bekvemme sig for disse to alternativer, og det blev i 1905 besluttet at genoptage prøveboringerne paa gasværksgrunden og udvide interesseområdet til ogsaa at omfatte den nye markedsplads paa Vestergade, nede ved Lillesø. Det ville betyde en væsentlig besparelse i driften, hvis et vandværk kunne lægges tæt ved det bestaaende gasværk. For at forsøge alle muligheder foretog man ogsaa undersøgelser ved Guldbryllupsanlægget ude i Dyrehaven samt paa markerne ved »Mallinggaard«. Vandprøverne fra gasværksgrunden

og markedspladsen udviste saa store mængder af amoniak, sandsynligvis fra gasværket, at vandet var ubrugeligt, selv til industribrug. Derimod var vandkvaliteten fra boringen ved Guldbryllupsanlægget udmærket, og vandmængden var tilstrækkelig til at dække byens behov i mange aar fremover.

Den 5. november 1906 stod vandværkssagen øverst paa byraadets dagsorden. Udvalget var kommet til den konklusion, at der burde bygges ude ved Guldbryllupsanlægget og havde anslaaet udgiften til ca. 83.000 Kr., og byraadet vedtog efter en kort forhandling at gaa ind for udvalgets forslag. I januar 1907 paabegyndtes hovedboringen paa den gamle skovfogedlod ved Guldbryllupsanlægget, og i løbet af foråret blev vandværksbygningen opført og ledningerne nedlagt i byens gader. Det nye vandværk blev taget i brug i al stilhed i midten af oktober maaned samme aar, men den største potentielle kunde var tabt, nemlig statsbanerne, som tre aar tidligere var blevet træt af den kommunale sendrægtighed og havde løst problemet paa egen haand.



Skanderborg vandværk ved Guldbryllupsanlægget. Til venstre i billedet den gamle skovfogedbolig

Vestbanens personale

Vestbanens personale, som hidtil havde haft bopæl i Aarhus, blev i 1905 forflyttet til Skanderborg. Det drejede sig om fire togførere og tretten togbetjente, hvoraf de fleste var familiefædre. Spørgsmaalet om tidspunktet for deres forflyttelse beroede paa udbudet af ledige lejligheder i Skanderborg, og »Skanderborg Grundejerforening« lovede 10 lejligheder klar til april, og resten til oktober. Det var et længe næret ønske, som hermed blev opfyldt, og initiativet til forflyttelsen var taget af den ret nye »Skanderborg Grundejerforening«. Den var blevet stiftet i 1902, og straks paa dens første generalforsamling den 12. marts blev det besluttet at gøre forsøg paa at faa udvirket, at vestbanens hele personale fik ophold i Skanderborg.

Det betød noget, baade skattemæssigt og handelsmæssigt, at faa en saadan tilvækst af tjenestemænd med faste lønninger.

Bestyrelsen fik det nedslaaende svar fra baneledelsen, at en saadan flytning af økonomiske hensyn ikke kunne komme paa tale for tiden.

Statsbanerne maatte spare. Senere overtog Skanderborg byraad forhandlingerne med statsbanerne, men heller ikke disse gav det ønskede resultat. I skrivelse af 5. marts 1904 meddelte statsbanerne, at midtbanens personale ikke kunne flyttes til Skanderborg, hvilket toges til efterretning med beklagelse.

Aaret efter, den 22. marts 1905 kom saa den glædelige efterretning, at jernbanedirektionen nu havde bestemt, at vestbanens personale fremtidig skulle have bopæl i Skanderborg, og i slutningen af maj maaned flyttede de første jernbanefunktionærer hertil. Mange af tilflytterne havde et stærkt ønske om at bygge egen bolig, og for at faa del i nogle billige byggelaan hos staten slog tyve jernbanefunktionærer sig i januar 1906 sammen i en forening, hvilket var betingelsen for at kunne komme i betragtning. For mange af disse nye husejere har det derfor været noget af en skuffelse, at jernbanedirektionen i efteraaret 1914 beordrede først fire, og senere flere, af vestbanens folk til at tage bopæl andetsteds. »Skanderborg Grundejerforening« klagede omgaaende til generaldirektoratet over denne masseforflyttelse men uden resultat.



Automobilkørsel

Den første automobil drosche i Skanderborg blev anskaffet i juni 1910 af skomager H. Henriksen, Adelgade 47. Han havde aaret før gennemgaaet et chaufførkursus i Aarhus, hvor regelmæssig autokørsel havde foregaaet i længere tid. Det var hans agt fortrinsvis at befare stræk-

ningen fra jernbanestationen til Pavillonon i Dyrehaven. For byens borgere var det et vældigt teknisk fremskridt og for vognføreren noget nær et pionerarbejde. Henriksen havde en frostkold vinterdag hurtigt maattet returnere til byen fra en landtur, da der under kørslen var gaaet koldbrand i hans ene øre.



Skomager H. Henriksen foran sin nye automobil-drosche

Byens første møde med automobilet fandt sted den 10. august 1901, da »et køretøj uden forspand foer igennem Adelgade – et automobil af udseende som en elegant vogn, paa hvilken befandt sig to herrer og to damer, forsynet med store briller til beskyttelse af øjnene«.

Det var et hollandsk selskab paa vej til Sverige. Køretøjets maskindele var beklædt med læder, og hastigheden skulle efter sigende være godt 5 mil i timen (38 km/t.).

Dette hastige besøg gav ikke noget rigtigt indtryk af det nye vidunder, men den 3. juli 1905 fik borgerskabet virkelig lejlighed til at beskue det. Der var arrangeret en automobil karavane fra Skagen til grænsen, med en halv times ophold i Skanderborg, og »Skanderborg Social Demokrat« berettede om begivenheden:

»Klokken 10.40 susede den første ind i byen, og i samme nu standsede som ved et trylleslag saa godt som al lokal virksomhed. Fabrikker, værksteder, butikker og kontorer affolkedes, pigeskolernes børn stod opstillet paa fortovet under lærerindens beskyttelse, og rundt om i de mange smaa hjem forlod travle husmødre gryderne og glemte i skyndingen af skrue gasen ned, hvoraf følgen blev, at der ved middagstid stod en stram duft af sveden mad over den ganske by. Kort sagt, alle mennesker nedlagde arbejdet og gav sig øjeblikkets stemning i vold. Kl. 11.20 gik farten videre ad Horsens til – fortryllelsen var hævet, eventyret endt, og arbejdets folk optog atter kampen for tilværelsen«.

Dette nye befordringsmiddels muligheder var

ikke helt ukendt for Skanderborg byraad. Allerede i januar 1904 var der blevet nedsat et kommunalt udvalg til at undersøge mulighederne for at faa etableret autokørsel til oplandets mindre byer. Man havde her først og fremmest Yding og Voerladegaard i tankerne. Det var ikke byraadets mening at ville staa for et saadant foretagende, men en form for kommunal støtte kunne der nok blive tale om. At automobilen havde en fremtid for sig var man ikke i tvivl om, især da postvæsenet allerede havde etableret postbesørgelse med biler paa Falster. Det kommunale udvalg fik ikke noget ud af sit arbejde, og sagen gik i glemmebogen indtil i juni 1907, hvor Justitsministeriet opfordrede byraadet til at kommentere automobilloven af 13. marts 1906, med henblik paa en revision. Byraadet mente ikke, at loven burde lempes, da kørslen var forbundet med farer, saa længe mennesker og dyr ikke var blevet fortrolig med køretøjerne. Denne indstilling var symptomatisk hos alle styrende lokalraad. Hver enkelt vejmyndighed skulle give tilladelse til automobilkørsel, og vognmand Henriksen maatte derfor ansøge baade Skanderborg amtsraad og byraadet om tilladelse til at drive droschekørsel fra jernbanestationen til Pavillonen i Dyrehaven. Han fik den ønskede tilladelse, men med den indskrænkning, at strækningen fra Dagmarbroen til

Pavillonen kun maatte befares i dagtimerne. Automobillovens § 21 stillede sig hindrende i vejen for natkørsel, da den paagældende strækning ikke overalt var oplyst med kunstigt lys.

I 1911 fik vognmand Henriksen en konkurrent, idet Th. Petersen ved Korsvejen ogsaa anskaffede sig en auto drosche. Han solgte den imidlertid allerede aaret efter til en portør ved jernbanen, P. Olsen.

Vognmand Henriksen søgte i efteraaret 1913 amtsraadet om tilladelse til at færdes med sin automobil paa bivejen fra Ladegaardsbakken ud til Restaurant Vester Mølle. Oprindeligt havde der kun været et simpelt traktørsted paa stedet, drevet af gaardens skovfoged, men den driftige vært paa Skanderborg jernbanerestaurant, Chr. Christensen kunne se mulighederne for noget større og bedre. Han lejede hos ejeren en af gaardens udlænger og indrettede i foraaaret 1912 en hyggelig sommerrestaurant med lukket dansestrade og en udmærket keglebane. Stedet blev hurtigt et populært udflugtsmaal, og det er forstaaeligt, at vognmand Henriksen ønskede at kunne hente kunder derfra.

Da det paagældende vejstykke gik igennem baade Skanderup-Stilling og Fruering-Vitved kommuner, ønskede Amtsraadet en udtalelse fra de respektive sogneraad. Det førstnævnte havde intet imod at give den ønskede tilladelse, men



Fruering-Vitved sogneraad modsatte sig, og da Politimesteren desuden var betænkelig paa grund af vejens ringe bredde blev tilladelsen nægtet. Gæsterne fra Restaurant Vester Mølle maatte altsaa fortsat enten benytte byens hestedorcher eller baadejer Molbecks to smaa turist-motorbaade, som anløb restaurantens bro i sin fartplan. Den sidste afgang om aftenen var normalt Kl. 20.30, men naar der var koncert og dans paa restauranten, tog Molbeck gerne en senere tur med, selvom baaden manglede lanterner og den eneste landkending var byens lys i det fjerne. Herimod havde byens øvrighed intet at indvende.

En restaurationskonge

Restauratør Chr. Christensen overtog fra sommersæsonen 1916 forpagtningen af Pavillonen i Dyrehaven og blev derved byens absolutte restauratørkonge, med jernbanerestauranten og de to populære sommerrestauranter under sit domæne. Han havde været tjener paa Aarhus Banegaard og var pr. 15. juli 1904 blevet engageret af den daværende vært paa Skanderborg jernbanestation, Enkefru Thomsen, som bestyrer. Han skulle svare statsbanerne en aarlig leje paa 1.000 kr., og desuden 900 kr. aarligt til Fru Thomsen. Efter hendes død i april 1905 overtog han forpagtningen.



Restauratør
Chr. Christensen

I løbet af sommeren 1907 blev restaurationsforholdene paa Skanderborg station betydeligt forbedret, idet der blev bygget en spisesal og et nyt

køkken. Samtidig blev der indrettet avis-kiosk paa stationen. Samme efteraar fik landets jernbanestationer af trafikministeren paalæg om, til enhver tid, at have et passende udvalg af smørrebrød til 12 Øre pr. stk. Hvis der førtes dyrere smørrebrød, skulle det anbringes særskilt og med tydelig prisangivelse.

Ulykker paa jernbanen

Statsbanerne have i en aarrække været forskaa-net for dæmningsskred omkring Skanderborg, men den 9. februar 1910 foraarsagede et kraftigt tøbrud et alvorligt skred paa den ca. 30 fod høje dæmning paa vestbanen, lidt udenfor Skanderborg station. Skredet blev opdaget af en karl, som tjente paa en nærliggende gaard. Mens han stod og vaskede sig, hørte han en hvinende lyd, og da han saa op, kunne han se banelegemet ganske langsomt skride ud i de omliggende enge. Han alamerede sin husbond, gaardejer Therkel Sørensen, som straks løb hen til en nærboende ledvogter og slog alarm. En god time tidligere var toget vestfra passeret uden at bemærke noget unormalt.

Skredet paa den 37 aar gamle dæmning var alvorligt. Brudet var ca. 25 meter langt og 7 meter dybt, og skinnerne hang frit svævende i luften. Dagen efter gik banens folk i gang med at udbedre skaden. Der blev anlagt et vigespor paa den nordlige side af dæmningen, saa banens grusvogne kunne køre tæt paa brudet, og der blev tippet godt 150 vognlæs af. Passagertrafikken blev afviklet paa den maade, at silkeborgtoget kørte helt op til dæmningen, og passagerene blev saa befordret til og fra Skanderborg station ud til det ventende tog. Det tog 16 dage at udbedre skaden.

Aaret efter indtraf der to dødsulykker paa Skanderborg jernbanestation. Den 11. september 1911 omkring midnat opdagede en vognsmører et frygteligt lemlæstet lig ved siden af sporet, i den nordlige ende af mellemperronen. Ingen havde bemærket ulykken og det formodedes, at den dræbte, en ung manufakturkspedient fra Horsens, ved en fejltagelse var steget ud til den forkerte side af perronen og var blevet paakørt

af et modgaaende tog. Han havde været paa vej til Nykøbing Mors for at ordne lejemaalet af en derværende manufakturforretning.

Faa maaneder senere, den 19. december skete igen en ulykke paa stationen, denne gang med en af statsbanerne funktionærer som offer. Togfører L. Pedersen, Skanderborg var mødt til tjeneste ved Silkeborg-toget og var i færd med at opnotere vognumre, da han opdagede, at der manglede papirer paa en vogn. Han gik over sporene for at indhente oplysninger paa kontoret men tog sig ikke i agt for eksprestoget, som samtidig kørte ind paa stationen. Lokomotivføreren saa straks faren og slog bremsene i, og det lykkedes at standse toget paa faa vognlængder, men det var for sent. Lokomotivet havde allerede slaaet Pedersen omkuld og slæbte ham med ca. 30 alen, hvor en fordybning i ballasten gav saa meget plads, at han blev liggende, mens maskinen og togstammen passerede over ham. Han blev lagt paa en baare, og den tilkaldte læge beordrede ham straks kørt til Amtssygehuset. Da der ikke skønnedes at være tid til at vente paa sygevognen, bar hans kolleger ham paa baaren ned gennem byen til sygehuset. Det tog ca. 10 minutter, og han aandede stadig svagt ved indlæggelsen, men kort efter udaandede han. Han blev 57 aar gammel og havde været i statsbanernes tjeneste i 23 aar. Han blev begravet paa Skanderborg Slotskirkegaard, og i maj 1912 rejste kolleger ham et smukt mindesmærke paa graven, en to meter høj granitsten med et udbygget malteserkors.

Endnu et mislykket indlemmelsesforsøg

Der havde i aarenes løb været gjort adskillige forsøg paa at faa banegaardskvarteret indlemmet under købstadskommunen, men de var alle strandet paa Skanderup-Stilling kommunes afvisende holdning. Ønsket om en saadan indlemmelse var imidlertid stadig stærkt, og paa Skanderborg Haandværkerforenings generalforsamling i oktober 1912 blev det besluttet at indbyde bestyrelserne for Industri- & Haandværkerforeningen, Handelsforeningen, Grundejerforeningen og Beværterforeningen til et møde om sa-

Dette møde blev afholdt i slutningen af samme maaned, og det vedtoges enstemmigt at nedsætte et udvalg til tilvejebringelse af de fornødne oplysninger i sagen. Man henvendte sig til beboerne i banegaardskvarteret og fik deres tilslutning til en indlemmelse, hvis den kunne foregaa inden udgangen af aaret 1913, og med denne i haanden blev der rettet henvendelse til Skanderborg byraad om at arbejde videre. Byraadet var meget positivt indstillet, da det var af stor betydning for købstadens udvikling. Det var skadeligt for byen at have saa snævre grænser, og en erstatning til Skanderup-Stilling kommune antoges kun at ville andrage ca. 32.000 Kr. Der blev nedsat et udvalg til at forhandle med nabokommunen, men her stødte man paa et nok ganske uventet problem, for Skanderup-Stilling kommune stillede sig fuldstændig afvisende og ønskede ikke nogen forhandling med Skanderborg byraad.

Byraadet besluttede saa paa et møde i februar 1914 at sende et andragende til ministeriet, og paa en henvendelse herfra meddelte sogneraadet, at man paa det bestemteste modsatte sig en indlemmelse. Ejendomsskylden for det omhandlede areal androg 397.300 Kr., og kommunens indtægt heraf var for indeværende aar 4.779 Kr., med en udgift paa kun 75 Kr. Skanderborg byraad indsendte derpaa et andragende til Amtsrådet, men da amtet ogsaa ville miste en aarlig indtægt paa omkring 1.500 Kr. vedtog Amtsrådet at svare, at man ikke mente, at kvarteret kunne udvikle sig til et forretningskvarter, hvorfor man ikke mente, at en indlemmelse burde foregaa, medmindre der blev ydet baade amtskommunen og sognekommunen en passende erstatning. Skanderup-Stilling sogneraad indtog fortsat det standpunkt, at man ikke ville forhandle med byraadet i det hele taget.

Derefter gik sagen totalt i staa et par aar, men i september 1916 mødte en af regeringen nedsat kommission op for at mægle. Kommissionens formand, departementschef Vedel oplyste, at betingelserne for en indlemmelse af banegaardskvarteret efter loven var til stede, og det kunne ikke nytte noget, at sognekommunen blankt afviste. Hvis man i det hele taget ville have en erstatning, hvilket loven iøvrigt ikke hjemlede, saa maatte kravet fremsættes nu. Naar ministeriet først havde foretaget indlemmelsen, var det



Banegaards-kvarteret

for sent. Efterhaanden som mødet skred frem blev forhandlingerne mere og mere ufremkommelige, og der blev til sidst bestemt en pause for at tale om tingene. Da mødet blev genoptaget, fremsatte sogneraadet krav om en erstatning paa 150.000 Kr. for afstaaelse af kvarteret, med den begrundelse at skatteindtægterne var stærkt stigende. For det indeværende aar ville de andrage ca. 6.000 Kr. Amtsraadet gjorde ogsaa opmærksom paa sin indtægtsnedgang og udtrykte haab om en kompensation fra købstanden, f.eks. ved byens overtagelse af nogle vejstykkers vedligeholdelse. Kommissionens formand sluttede derpaa forhandlingerne med at udtale, at nu var vejen aaben for en forhandling mellem parterne. Han haabede paa en god løsning. Afstanden mellem parterne var imidlertid alt for stor, og efter lang tids tovtrækkeri maatte sagen opgives. Paa et vist tidspunkt i forhandlingsfasen var et byraadsmedlem gaaet saa vidt som at foreslaa i et raadmøde, at Skanderborg kommune stoppede for sin forsyning af gas og vand til banegaardskvarteret, da beboerne deroppe nød en uanstændig stor fordel ved det nære nabo- skab med købstaden.

Svingende økonomi hos statsbanerne

Statsbanernes udbytte for regnskabsaaet 1.4.1912 – 31.3.1913 udviste et rekord stort overskud paa ca. 11.8 Mill.kr. Det var næsten en fordobling af overskuddet fra det foregaaende regnskabsaar. Af personalefortegnelsen fremgik, at etaten nu talte 13.209 personer, hvoraf i generaldirektionen 162 og i regnskabsafdelingen 217 funktionærer. »Man maa nok spørge, hvad alle disse mennesker har at bestille, og om det alt sammen er nyttigt arbejde«, skrev Skanderborg Amts Avis herom.

Forud for dette fine driftsresultat havde statsbanerne gennemlevet en svær periode med et katastrofalt fald i indtægterne. Følgende statistik viser, hvor slemt det i grunden stod til:

overskud	1895/96	5.202.000 Kr.
	1896/97	5.170.000 Kr.
	1897/98	4.429.000 Kr.
	1898/99	3.010.000 Kr.
	1899/00	2.599.000 Kr.
	1900/01	330.000 Kr.

Denne nedgang skyldtes prisstigninger paa alle vigtige forbrugsgenstande og en forbedring i en større del af de fast ansatte funktionærers lønninger i forbindelse med en stigning i den almindelige arbejdsløn. Desuden var der indført en forbedret toggang, med flere og hurtigere tog og deraf følgende krav om bedre materiel. Der blev derfor bebudet en større takstforhøjelse samtidig med, at der blev nedsat en besparelseskommission, som skulle rejse rundt i landet og undersøge mulighederne for at spare penge. Desuden blev der indført en tantiemeordning for personalet.

Det lykkedes at vende den uheldige tendens, og for regnskabsaaret 1904/05 var der et overskud paa godt 8 Mill.kr., hvoraf 720.000 Kr. blev udbetalt i tantieme. Det næstfølgende regnskabsaar var overskuddet paa ca. 9 Mill.Kr., hvoraf godt 1 Mill.Kr. udbetaltes i tantieme. Der udbetaltes ca. 12.000 lodder efter følgende takster: Generaldirektøren 5.187 Kr., Direktørerne 3.458 Kr., Trafikbestyrere/Banebestyrere/Maskininspektører 2.047 Kr., Assistenten 128 Kr., Lokomotivførere 168 Kr., Togførere 122 Kr., Fyrbødere 138 Kr., Konduktører 91 Kr. og endelig Portører og bude 75 Kr.

Regnskabet for 1907/08 viste et overskud paa ca. 6,3 Mill.Kr., men saa begyndte det igen at gaa ned ad bakke. I 1909 var overskuddet saaledes kun 2,8 Mill.Kr., mod forventet 5 Mill.Kr., og i 1912 var der kun 72.000 Kr. til fordeling mellem 112 embedsmænd i de øverste lønklasser. Aarsagen til denne tilbagegang var i det væsentlige nogle store lønforbedringer i etaten. Tendensen vendte igen for regnskabsaaret 1911/12, hvor der blev opnaaet et overskud paa ca. 6 1/2 Mill.Kr., hvilket for størstedelen skyldtes en stigning i person- og godstrafikken. Efter det føromtalte rekordaar 1912/13 gik det igen stærkt tilbage med økonomien, men da havde statsbanerne ogsaa verdenskrigens voldsomme problemer at slaas med.

Kommunal El-forsyning

Indenfor de danske frøavlereforeninger blev det i januar 1914 besluttet at henlægge en del af for-

retningen til Jylland, efter at foreningens store lagerbygning i Roskilde var nedbrændt det foregaaende efteraar. Der blev nedsat et udvalg til at finde en passende plads i Jylland, og efter at man havde set paa byggegrunde i Aarhus og Horsens, indledte udvalget forhandlinger med købmand Oscar Bruun, Skanderborg om køb af hans store have ved Skanderborg jernbanestation. Grundens areal var 5.500 kvadratalen, og man enedes om en pris paa Kr. 1,25 pr. kvadratalen. Der blev entreret med murermester J. Christiansen, Skanderborg om opførelse af en stor 33 alen lang og bred pakhusbygning, med tre etager til forsiden mod Jernbanevejen, og fem etager mod bagsiden. Byggesummen var 65.425 Kr. Samtidig blev der indgivet andragende til Skanderborg Amtsraad om tilladelse til at føre et jernbanespor over vejen til det nye pakhus, og da jernbaneledelsen var indforstaaet, blev den ønskede tilladelse givet.

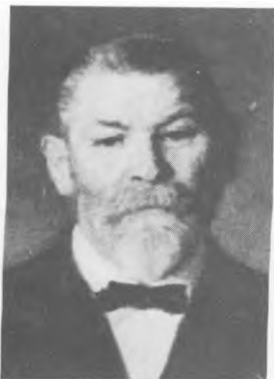
Skanderborg kommune var paa samme tid i færd med at etablere elektrisk belysning til byen, og der blev oprettet kontrakt med den nye virksomhed om levering af strøm til lys og kraft gennem kommunens ledningsnet. Prisen var henholdsvis 40 og 20 Øre pr. kw., som for byens øvrige forbrugere. Det kommunale elektricitetsudvalg fandt det urigtigt at yde kvantumsrabat, selv til en forbruger der nok ville købe strøm for over 6.000 Kr. om aaret. Da frørenseriet skulle i gang saa hurtigt som muligt efter høst, havde man truffet aftale med fabrikant Blom om, at han fra sit private elektricitetsværk, som var blevet opført aaret før, skulle levere strøm til Frøforsyningen gennem kommunens ledninger, indtil elselskabet »Østjylland« var leveringsdygtig.



A. Blom & Søn, Adelgade 94



Brygger N. J. Aase



Bankdirektør
Alb. Westergaard

I forbindelse med den kommunale elektricitetsforsyning i Skanderborg foreslog formanden for Haandværkerforeningen, brygger Aase, paa forningens generalforsamling i oktober 1914, at der blev arbejdet for anlæggelse af en elektrisk sporvej gennem byen, fra jernbanestationen til Dagmarbroen, eventuelt helt ud til Pavillonnen i Dyrehaven. Han mente, at det var en sag som burde realiseres, enten paa borgerinitiativ eller af et privat firma ved koncession. En sporvej vilde utvilsomt kunne forrente sig tilfredsstillende. Der var positiv stemning for forslaget, og man vedtog at tage sagen op senere. Sporvognen dukkede imidlertid ikke op igen, saa man maa gaa ud fra, at planen døde med generalforsamlingen.

Ønsket om at faa elektricitet i Skanderborg var ikke nyt. Helt tilbage til 1886 havde en kreds af borgere udarbejdet et fuldstændigt projekt, som ville koste omkring 60.000 Kr., men byraadet var ikke overvældende interesseret. Den daværende borgmester Thiele havde spurgt en sagkyndig, og denne fandt det yderst tvivlsomt, om en saa lille by som Skanderborg kunne faa et elektricitetsværk til at forrente sig. Der var jo ingen steder, hvor en hel by blev oplyst paa den maade, argumenterede han. Det blev saa besluttet at udsætte sagen, og de følgende fire aar var der fuldstændig stilhed omkring elektriciteten i Skanderborg. Først da byraadet tog under overvejelse at anlægge et gasværk, dukkede spørgsmaalet op igen. Man havde overvejet at springe forbi gassen og vente, til elektriciteten kunne indføres men var gaaet herfra igen, da man ingensteder var kommet saa vidt, at elektriciteten

helt kunne erstatte gas. Mens gassen kunne tændes og slukkes efter behag alle døgnets timer, var elektrisk lys kun i stand til at brænde et bestemt antal timer i døgnet. Resultatet af overvejelserne blev, som tidligere nævnt, at Skanderborg fik sit gasværk i 1892, og elektricitetsplanerne blev lagt ned i skuffen igen.

I foråret 1899 søgte en ingeniør Carl Holtermann fra København om koncession i 25 aar paa anlæg og drift af en elektrisk lysstation i Skanderborg, men gasværksudvalget var af egoistiske aarsager stærkt imod. Det samme var tilfældet i efteråret 1902, hvor en omgaaende udvidelse af gasværket var paatrængende nødvendig for at klare forbruget. Byraadsmedlem, bankdirektør Westergaard foreslog at unklade den udvidelse og i stedet opføre et elektricitetsværk. Han havde hørt om et glimrende værk i Ringsted. Det havde kostet 120.000 Kr., ikke et afskrækkende beløb, og saa behøvede man ikke at koste saa meget paa gasværket. Gasværksudvalget turde imidlertid ikke tage ansvaret for at udsætte udvidelsen af gasværket, indtil man kunne faa etableret et elektricitetsværk i byen, da man behøvede ekstra gas allerede i løbet af tre maaneder, og paa trods af kraftige beboerprotester blev det vedtaget at udvide gasværket. I de følgende aar fik mejeriet »Nonnebjerg« og trævarefabrikken paa Nørregade installeret mindre, private lysanlæg, og i efteråret 1908 fik Skanderborg Teksttilfabrik paa Adelgade (hvor nu den forhenværende amtmandsbolig ligger) et stort elektrisk lysanlæg, som kunne trække omkring 80 lamper. Samtidig indgav ejeren, fabrikant A. Rasmussen andragende til byraadet om koncession paa anlæg af et elektricitetsværk i Skanderborg. Kommunen mente imidlertid ikke, at man kunne overdrage et saa stort projekt til en privatmand, tilmed da man var i færd med at udarbejde planer til endnu en udvidelse af gasværket. Det stemte ikke med byens tarv.

De følgende aar var det kun Skanderborg Grundejerforening, som holdt liv i elektricitetsplanerne, men uden at kunne paakalde byraadets interesse. Først da det i efteråret 1913 blev besluttet at opføre et højspændingsværk i Odder, begyndte Skanderborg byraad at røre paa sig. Byen kunne saa købe sin elektricitet fra det kommende »Østjylland« i stedet for at bygge

selv, og i februar 1914 blev det paa et møde i Aarhus bestemt, at Skanderborg skulle have sin strømforsyning fra Odder.

Ledningsarbejderne blev sat i gang i juni maaned samme aar, samtidig med at der arbejdedes paa kraft med opførelsen af værket i Odder, og lillejuleaften straaledede det kommunale elektriske lys for første gang i Skanderborg. Foreløbig kunne værket garantere strøm fra kl. 14 til midnat, men der blev lovet en bedre forsyning i løbet af nogle maaneder, naar man fik endnu en maskine i gang. Tilslutningen i Skanderborg havde været meget større end beregnet, idet godt 270 ejendomme var blevet tilsluttet. Kommunens elektricitetsudvalg havde kun kalkuleret med 215 ejendomme.



Tekstilfabriken

1914-1918 Verdenskrigen

Truslen om en international storkrig blev mere og mere alvorlig i løbet af sommeren 1914, og den 28. juli erklærede Østrig-Ungarn Serbien krig. Fire dage senere erklærede Tyskland krig mod Rusland, og den 1. Verdenskrig var en realitet. Det danske forsvar blev sat i alarmberedskab, og paa saavel Artilleri- som Dragonkaseren i Aarhus blev der i de sidste dage af juli maaned etableret en særlig telefonvagt, som baade dag og nat var parat til at modtage den ventede mobiliseringsordre. Paa telegrafkontoret og jernbanekontoret i Skanderborg blev der oprettet døgnvagt, og paa stationen stod en

mængde godsvogne parat til brug ved transport af indkaldte til garnisonen i Viborg.

Den ventede indkaldelse af sikringsstyrken blev givet den 2. august, og ialt ca. 18.000 mand over hele landet maatte trække i trøjen. Skanderborg ydede sit bidrag hertil med knap 40 mand, og til hjælp for de familier, der saaledes blev berøvet forsørgeren for en tid, bevilgede den lokale hjælpekasse et ugentligt tilskud paa 10 Kr., foruden 2 Kr. pr. barn, saa længe forsørgeren var indkaldt. Hjælpekassen fik straks stillet et kommunalt tilskud paa 2.000 Kr. til raadighed, og da det beløb var opbrugt ved aarets udgang, blev der bevilget yderligere 2.000 Kr.

Der blev straks iværksat omfattende spareforanstaltninger hos statsbanerne, da man var nervøs for at tære for kraftigt paa den nationale kulbeholdning, og allerede fra den 8. august blev toggangen indskrænket. Saaledes gik søndagstoget sydpaa kun til Horsens, og paa vestbanen blev adskillige ordinære tog inddraget. Ventesalene for 1. og 2. klasses passagerer blev lukket om aftenen, da der skulle spares paa lyset, og alle passagererne blev henvist til 3. klasses ventesal.

Statsbanernes største problem var manglen paa godsvogne, da Tyskerne var meget langsomme til at tilbagedirigere vogne, som var destineret dertil, og i midten af september maaned var der ophobet over 1.000 godsvogne i Tyskland, fortrinsvis aabne vogne, som havde fragtet et stort antal heste til den tyske hær. Til gengæld laante Tyskland de danske statsbaner 400 lukkede godsvogne. Det blev desuden nødvendigt at laane 300 aabne godsvogne i Sverige for at klare det nationale behov. Manglen var saa stor, at danske modtagere af banegods blev anmodet om at tømme vognene omgaaende.

For omegnens landmænd oprandt en gylden tid, idet priserne paa baade gode og halvgode heste steg til uanede højder. En mellemgod hest kunne sælges for 1.000 Kr. til de sultne tyske opkøbere, og den ene togstamme efter den anden rullede sydpaa med danske heste. Denne trafik blev stoppet i slutningen af november, da der blev indført totalforbud mod eksport af heste.

Skanderborgs erhvervsfolk oplevede ogsaa en guldalder, idet Tyskerne var aftagere til alle de fisk, der kunne fanges. De betalte store priser for skidtfisk, som man end ikke ville anvende til hønsefoder, og hundredevis af fiskekasser med



Gamle fisker Hans Linde og hans drenge røger garn ved Æbelø-spidsen

Brasen og Skaller blev fragtet sydpå med jernbanen fra Skanderborg.

Med henblik på beskyttelse af det saare jernbanenet i tilfælde af en krigssituation blev der fra den 8. august stationeret et halvt hundrede soldater i Skanderborg og omegn. For byens vedkommende blev soldaterne indkvarteret privat i den nordlige del af byen, og værterne var pligtige at anvise de fornødne senge »på et sundt og tørt sted i huset, samt give soldaterne adgang til et varmt og oplyst værelse«. De skulle desuden have et maaltid varm mad om dagen.

Soldaterne omfattede deres ansvarsfulde gerning med fornøden alvor, hvilket en af byens sejlsportsmænd maatte sande, da han en dejlig søndag eftermiddag med sin motorbaad sejlede under jernbanebroen ved Horndrup sø. Vagtposten raabte ham an, men han misforstod or-



Skanderborg. Sejlklubs baadplads, ved haven til cykelhandler Bielefeldts ejendom, Adelgade 74

dren til at stoppe og vinkede blot venligt tilbage. Da han saa senere paa eftermiddagen returnerede og igen ville passere kanalen under broen, var der ingen tvivl om vagtens hensigt. Den baad skulle kontrolleres, om det saa skulle ske ved vaabenmagt, og først efter en indgaaende visitation, hvor der kun blev fundet uskyldigt, civilt kontrabande, fik den uheldige lystsejler lov til at fortsætte hjem til Skanderborg. Der blev senere krævet passerseddel, underskrevet af den kommanderende løjtnant i Skanderborg, for at faa lov til at passere under jernbanebroen i baad.

I løbet af vinteren havde personalet ved banerne over hele landet, under ledelse af de respektive jernbanelæger, gennemgaaet et kursus i behandling og transport af syge og tilskadekomne, og denne lærdom skulle senere prøves i praksis. Allerede fra foraaet 1912 blev der paa forskellige jyske jernbanestationer, bl.a. Skanderborg stationeret en hjælpevogn og en ambulancevogn, som skulle danne grundstammen paa eventuelle hjælpetog ved ulykker, og disse vogne stod altid klar paa et bestemt spor.

Den praktiske øvelse fandt sted om morgenen den 9. februar 1915. Pludselig tikkede telegraafen, at tog No. 984 var forulykket ved vogterhus 9, vest for Ry station, og i samme nu lød stationsklokkens alarm. Enhver vidste hvad det betød, og ambulancetoget blev straks kørt frem, vognene forsynedes med vand og hvad der ellers hørte til, og et lokomotiv spændtes for. Samtidig tilkaldtes over telefonen de forskellige, som ved saadanne lejligheder skulle adviseres, bl.a. byens brandkorps, som et kvarter senere mødte op med brandinspektøren, hans to assistenter og fire brandmænd, og under stationsforstander Thomsens ledelse afgik hjælpetoget 22 minutter efter alarmerne. Fra Ry station kom yderligere mandskab med, og 20 minutter efter afgang fra Skanderborg havde toget naaet ulykkesstedet, hvor trafikbestyreren fra Fredericia overværede baare- og ambulanceøvelserne. En time senere returnerede ambulancetoget til Skanderborg efter sin første, vellykkede katastrofeøvelse.

For jernbanepersonalet havde vinteren været en haard tid, med overarbejde og inddragelse af fridage. Der var stadig problemer med at skaffe godsvogne nok til at klare efterspørgslen, og læs-

nings- og afhentningsfristerne blev strammet fra 24 timer til 9 dagtimer for en lille godsvogn, og 12 timer for en stor vogn. Samtidig forsøgte man igen at leje vogne i Sverige, men ogsaa der var der nu mangel, saa man maatte ty til at leje nogle hundrede vogne til høje priser i Tyskland. Køreplanen var i 1915 igen blevet normaliseret, da det viste sig, at de ængstelser, man havde gjort sig det foregaaende aar med hensyn til kul-forsyningen, ikke var tilstede længere, og for godstransportens vedkommende var der tale om en udvidelse i den udstrækning, der var disponible lokomotiver. For at klare den øgede gods-traffic havde man gjort togstammerne længere, helt op til 500 meter, men dette voldte problemer flere steder i landet, bl.a. i Hylke hvor krydsningssporet kun var 360 meter langt. Der blev derfor i anmærkning til finanslovsforslaget for 1916 gjort anmærkning om, at der blev bevilget 55.000 Kr. til forlængelse af dette krydsningsspor.

Alvorlig arbejdsløshed

Formanden for arbejdskolonnen i Skanderborg sendte i marts maaned 1915 bud til byen for at faa nogle arbejdere til snekastning ved banen, og

med den herskende arbejdsløshed skulle det være en let sag.

Der var imidlertid kun een at finde, og han var fra Vrold. »Herefter maa man vist kalde arbejdsløshed i Skanderborg for sludder«, skrev Skanderborg Amts Avis.

Denne konklusion kunne nok synes lidt flot, da en lokal tælling pr. 23. januar 1915 udviste en arbejdsløshed paa 69% i byggefagene, og 17% for alle fag sammenlagt. For at afhjælpe denne katastrofale situation, som blev forstærket ved prisstigninger paa en række dagligvarer paa grund af krigen, henvendte Murer- og Tømrermesterforeningen sig, sammen med arbejdsmændenes fagforening, til kommunen med en henstilling om at iværksætte nogle byggearbejder. Byraadet besvarede anmodningen med en henvisning til, at der netop det følgende aar skulle bygges en ny stor klassefløj til Kommuneskolen paa Torvet.

Samtidig arbejdede byraadet paa en lokal vedtægt angaaende børns erhvervsmæssige arbejde. En af vedtægtens vigtigste bestemmelser var, at børn under 10 aar ikke maatte anvendes til erhvervsmæssigt arbejde, herunder ogsaa pasning af børn. Vedtægten traadte i kraft den 1. august 1915, og den føleligste virkning var den, at alle byens mælke drenge blev fyret. Husmødrene maatte herefter selv hente deres mælk ved vognene, naar der blev ringet med klokken.





Fhv. værtshusholder
Jens Christensen

Da den herskende arbejdsløshed ikke blot var et lokalt problem, modtog Skanderborg byraad en skrivelse fra Aarhus Stiftamt med opfordring til at deltage i oprettelse af et antal arbejdsanvisningskontorer i amtet. Byraadet indvilgede heri og henvendte sig til Industri & Haandværkerforeningen og Arbejdernes Fællesorganisation i Skanderborg om hver at udpege et medlem til en bestyrelse paa seks mand.

Som bestyrer for kontoret blev ansat fhv. byrådsmedlem og værtshusholder Jens Christensen, for en aarlig løn af 500 Kr. Kontoret blev indrettet i kommunens ejendom, Adelgade 40 (nu nedrevet), og det begyndte sin virksomhed den 10. april 1916, med en daglig kontortid paa tre timer. I efteraaret 1915 oprettede Dansk Kvindesamfunds afdeling i Skanderborg et arbejdsanvisningskontor for kvinder.

Problemer med elektriciteten

Statsbanerne rettede i efteraaret 1915 henvendelse til Skanderborg kommune om eventuelt køb af elektricitet gennem de kommunale ledninger til forsyning af Skanderborg jernbanestation. Der blev sendt en jernbaneingeniør til byen for at forhandle med byraadet, og ingeniøren havde ved forhandlingernes afslutning afgivet den slutbemærkning, at sagen kunne betragtes som afgjort. Det kom derfor som noget af et chok for byraadet da man erfarede, at jernbaneledelsen i begyndelsen af januar 1916 havde skrevet kontrakt med elektricitetselskabet »Østjylland« om levering af strøm til banegaarden. Paa et byrådsmøde sidst i januar maa-

ned kunne man konstatere, at kommunen simpelt hen var blevet holdt for nar, og man besluttede at fremdrage sagen paa købstadsforeningens delegeretmøde samme sommer.

Dette ændrede imidlertid ikke de faktiske forhold, og i marts 1916 opsagde statsbanerne deres kontrakt med Skanderborg kommune om levering af lysgas til stationen. Den var blevet oprettet i september 1891 og kunne opsiges pr. 1. oktober 1916. I stedet blev der i løbet af sommeren oprettet en leveringskontrakt for kogegas til stationen. Det drejede sig om et anslaaet forbrug paa 2.000 kubikmeter aarligt, og gassen skulle leveres til den samme pris, som de øvrige udenbys beboere betalte.

For statsbanerne viste indførelsen af elektricitet sig at være en noget tvivlsom fornøjelse, idet strømforsyningen fra Odder var yderst svingende. Tid efter anden svigtede strømmen i hele byen i timevis, og lillejuleaften 1916 forsvandt den helt og blev borte til den næste dag. Det medførte store ulemper for jernbanestationen, hvor der var masser af tog og et hav af julerejsende. Paa kontorerne maatte man hjælpe sig med en lampe, og i 3. klasses ventesal var der illumineret med fire stearinlys i ølflasker. I 2. klasses ventesal flottede man sig med en banehaandlygte. Den samme belysning havde man paa Perronen og i tunnelen, men ellers henlaa hele banegaarden og det omliggende terræn i dybeste mørke, fraregnet enkelte glimt her og der, naar personalet som lygtemænd løb over terrænet med en lygte i haanden for at afvikle trafikken.

Disse evindelige strømafbrydelser havde til følge, at statsbanerne henvendte sig til Skanderborg byraad med andragende om at faa etableret en reserve-gasbelysning med 11 lampesteder. Byraadet behandlede andragendet paa et møde den 26. marts 1917, og det blev besluttet at bevilge de ønskede lamper mod en betaling efter højeste lysgaspris + 25% i tillæg, samt et fast aarligt beløb paa 300 Kr. Denne pris var imidlertid statsbanerne for stærk og man meddelte byraadet, at man foreløbig frafaldt ønsket om at benytte gas fra Skanderborg gasværk.

Den rette sammenhæng kommer nok klarest til udtryk i et læserbrev, som stationsforstander Thomsen indsendte til Skanderborg Amts Avis den 28. marts 1917: »Den ønskede reserve-gas-

forsyning er beregnet paa de rejsende, og det er derfor ikke venligt af byraadet at benytte sin tabte mulighed for at sælge elektricitet til stationen i sin tid til at kræve denne ekstrabetaling«.

Voldsomme vinterproblemer

Omkring juletid 1915 satte nogle voldsomme snestorme statsbanerne paa en haard prøve, og den 23. december kulminerede vintervejret med kraftigt snefald overalt i Jylland. Jernbanerne arbejdede med store forsinkelser overalt paa linierne, og i Nordjylland maatte driften hen paa eftermiddagen helt indstilles. Natten til juleaftensdag tog uvejret til, og det fortsatte med voldsomt snefald og fygning hele dagen. Natekspressen ankom til Skanderborg Kl. 10 om formiddagen, med seks timers forsinkelse, og kun ved en kraftig rydningsindsats lykkedes det at ekspedere den videre, sammen med enkelte andre tog paa hovedlinien. For vestbanens vedkommende stod det endnu værre til, idet sneen lagde sig i kæmpestore driver paa strækningen fra Skanderborg til Silkeborg.

Der befandt sig efterhaanden flere hundrede rejsende paa Skanderborg station, alle med det lønlige haab, at det maatte lykkes at faa aabnet linien vestpaa, saa man kunne fejre juleaften som planlagt hos familie og venner. Det lykkedes da ogsaa at faa ført et tog igennem ved middagstid, og hen paa eftermiddagen blev der afsendt endnu et tog mod Silkeborg. Det naaede imidlertid ikke længere end til Ry station, da der i mellemtiden var kørt et tog vestfra fast ved Laven station.

Togledelsen i Skanderborg sendte straks et hjælpelokomotiv af sted for at assistere, og efter en del anstrængelser blev begge togstammer hjulpet tilbage til Skanderborg. Sporet mod Silkeborg var totalt lukket af snemasserne. Da hjælpelokomotivet efter endt aktion ville returnere til Skanderborg, kørte det fast i snedriverne paa linien mellem Ry og Alken, og lokomotivfører Møller og hans fyrbøder, begge fra Skanderborg, maatte tilbringe en lidet behagelig julenat i de-

res førerhus paa lokomotivet. De blev først undsat den følgende dags formiddag.

En del af passagererne fra det strandede Silkeborgtog foretrak at blive natten over i Ry, i stedet for at returnere til Skanderborg. De styrtede hen til det lille Hotel Ry for at skaffe sig forplejning og natlogi, men den totalt uforberedte gæstgiver maatte snart melde pas. Saa traadte den stedlige stationsforstander Hansen til. Han slog gæstfrit sine døre op og bød paa risengrød og steg, og i tilgift en dans omkring juletræet, og for natten blev der indrettet sengeplads overalt, hvor det var muligt. Ikke mindre end 54 rejsende nød godt af stationsforstander-familiens enestaaende gæstfrihed. Ogsaa højskoleforstanderen og købmanden indbød gæstfrit til julefest og overnatning i den udstrækning pladsen tillod det.

Mindre hyggeligt forløb Juleaften for de flere hundrede togrejsende, som maatte blive i Skanderborg. For de, som havde midler til at indlogere sig paa byens hoteller, kunne det vel nok gaa, men for de mindrebedemlede rejsende var trængslen i de smaa venteværelser paa stationen et sandt mareridt. Restauratør Chr. Christensen og hans personale arbejdede bogstavelig talt i døgn drift. Det var betragtelige kvanta mad og drikkevarer, der skulle serveres for de mange mennesker, der uopholdeligt væltede ind i den lille jernbanerestaurant.

Ogsaa jernbanens personale maatte tage en haard tårn. De fik af jernbaneledelsen bevilget een Krone hver, til fortæring i restauranten for den ekstraordinære juleaftensvagt.

To unge par fra København, som skulle til Silkeborg for at fejre julen, ville ikke give op i Skanderborg. Ved gode ord og betaling formaaede de en lokal vognmand til at gøre forsøg paa at befordre dem ad landevejen til Silkeborg. De naaede imidlertid kun et ganske kort stykke vej udenfor byen, saa kørte vognen uhjælpeligt fast i snemasserne, og de københavnske passagerer maatte saa til fods begive sig tilbage til Skanderborg.

Den voldsomme snestorm lagde sig igen 1. Juledag, og i løbet af dagen var jernbanetrafikken genoptaget næsten overalt. Hermed havde man utvivlsomt haabet paa at have overstaaet vinterens værste prøvelser, men det værste var tilba-

ge. Ved nytårstid skiftede vejret til kraftigt tø, og sneen smeltede hurtigt væk med den følge, at mange jernbanestrækninger blev undermineret af grundvand, som blev presset op til overfla-

den. Paa strækningen Hobro-Jonstrup forsvandt ballasten under skinnerne, og strækningen Grejsdal-Vejle blev spærret af et mindre dæmningsbrud.



Adelgade i vinterdragt. Bygningen til venstre er Sparekassen Bikubens ejendom, Adelgade 119

Den 3. januar om morgenen konstaterede banearbejder Mikkel Rasmussen fra Skanderborg, at der var noget galt med den store jernbandedæmning lidt nord for vogterhuset i Mallinggaard skov, midt mellem Skanderborg og Stilling stationer. Morgenekspressen nordpaa havde netop passeret stedet planmæssigt, og man mente, at denne sikkert havde forårsaget et mindre skred paa den opfyldte, stejle skraaning. Det modgaaende eksprestog, med normal passage en time senere, var noget forsinket den dag, og det lykkedes at stoppe det i Stilling. Jordskredet var sket paa den vestlige side af banen over en stenkiste, der afvandede de lave enge, og en del af skraaningen var skredet væk over et par skinnelængder. Teknikerne mente i første omgang, at det ventende eksprestog nok kunne føres over med forsigtighed, men da de opblødte jordmasser stadig var i langsom bevægelse, turde man alligevel ikke tage chancen, især da toget var forspændt to store damplokomotiver. Der var ikke andet at gøre end at sende toget ud til dæmningen og der overføre passagererne til et

ventende hjælpetog, som var udsendt fra Skanderborg station. Hen paa eftermiddagen ankom et lille lokomotiv fra Aarhus, og dette overførte resten af dagen de ankommende tog paa længdebanelan i smaa sektioner paa nogle faa vogne ad gangen, hvorefter togstammerne igen blev koblet sammen i henholdsvis Skanderborg og Stilling. Denne langsommelige fremgangsmaade bevirkede forsinkelser paa over fire timer, som forplantede sig over det ganske land.

En arbejdsstyrke paa over 150 mand flyttede det truede spor en meter mod øst og fyldte hullet i dæmningen med grus, som af godstog blev hentet fra en grusgrav ved Hylke. Man mente henad midnat at have situationen under kontrol, men ved firetiden om morgenen indtraf endnu et stort jordskred, som satte en brat stopper for alle lyse forhaabninger. Baneledelsen i Skanderborg maatte i buldermørke igen begynde at overføre passagerer fra tog til tog ude ved dæmningen. Ogsaa rejsegods blev omladet ude i Mallinggaard skov. Jernbanestationerne i Skanderborg og Stilling var overfyldt med rejsende, der

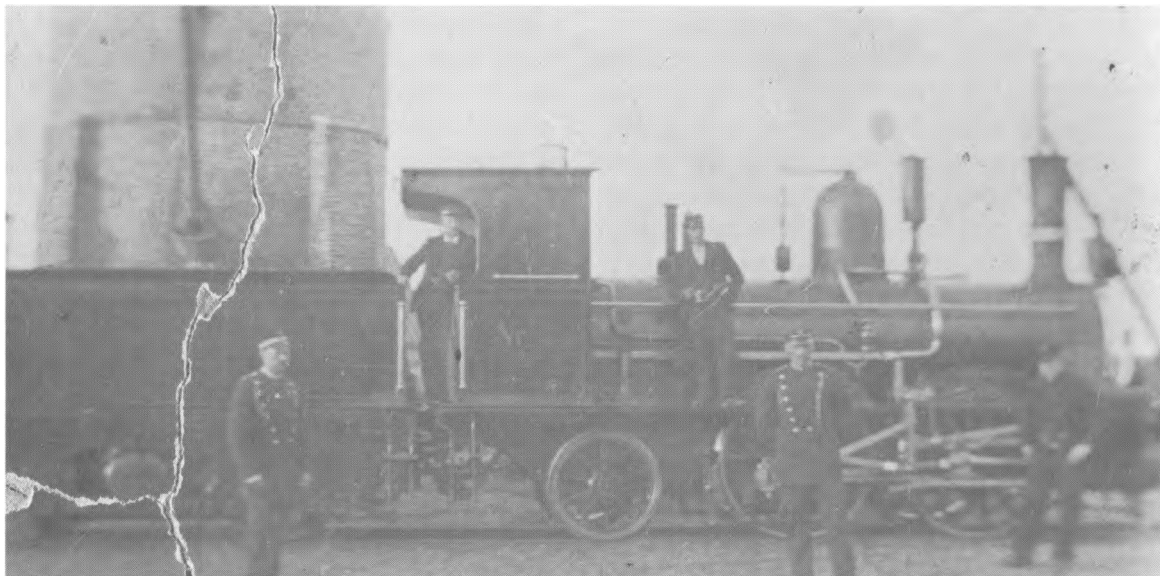
maatte vente i timevis paa viderebefordring. Hen paa eftermiddagen den 4. januar fik statsbanerne etableret en nødlinie fra Langaa over Silkeborg til Skanderborg og videre sydpaa.

Ude ved dæmningsskredet var det lykkedes at faa gennemløb for de store ophobede vandmasser, som en overgang truede med helt at sprænge dæmningen. Dagen igennem maatte trafikledelsen i Skanderborg skaffe fri bane for grustog paa den ensporede bane. Ved hjælp af nedrammede pæle blev der etableret en aaben kanal under den famøse stenkiste, og efter paafyldning af over 400 vognladninger fyldsand syntes situationen efterhaanden at være overskuelig. Baneledelsen tog chancen at overføre et persontog, men det var en nervepirrende oplevelse for passagererne. Fra kupevinduerne kunne de se den gabende afgrund mindre end en halv meter fra skinnerne, og det var den almindelige opfattelse, at de ansvarlige spillede hazard med menneskeliv og materiel.

Det var vist ogsaa tilfældet, for kort tid efter indtraf et nyt voldsomt skred. I tusindvis af kubikmeter sand og jord væltede ned paa den lave eng bag dæmningen og splintrede den netop etablerede kanal. De store vandmasser, som derved blev ophobet paa det modsatte engdrag, brød med voldsom styrke igennem dæmningen ved siden af det oprindelige brud. Vandet kom med en saadan kraft, at der dannedes et springvand paa et par alens højde.

Man maatte altsaa begynde forfra igen. Statsbanerne søgte arbejdsmænd fra hele omegnen, og efterhaanden var flere hundrede beskæftiget ude ved dæmningen. Overførsel af passagerer foregik stadig med en spadseretur fra det ene tog til det andet. Der var blandt de rejsende stor munterhed over, at statsbanerne stadig forlangte tillægsbillet for hurtigtog fra Aarhus og sydpaa, taget i betragtning, at man maatte befordre sig selv paa apostlenes heste undervejs. Man foreslog spøgefuldt generaldirektør Alstrup i det mindste at stille træskostøvler til raadighed for hurtigtogsrejsende.

Den 7. januar, fjerdedagen efter det første skred, indtraf paany et alvorligt brud paa dæmningen, denne gang lidt syd for det første skred. Aarsagen til de mange skred var, at jordbunden bestod af lerjord og tørvemuld, som helt mistede sin bæreevne, naar grundvandet blev presset op til overfladen. Der blev gravet en serie smaa kanaler over markerne nedenfor dæmningen, ud til en nærliggende bæk, og paa den maade blev de store vandmasser ledt væk fra uheldsstedet. Efter yderligere fire dages haardt arbejde begyndte det at lysne. Der var ikke indtruffet nye skred, og det store hul var efterhaanden blevet fyldt med hundredevis af vognlæs grus fra Hylke. Den 11. januar blev det første tog med stor forsigtighed ført over dæmningen, og allerede fra den paafølgende dag var toggangen igen normal paa den østjydske længdebane.



Et jubilæum med genvordigheder

Den 1. september 1917 kunne statsbanerne fejre 50 aars jubilæum. Det begyndte med driften af de jydsk-fynske jernbaner, som staten overtog i 1867, og fra 1880 blev ogsaa de sjællandske baner nationaliseret. Først med hver sin ledelse, men fra 1885 blev de to landsdelsbaner samlet under een styrelse. Da de internationale forhold ikke animerede til festivitas, blev det besluttet at forbigaa jubilæet uden større opmærksomhed. Det eneste ekstraordinære var oprettelsen af et jubilæumsfond paa 2.000 Kr., som skulle benyttes til uddeling af portioner paa 100 Kr. til ansatte, som uforskyldt var kommet i trang, eller til ansattes trængende efterladte.

Jubilæumsaaret begyndte med driftsunderskud, men der kunne ikke umiddelbart skaffes politisk rygdækning for en paakrævet takstforhøjelse, selvom det i stor udstrækning var transport af tyske, norske og svenske godsforsendelser, som nød godt af de uforandrede takster.

Først i november maaned blev taksterne forhøjet med 25% over en bred front, men da havde udgifterne allerede overhalet indtægtsstigningen. Underskudet for januar 1918 var saaledes 2.364.607 Kr., mod et tilsvarende underskud for januar 1917 paa 698.335 Kr.

Vedligeholdelsen af det rullende materiel skabte stadig større problemer, og det blev nødvendigt at tage »grumme fæle, for ikke at sige uanstændige« gamle gods- og passagervogne i brug. Dette var dog for intet at regne med den tilstand, hvori lokomotiverne befandt sig. Det var manglen paa kobber, som her spillede saa stor en rolle. Fyrkasserne, som maatte taale en voldsom varmegrad, havde hidtil altid været af kobber, og alligevel tog varmen stærkt paa dem. De maatte hurtigt repareres og til sidst erstattes med nye, men nu kunne der ikke skaffes kobber, og fyrkasserne blev derfor konstrueret af staal.

Det havde imidlertid vist sig, at staalet sprang under varmen, og maskine efter maskine blev gjort utjenstdygtig, hvorfor man paa kort sigt maatte forvente en følelig mangel paa lokomotiver. Som følge af den stadig større knaphed paa petroleum var et stort antal lokomotiver blevet udstyret med elektrisk lys i forlanterne, lige-

som man for nogle maskiners vedkommende havde forsøgt med desaugas. Man havde ogsaa anvendt tran, men dette fungerede lidet tilfredsstillende.

Det værste slag for statsbanerne var Tysklands indførelse af den uindskrænkede søkrig, den 1. februar 1917, hvorefter enhver sejlads paa England, Frankrig og Italien uden videre ville blive forhindret med alle til raadighed staaende midler. Alle neutrale skibe maatte sejle paa egen risiko. Dette medførte et øjeblikkeligt stop for samhandelen med England, og følgen blev en alvorlig kulsituation, da England var den vigtigste leverandør til Danmark. Godt to uger senere blev samhandelen saa smaat genoptaget, idet de danske fragtskibe sejlede til Bergen i Norge, hvor de saa udvekslede last med engelske skibe, som ogsaa anløb denne havn. Paa den maade blev kulforsyningen opretholdt i en mindre maalestok, men for statsbanerne blev det nødvendigt at foretage en betydelig indskrænkning i banedriften. Kun godstrafikken blev opretholdt i det omfang, baneforsendelserne krævede det. Der blev udsendt appeller til det rejsende publikum om kun at foretage absolut nødvendige rejser, og der blev foretaget indskrænkninger i jernbanepersonalets adgang til frirejser.

Ved en opgørelse over kulforbruget hos statsbanerne i april maaned viste det sig, at de besparelser, man havde haabet at opnaa ved de indgribende indskrænkninger i persontrafikken, ikke var indtruffet, idet kulforbruget havde været større end i den tilsvarende maaned aaret før. Aarsagen var den, at godstrafikken ikke havde kunnet indskrænkes i tilstrækkelig grad. Der blev derfor udstedt forbud mod at benytte godsvogne til transport af brændsel af enhver art fra landsdel til landsdel. Transporten af de store mængder tørv, som jydsk moser havde solgt til Sjælland, maatte derfor foregaa ad søvejen. Senere blev forbudet mod transport af brændsel skærpet, saa det blev forbudt at benytte jernbanevogne fra produktionsplads til udskibningshavn. Hen paa efteraaret lettede kulsituationen igen en smule, og en del af de indførte restriktioner blev ophævet.

Manglen paa godsvogne var stadig stor, og Skanderborgs grovvareforretninger maatte hver dag have hestevogne gaaende til Aarhus for at hente foderstoffer hjem. Det undrede derfor



*Petroleums-vognen foran stationen.
Paa bukken vognmand Rasmussen. Ryvej*

mange, at mens banerne ikke havde vogne til at transportere majs fra Aarhus til Skanderborg saa forlød der intet om transportvanskeligheder, da det store Cirkus Beck Olsen skulle befordres til Skanderborg, og ejheller da han rejste videre paa sin landstourne. I oktober maaned lod statsbanerne foretage en undersøgelse af banernes rangerheste. Man ville have klarlagt, om de befandt sig i afkræftet tilstand paa grund af foder manglen, og hvis dette var tilfældet, ville jernbanerne henvende sig til ernæringsraadet om ekstratildeling af foder.

Køreplanen for 1918 fremviste ingen lettelser i togtrafikken. Der blev ikke udsendt særtog i Paasken eller Pinsen, da kulsituationen ikke tillod det. Desuden blev der bebudet nye takstforhøjelser. Fra den 1. juni blev der ikke mere udlagt haandsæbe i statsbanernes toiletter, dels paa grund af sæbemanglen, dels fordi sæben blev stjaalet. Ogsaa haandklæderne var et eftertragtet bytte, hvorfor de for fremtiden blev paastemplet DSB over det hele, saa stemplet ikke kunne klippes fra. Statsbanernes personale blev paalagt at udvise den yderste sparsommelighed med brugen af materialer af enhver art. Alle kassable genstande og materialer skulle omhyggeligt samles og indsendes til senere renovering og genbrug.

Vagt-Detachmentet forøges

Fra den 1. juli 1918 blev vagtdetachmentet i Skanderborg forøget fra to vagtold til tre. Det havde hidtil været paa 33 mand, foruden de fa-

ste befalingsmænd, men blev nu forøget til 47 mand. Mens hvert hold hidtil havde haft vagt paa stationen og ved jernbanebroerne hveranden dag, fik de nu kun vagt hver tredie dag. Til gengæld skulle de to hold, som ikke havde tjeneste, hver dag paa øvelser omkring i omegnen, noget de hidtil havde været fri for. Ordren var kommet fra krigsministeriet og gjaldt ikke alene styrken i Skanderborg, men alle vagtdetachementer landet over.

Besyderligt nok indbefattede denne skærpelse af beredskabet ikke de mange lokale hjemmeværn, som var blevet oprettet paa frivillig basis i foraaet 1915. Deres opgave var at bevogte jernbanerne og telegrafledningerne i tilfælde af mobilisering og krigstilstand i landet, og der fordredes ingen uddannelse eller øvelse. Sagen var blevet forelagt Skanderborgs borgere paa et møde i Haandværkerforeningens sal den 3. maj 1915, i forbindelse med et forsvarsforedrag af oberst Block, og der blev efter mødet nedsat et lokalt udvalg paa syv mand til at forestaa den videre udbygning af korpset.

De værnepligtige soldaters ophold i Skanderborg forløb stort set uden større skærmydsler. Det var besindige folk, fortrinsvis af de ældre aargange. Den største ulempe var grundejernes indkvarteringspligt, der efter manges mening faldt fuldstændig vilkaarligt. Det blev endog antydet, at den lokale indkvarteringskomites medlemmer hyttede deres eget skind i uanstændig grad. Et af medlemmerne, som ejede fire ret store ejendomme i Skanderborg, havde saaledes kun haft ialt to soldater indkvarteret. Paa et byrådsmøde i oktober 1916 blev det vedtaget at fritage byens grundejere for denne pligt, og



Danske soldater paa vagt foran indgangen til stationsbygningen

kommunen traf aftale med Fru Dams pensionat i Østergade om indkvartering af hele vagtstyrken der, for kommunens regning. Aarsagen her til var, at hærledelsen havde forlangt detachementet indkvarteret i den nordligste bydel, tæt ved jernbanestationen, og byraadet mente ikke at kunne paalægge en enkelt bydel hele byrden. Fra 1. maj 1918 blev vagtdetachementet indkvarteret i det gamle børnehjem ved Skanderborg jernbanestation, paa hjørnet af Bane gaardsvej og Kr. Kielbergsvej. Det var blevet nedlagt som børnehjem i vinteren 1917, i forbindelse med regeringens omlægning af vægeraadenes arbejde og oprettelse af statsdrevne børnehjem. En nyordning som de lokale autoriteter hverken fandt hensigtsmæssig eller økonomisk fordelagtig. Soldaterne fik tre store, gode lokaler stillet til raadighed i børnehjemmets nye fløj, til sovelokaler og samlingsrum, og i den ældre afdeling blev der indrettet vagtlokaler og kontor for detachementet. Med hensyn til husholdningen leverede staten naturalierne, mens kommunen skulle stille det nødvendige husgeraad til disposition. For vagtstyrken i Vrold, hvorunder bevogtningen af jernbandedæmningen over søen sorterede, blev der truffet en lignende ordning, saaledes at forplejningen af den 22 mand store styrke foregik i forsamlingshuset, som for lejligheden blev udstyret med et køkken.



Skanderup kirke

Under disse forhold kunne Skanderborg jernbanestation notere sit 50 aars jubilæum, den 30. september 1918. Begivenheden blev, ligesom for statsbanernes 50 aars jubilæum aaret før, forbigaaet i stilhed. Mellem de krigsførende magter var der indledt forhandlinger om en vaabenstilstand, og den 11. november 1918 blev traktaten underskrevet. Verdenskrigen var forbi, og allerede dagen efter blev vagtdetachementet i Skanderborg ophævet og styrken sendt til vagtopgaver ved landegrænsen mod Tyskland. I anledning af vaabenstilstanden blev der ringet en halv time med kirkeklokkerne i byens og omegnens kirker, og fra næsten alle huse i Skanderborg vajede Dannebrog.

Personregister

(kun personer af lokal interesse er medtaget)

		»Frelsens Hær«	74
		føns, v. – stationsforstander	35
		gallschiødt – amtsforvalter	22
andersen, c. c. – stationsforstander i Alken	87	grosen – lokomotivformand	84
andersen, n. – kalkbrænder	28	graah, a. v. – jernbanelæge	61
backhausen, a. – bogtrykker	26	hansen – pakmester	61
backhausen, s. – bogtrykker	26	hansen – stationsforstander i Ry	102
bagger, s. n. – procurator	47	hansen, edward – bogbinder	41
bille-brahe, baron – stiftamtmand	21, 24	hansen, morten – stationsforstander	39, 44, 81
blichfeldt, d. – by- og herredsfoged	13	heckscher – urmager og telefonbestyrer	62
blom, a. – fabrikant	28, 96	henriksen, h. – skomager og taxavognm.	91, 92
bruun, oscar – købmand	96	herschend – proprietær	60, 61
busk, jens – folketingsmand	64, 65, 70, 79	hestbæk – fiskehandler	28
bülow, a. f. – by- og herredsfoged	13, 18, 20, 22, 24	hindhede, mikkell – sygehuslæge	85
bykort – 1755	9	hoffmann, g. – brygger	27
bykort – 1833	11	holst, c. a. v. – stationsforstander	44
bykort – 1859	15	v. Holstein – proprietær	56
bykort – 1875	43		
bykort – 1902	83	janzen – toldkontrollør	34
carlenius, n. – stationsforstander i Svejlbæk	39	jensen, a. – exam.juris	12
christensen, chr. – restauratør	92, 93, 102	jensen, frk. zenia – elev	88
christensen, fr. – gaardejer	60, 61	jessen – borgmester i Horsens	25, 29
christensen, jens – fhv. værtshusholder	101	jørgensen, oluf h. – redaktør	27, 57, 72, 79
christensen, n. – købmand	18, 21, 22, 60, 61	klüver – forstcandidat	12
christensen, ole – gæstgiver	48	koefoed, h. g. – apoteker	18, 21
christian VII	10	kuhlmann – distriktslæge	26, 41
christian IX	41, 64		
christiansen, j. – muremester	96	leth-espensen – gaardejer	60, 61, 67, 72
clausen, j. – stationsforstander i Alken	39	linde, hans – fisker	99
		lykkeberg, r. – købmand	67
»Dagmar« – turistbaad	28	lysholm – overbanemester	45, 84
Dagmarbroen	13		
dahl, c. b. a. – stiftamtmand	24, 29	michelsen, j. – købmand	28
dahl, e. t. c. – stiftamtmand	24	molbeck, peter – baadejer	93
dam, fru – pensionatværtinde	107	møller, fr. – bygmester	12, 16, 20, 41
dreyer, c. v. j. – stiftamtmand	77, 86		
dræbye, fr. – toldforvalter	34	nielsen – lygtetænder	54
v. Essen, hartvig – købmand	12	v. Oest, j. f. s. – stationsforvalter	35
estrup – konsejlspræsident	20, 36, 40, 55, 56, 59	olsen, c. c. – postmester	34
		olsen, p. – portør og taxavognmand	92
v. Falkenstein, vogel – tysk general	20		
frederik II	21, 34	pedersen, l. – togfører	94
frederik V	10	petersen, c. j. – stationsforv. i Silkeborg	39
frederik VII	14	petersen, fr. – købmand	67
frederik VIII	77	petersen, o. – arrestforvarer	30
frederiksen – gartner	73	petersen, th. – taxavognmand	92

peto, morton – ingeniør	14, 15, 16, 25	stemann, c. l. s. f. – stationsforstander	35, 44
poulsen, j. – agent	73	sørensen, jens – gdr./folketingsm.	56, 62, 79, 80
qvist, c. – murermester	25	sørensen, lars – vognmand	23
qvist – cand. pharm.	67	sørensen, r. – overbanemester	44
		sørensen, therkel – gaardejer	93
rasmussen, a. – fabrikant	97	thiele, f. a. – by- og herredsfoged	55, 59, 68, 97
rasmussen, a. – formand	44	thomsen, ane – restauratør	30, 93
rasmussen, h. v. f. b. – stationsmester i laven	39	thomsen, carl – stationsforst.	81, 84, 99, 101
rasmussen, mikkel – banearbejder	103	weng, e. f. – procurator	27
regenborg, th. a. j. – stiftamtmand	25, 48, 64	westergaard, alb. – bankdirektør	97
roedsted, mikkel – andenlærer	13	winge, o. c. a. – by- og herredsfoged	41, 49, 54
rosenberg – oberst	12	winther, p. – postkontrahent	54
simonsen, ingv. – jernbanefragtmand	74	aase, n. j. – brygger	97
skovgaard, emil – købmand	28, 62, 63		
spendrup, c. m. – stationsforstander	81		