



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskernes Bibliotek

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>

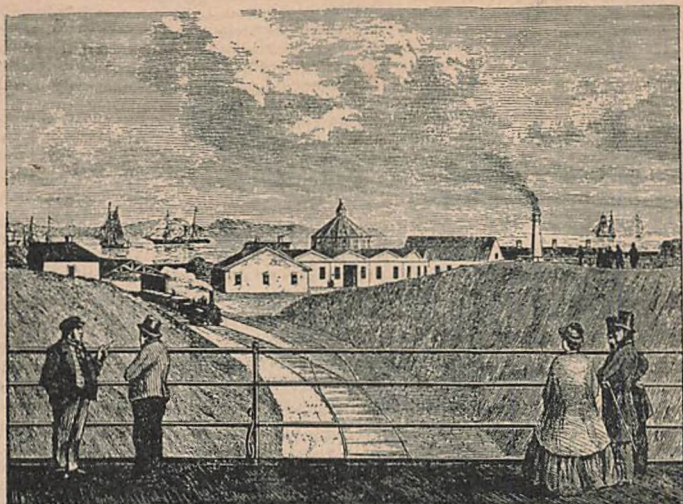
Ophavsret

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>



BERNHARDT JENSEN

Da
jernbanen
kom
til Jylland

BERNHARDT JENSEN

Da
jernbanen
kom
til Jylland



Et hundred års minde

1961-62

Banen, som bringer
 hastig lig Pilen,
 nær os det Fjerne
 aaben vi see:
 sortegraa Dampen
 snart vil sig vælte
 op imod Himlens
 guldsprængte Sky.

Hvad i de gamle
 henfarne Tider
 tyktes at være
 blot som en Drøm,
 Aandens det rige
 Snille for Lyset
 Skatten, den skjulte,
 dristigt har bragt.

Med disse i indhold svulstige og i formen knudrede strofer priste Århus' forhulede poet Fr. Sneedorff-Birch Jyllands første jernbane, som den 3. september 1862 åbnedes mellem Århus og Randers. Digtets følgende to vers var en underdanig hyldest til indiviellsens hædersgæst, kong Frederik den 7., der havde *banet* „Veien for Livet“ – mens slutverset var tilegnet „Himlens Hersker“, „der vil os *bane* Vei til dit Rige“!

Når århusianerne for 100 år siden – inden den historiske dag – skulle på landværts rejse, hvilket i øvrigt var en sjælden foreteelse, væsentlig forbeholdt de velhavende, måtte de begive sig til postkontoret i Rosengade. Herfra afgik til bestemte tider post-diligencer og primitive dagvogne, ligesom man kunne gøre bestilling på „Ekstraposter“ med håb om at nå frem, såfremt man gav postillonen gode drikkepenge. I mange, mange år havde både brev-, pakke- og personbefordringen været forenet under postvæsenet. Sydpå kunne man komme hver morgen kl. 8 og nordpå hver eftermiddag kl. 5. Søndag og onsdag eftermiddag gik der en diligence til Viborg over Ands, og fire eftermiddage om ugen kørtes til Silkeborg og Ringkøbing samt til Ebeltoft og Grenå. Det kostede 32 skilling pr. mil at rejse i åben vogn, 40 i lukket – efter datidens forhold ikke noget helt ringe beløb. Men nu skulle postillonens gjaldende horn snart forstumme. Den lille købstad var ved at blive en storby.

I ca. halvandet år havde stadens 11.000 indbyggere fulgt forberedelserne til jernbanens åbning, nogle med lyse forhåbninger, andre med skepsis eller modvilje. Men diskussionerne om en jysk jernbane havde stået på i adskillige år forinden. Til at begynde med havde både byen og dens omegn set med udelte uro på tanken. Det rundspørge, den kongelige jernbanekommission i 1847 foretog hos by- og amtsråd i hele landsdelen, gav ikke megen opmuntring til at gå videre med tanken. I Århus mente de vise fædre således, at en bane ned gennem Jylland ville skade købstadens næring, fordi den ville gøre det alt for let at komme i forbindelse med det konkurrerende Hamburg; thi – som man sagde – når en tønne sæd kan føres fra midten af Jylland til Husum eller Altona for kun 36 skilling, en pris, hvorfor det kun kan betale sig at køre en tønne korn 3 mil ad landevejen, vil rimeligvis de distrikter, som har mere end 3 mil til købstaden, foretrække at sende deres varer med banen! Denne ville altså være til fordel for handelspladserne i hertugdømmerne. Skulle der dog anlægges en bane, måtte man i Århus holde på, at den ikke – som det allerede dengang var på tale – blev anbragt på den jyske halvøys højdyryg, men kom til at gå gennem østkystens byer – men selv da ville den være „til ikke ringe Skade“.1) Og mens de fleste amtsråd dog mente, at for *landbruget* ville en jernbane have stor betydning, stillede Århus amtsråd sig tvivlende.

Efter åbningen af den første sjællandske banestrækning fra København til Roskilde i sommeren 1847 bragte treårskrigen en standsning både i denne banes fortsættelse og overvejelserne om en jysk bane; men samtidig knyttedes der i disse år fastere bånd til England, hvor de første jernbaner var etableret ved privates indsats. Det store engelske entreprenørfirma Peto, Brassey og Betts øjnede mulighederne på den anden side Nordøen og fik i 1852 koncession på at anlægge og drive en bane fra Flensborg over Husum til Tønning. Samtidig sendte Sir



Sir Morton Peto.

Morton Peto et andragende til kongen om at måtte oprette en jernbane fra Flensborg til Frederikshavn via Århus.

Kong Frederik den 7., som var meget imponeret af den dynamiske englænder – dengang vel nok verdens største jernbaneentreprenør med tusinder i sit brød – og som ved den slesvigske banes åbning i 1854 lod sig forære en flot salonvogn af Sir Peto, fik da også vedtaget en lov om den store jyske bane allerede i 1853. Men den for-

blev uden betydning, druknede simpelthen i årelange diskussioner om, hvorvidt Jylland skulle forsynes med baner på tværs eller på langs, gennem hedeegnene eller langs kysten. Deputationer for det ene og det andet samt for talrige kompromisforslag i form af „gaffel“ „saks“ og redekam“ hjem-søgte i årevis kongen, så denne tilsidst – ifølge minister Bille – erklærede, at han ikke så anden udvej end at give de kævlende jyder en zig-zag-bane på kryds og tværs fra by til by over hele halvøen.²⁾

Linjen Århus–(Randers–)Viborg blev dog fra første færd under jernbane-overvejelserne for Jylland betragtet som den vigtigste strækning. Allerede i justitsråd Poulsens og Fr. Klees skrift fra 1850 „Motiveret Forslag til en successiv Fuldførelse af et Jernbane-System for Danmark og Slesvig“ nævntes den som den første, der burde bygges i Jylland, ligesom samme linje indtog hovedpladsen i det tværbane-projekt, rigsdagen omsider tilsluttede sig i 1857.

Men endnu skulle der gå 4 år med opsætning og annullering af kontrakter og nye hidsige diskussioner, før indenrigsminister Monrad gennem forhandlinger med Peto kunne bane

vej for loven af 10. marts 1861, der otte dage senere fulgtes af en endelig kontrakt, hvori englænderne forpligtede sig til at anlægge et jysk-fynsk banenet i løbet af 3 år. Første etape: strækningen fra Århus til Randers over Langaa skulle være færdig inden 1. juli 1862 og den næste afdeling: Langaa-Viborg inden 1. juli 1863 o.s.v.

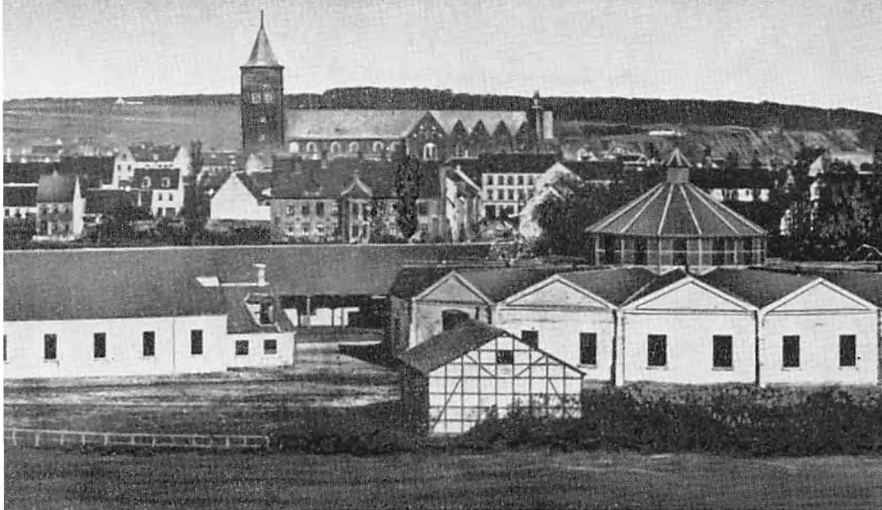
For sektionen Århus-Randers var betalingen 2½ million rigsdaler, for hvilket beløb der udstedtes aktier. Men aktierne kunne ikke afsættes i det ventede omfang, så det endte med, at de engelske bygherrer selv måtte overtage størsteparten. Selv om regeringen havde betinget sig, at flertallet inden for bestyrelsen i jernbanen blev danskere, var det altså englænderne, der kom til at beherske „Det danske Jernbane-Driftselskab“, lige til staten overtog det i 1867.

Fra gartnerjord til banegårds-terræn

Gennem det meste af 1859 havde diskussionen gået i Århus by om, hvor jernbanen skulle føres ind. Mange mente, at den burde have sin station ved foden af Trøjborg-bakken uden for Mejlgedes port. Flere år senere kom der da også en jernbanestation her, Østbanegården, som blev bystation på Århus-Ryomgård-Grenå-banen. Men ved hovedstationens placering vandt det sydlige Århus over det nordlige. Da det i november 1859 sivede ud, at banegården skulle ligge næsten helt ude ved Jærgergården, hinsides marker og tofter uden for Mindeport, skrev en århusianer dybt rystet: „Hvis dette skulle blive Tilfældet, da kan det nuværende Aarhus sige: Aa ja, vi have nok ogsaa faaet en Jærnbane, men vi høre den kun sjældent og see den næsten aldrig.“³⁾

Den første hovedbanegård – som efterfulgtes af en ny i 1884 og den tredje i 1929 – blev lagt, hvor også nr. 2 lå og den nuværende findes. Men omgivelserne så unægtelig anderledes ud.

Forundringen i 1859 over det trufne plads-valg skyldtes, at byen syd for åen endnu bestod mere af marker og gartnerjord



*Århus i tresserne — i forgrunden
lokomotivremiser og værksteder.*

end af huse. Stormatadoren Henrik Schandorff var ganske vist begyndt at udstykke de jorder, hvorpå Søndergade og Østergade i de følgende årtier rejste sig, men endnu havde kun een bygget heroppe, nemlig den unge jernstøber Søren Frich, der i 1854 dristigt havde rejst sit jernstøberi dér, hvor fremtidens strøggade stødte til „Veien bag om Byen“ (Sønderallé). Men Søndergade forblev omtrent lige til Sct. Clemens bro åbnedes i 1884 en ubetydelig gade, der skrånede stærkt ned mod åen, og var i hvert fald i 60'erne uegnet til at forbinde forretningslivets Århus med den kommende bane-gård. I bystyret troede ingen på Søndergades fremtid. Selv da dens beboere seks år efter banens åbning androg om at få gaden brolagt, gik brolægningsskommission og byråd kun med til at brolægge Østergade, mens de mente, at „Søndergade paa Grund af dens uheldige Stigningsforhold aldrig ville blive synderlig benyttet af Kjørende.“⁴⁾

Endnu ville det da også af andre grunde have været umuligt at køre over Søndergade til banegården, idet passagen ved Sønnerallé spærredes af den berømte gartner F. J. Chr. Jensens have. Haven lå tværs over det areal, hvor nu Ryesgade findes, og var et så urørligt klenodie, at det først 4–5 år efter banens anlæggelse lykkedes at etablere en beskeden spadseresti gennem den. Da man endelig i 1872 opsgavde Jensen for at føre en regulær gade igennem, døde manden af sorg få måneder efter.

På et vist tidspunkt var der tilløb til, at den lille arbejdergade, der var ved at opstå bag Frichs fabrik, kaldet Amaliegade, kunne blive forbindelsesgade til banegården ved forlængelse over major Rosenkrantz' arealer, men det blev ved tanken.

Derfor blev det gennem en forlængelse af Fredensgade fra herredsfoged Willemoes' nylig opførte gård – den senere bispegård – at byen og banen kom i forbindelse med hinanden. Man førte gaden hen mellem major Rosenkrantz' toft og gartner Ehlers' have, og samme Ehlers måtte afstå en del af det areal, han havde lejet hos kommunen, til banegårdsanlægget. Ehlers' have strakte sig ned mod gaden Spanien. Her havde byen, efter at de spanske tropper i 1808 havde rømmet deres lejr, som havde givet gaden navn, anlagt en kirkegård. Den måtte man dog få år senere – formedelst jordens fugtige beskaffenhed – flytte højere op mod Frederiksport. Derefter havde det i 1845 været på tale at bruge det ledige areal til en bolig for amtmand Graah, men så kom først krigen og siden en ny amtmand, nemlig kammerherre Dahl på Moesgård, og han ville ikke bo herinde.

At stedet, hvoraf en del nu rummer byens rutebilstation, alligevel lige op til vore dage har heddet *Amtmandstøften*, har således alene sin forklaring i, at byen havde solgt de 3 tdr. land til stiftamtmand Graah for 1000 rdr. – for siden at købe dem tilbage igen. Nu fik man ved ekspropriationen til jernbane 1077 rdr. for kun en halv tønde land, og noget mere

afstodes senere til banen for en endnu højere pris. Gartner Ehlers måtte rydde jorden for kartofler og gulerødder, og da man begyndte at grave ud, kom forfædrenes gulnede ben frem af den fordums kirkegårdsjord.

Den nye gade til banegården blev brolagt allerede kort efter banens åbning, idet hr. Rosenkrantz tilbød at bekoste dette, mod at kommunen overtog den til vedligeholdelse, og han selv fritoges for brolægningsskat i 10 år. Tilbudet antoges først efter en længere diskussion, idet byrådet dog besluttede, at hr. Rosenkrantz skulle betale gadens belysning uden hensyn til, når grundene blev bebygget.⁵⁾ Men dette sidste skulle baronen nok selv klare. Første del af en ny gade, der kom til at bære hans navn, anlagdes i de følgende år, og da Jensens have faldt væk, kom anden etape i 1873 med tilslutning til Ryesgade. Knækket i Rosenkrantzgade viser de to faser i dens udvikling.

Jernbanens spor skulle føres ind til banegården gennem en stor udgravning i Frederiksbjergs „bakke“. Gennem den og ådalen skabtes forbindelsen mellem Århus og Brabrand, hvorfra jernbanen bøjede nordover. Syd for jernbanegraven lå Marselisborgs marker, inden for byområdet praktisk taget endnu uden huse. Kun Sukkerhuset, som Jærgergårdens ejer, etatsråd M. P. Bruun, havde ladet opføre – i dag en del af Århus oliefabriks lagerkompleks i Clausensgade – troned i ensomhed på bakken.⁶⁾ Men en bro over til dette byens fremtidsland var nødvendig. Den første Bruuns bro kom samtidig med banen, og den blev endda forsynet med flere gaslygter.⁷⁾ Og lidt længere mod vest lagdes Århus–Horsens chausseen ligeledes på en bro. Fra denne landevejsgade skabtes dernæst i 1863 en forbindelse til banegården ved anlæg af Banegårdsgade, hvorimod byens vise fædre ikke fandt „nogensomhelst Nødvendighed for at fortsætte Søndergade ud til Stationen“.

En spadserevej, „som i umindelige Tider har ført fra Jærgergaardsvejen over Gartner Ehlers Toft til Alleen ligefor



Ekspropriationskommissionen Arhus-Randers 1861. Siddende fra venstre: landinspektør Willkens, assessor Andersen (sekretær), kommissarius Rosenorn, overingeniør Tegner (senere generaldirektor), ingeniørkaptajn, senere general Hedemann og oberstløjtnant Keyser. — Stående som nr. 7 fra venstre: justitsråd Poulsen.

Fredensgade⁸⁾ kunne byrådet ikke redde trods flere borgeres beklagelser.⁹⁾ Den indgik i jernbaneværkstedernes areal.

De store anlægsarbejder

Syd for gartner Jensens have, vis a vis den kommende bane-gård, fik jernbaneentreprenørerne overladt et stort, endnu ubebygget areal til arbejds- og lagerplads. Allerede med sin første kontrakt af 29. oktober 1859 i hånden havde Peto etableret sig i Århus, og snart var pladsen et mylder af skure, værksteder og hestestalde. Her var såvel træværksteder til reparation af tipvogne og fremstilling af hjulbøre som beslag-smedie til „vedligeholdelse“ af den store hestebestand, som

en staldmester Jessen førte opsynet med.¹⁰⁾ Den engelske ingeniør Scott var pladsens chef, og i mange år efter hed pladsen – den, som Århushallen og Ryesgades sydlige del senere byggedes på – følgelig kun „Scotts Plads“.

Den 5. marts 1860 kom Sir Petos eget dampskib „The Swallow“ ind til Århus havn med jernbanemateriel og arbejdsledere. Hans overingeniør Fr. Rowan havde sat hvide stokke op ude omkring ved Fiskerhuset, og politimesteren havde under trusel om straf forbudt nysgerrige at pille ved noget af banefolkens apparatur. Fr. Rowan, der siden opslog sit hovedkvarter i Oust Mølle, sås ofte ridende gennem Brabrand enge og skaffede sig også en omgangskreds i Århus, hvor han ivrigt dyrkede sejlads på bugten og var medvirkende til at foranstalte kapsejladser.¹¹⁾

Det var ikke underligt, at mr. Rowan ofte måtte inspicere arbejdet lige uden for Århus, for her gik det langsomt. Man kørte jord ud fra Frederiksbjergslugten og fyldte i engene og moserne mellem Århus og Brabrand, men jorden sank og sank, uden at bunden blev fast, „paa nogle steder 6 à 8 Fod og enkelte Steder i Nærheden af Mølleaaen endogsaa 15 Fod“.¹²⁾

Til gengæld skaffedes der ved gravningen i Jyllands jord masser af oldsager frem til glæde for landsdelens museer, men måske nok så meget for private samlere og opkøbere.¹³⁾

På rådstuen i Århus holdtes der licitationer over underentrepriser på linjedistrikterne, og samtidig strømmede ikke blot danske, men også svenske, norske og tyske arbejdere til for sammen med de importerede engelske at få beskæftigelse ved de store anlægsarbejder. Englænderne blev dog efterhånden udskiftet, thi – som mr. Rowan skrev i en rapport – de engelske arbejdere kunne ikke modstå den billige danske brændevin. De danske arbejders færden fandt han helt forskellig fra de engelskes. „De begynder i al Sindighed Kl. 4 om Morgenen og holder med 5 Hvilepauser først Fyraften Kl. 8.“

Daglønnen var lav – ofte kun 3–4 mark, og mange steder ude i landet måtte arbejderne for kost og logi betale 3 mark

i døgnet. På hvert distrikt var ansat en politiassistent og under denne „linjeskrivere“ eller, som englænderne kaldte dem, „timekcepers“, der holdt tal på de mange arbejdere. Der var en sygekasse-ordning, som sikrede folkene fri medicin, lægehjælp og sygehusforplejning for et kontingent på 8 skilling ugentlig. Skærmydsler kunne forekomme, navnlig efter drikkeri på lønningsdage, men i en korrespondance fra Skive, mens jordarbejderne på Viborg-Struer-linjen stod på i sommeren 1862, skriver „Dagbladet“:

„Det er ret interessant at lægge Mærke til, hvorledes man ogsaa her og blandt Individder, som i alle Henseender høre til de laveste Klasser af Befolkningen, kan see Nationalkarakteren bestemt udpræget. Hvor der nemlig engang imellem finder Slagsmaal Sted, kan man være temmelig sikker paa, at man finder Svenskerne eller Nordmændene tilstede; er det derimod et hørøstet Skjænderi, da er det næsten altid lutter Tydskere, der ere samlede, hvorimod vore egne Landsmænd i det Hele ere mere fredelige og gjerne sidde passiarende omkring Flasken i Hviletiden.“

Nogen større indtægt af jernbaneanlæggets mandskab tilflød der vistnok ikke kommunerne. De mange beskæftigede protesterede endog mod at betale skat til de byer, hvori de boede, idet de påberåbte sig, at „de som Fremmede kun vare her i midlertidig Beskjæftigelse“, men indenrigsministeriet gav dog i denne strid kommunerne medhold. Både Århus og Randers fik lov til at sætte jernbaneentreprenørernes folk i skat.¹⁴⁾

Forbindelsen med havnen

For banens godstransport-muligheder var det af afgørende betydning at få jernbanespor ført lige til bolværkerne i Århus havn. Endnu bestod havnen kun af åen og et bassin, der dannedes af den ældste nordre mole (siden kaldet Midtermolen) og den søndre mole (senere udbygget som Mellemarmen). Men nye udvidelser af havnearealet var i gang, bl.a. ved sand-

opfyldning, og man var allerede ved at projektere en gade langs Skolegades bagbygninger – den senere Havnegade –, hvorfor bystyret påbød, at den drejeskive, der skulle afslutte havnesporet, blev lagt således, at den ikke kom til at genere gadeanlægget.¹⁵⁾

Rangeringen af godsvogne til og fra havnen skulle besørges ikke med lokomotiver, men med hesteforspand ad en såkaldt *Hestebane* eller *Trækkebane*, som på viadukter førtes over Spanien og over den nu forsvundne gade Grønland og derefter på en svingbro over den indre havn – altså åens nedre løb. Denne svingbro, der på een gang skulle gøre det muligt, at fiskerne og Samsøes kartoffelskuder og andre mindre skibe stadig kunne sejle op i åen, og at banen kunne trafikere såvel den søndre som den nordre side af havnen, var en sand sensation, bygget som den var „paa en kolossal muret Steenpille, som opføres midt i Farvandet“, idet nemlig „en til Pillens Størrelse svarende Kobbercylinder er blevet sænket ned til Vandets Bund, hvorefter igjennem et lille Dampapparat Van-

Svingbroen i åhavnen, omkr. 1865.



det pompes ud, saaledes at Pillens Opmuren nede i Cylinderen kan skee fra aldeles tør Grund.“¹⁶⁾

Spanien var til almindelig utilfredshed blandt „de Næringsdrivende og øvrige Beboere“ totalt afspærret i mange måneder¹⁷⁾, mens Grønland var i den grad spoleret ved banens overføring, at der måtte anlægges en helt ny gade. Da bane-selskabet havde måttet betale 1600 rigsdaler for grund til hestebanen, benyttede man dem til det nye gadeanlæg.¹⁸⁾

Den 8. juni 1861, da Frederik den folkekære og hans gemalinde skulle på besøg hos stiftamtmanden på Moesgaard, benyttede de anledningen til at hilse på overingeniør Scott, som ved sin arbejdsplads udenfor Mindeport, lige hvor jernbanen skulle føres over Spanien, havde ladet oprejse en æresport, fra hvilken vajede det engelske og det danske flag, og som bar „den simple, men hjertelige Inskription „Welcome“.“¹⁹⁾

En månedstid senere var indenrigsminister Monrad – den, som havde været Århus–Randers-linjens bedste talsmand i regeringen – på besøg. Han startede i Randers, besøgte hele strækningen og endte med i Århus at se på anlægsarbejderne ved havnen.²⁰⁾

Det første lokomotiv og prøveturene

Megen sne i vinteren 1861–62 sinkede byggearbejderne, men allerede i foråret 1862 var banens bygningskompleks i Århus dog fuldført i det ydre. Det bestod af selve stationsbygningen, som var ca. 50 meter lang og med en perron på knap 70 meter. Over de to spor var der i hele bygningens længde et „Halletag“, hvis jern-afbinding ansås for et ualmindelig smukt arbejde. En del deraf var udført lokalt – af Frichs jernstøberi.²¹⁾

Overensstemmende med klassedelingen i togene var der tre ventesale, desuden post- og restaurationslokaler, og på 1. sal banens hovedkontor. I tilslutning til stationen lå „en Qvægfold“²²⁾ og det store remise- og værkstedskompleks. Allermest imponerede den 14-kantede lokomotivremise med sin smukke

kuppel og det syvkantede tårn. Den var opført af arkitekt Steinbrenner. Her skulle kunne stå 12 lokomotiver. Der var desuden en 3-fløjet værkstedsbygning til både smede, tømrere, malere og sadelmagere o.s.v. og med tjenestebolig i 2 etager ud mod Spanien for maskinmester, værkfører og overbanemester. I den vestre fløj var et reparationsværksted for lokomotiver – med 6 spor, hvoraf det nordligste førte over til den store remise.

Sidst på sommeren 1861 kom det første lokomotiv hertil fra Flensborg med skib, men det var kun til arbejdsbrug, idet det skulle køre grusvogne ved Mundelstrup. Da Fiskerhusbroen ikke var færdig og heller ikke blev det i vinterens løb, måtte 32 heste trække maskinen, der vejede 20 tons, og tender ad landevejen til Mundelstrup, hvor de kom på spor.

Hvilket indtryk det gjorde på de sindrige jyder, da det første damplokomotiv bevægede sig på hovedlandets jord, fremgår af følgende samtidige avis-reportage, som fortjener at gengives i sin fulde ordlyd:

„Der fandtes blandt Mængden for et halvthundrede Aar tilbage i Tiden vistnok dem, der naar de havde staaet paa Høiderne ved Mundelstrup og kastet deres Blik ned over Sletten og, ligesom idag, i c. 500 Alens Afstand seet et susende, brusende, pustende, stampende, gnistrende, dampende Uhyre med glødende Øine i det vældige Hoved og med en lang, i mange Led bugtende Hale fare frem i Dybet af de udskaarne Banker – kunde være blevne fristede til at troe, at Sagnet om Lindormen og den ildsprudende Drage var blevet virkeliggjort. Men nu er man, Gud skee Lov, ganske anderledes op-



Ingeniør W. A. Scott.

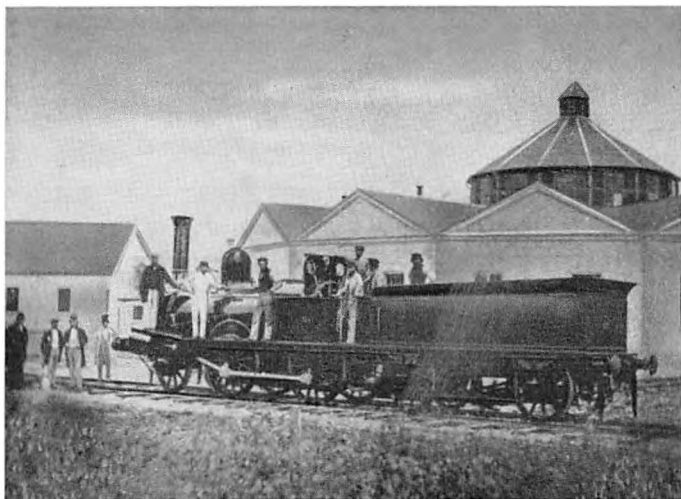
lyst, og Enhver, der ikke har havt Leilighed til at see noget Lignende før, vil, i stedetfor at gribes af Overtro, betages af Beundring over den menneskelige Opfindelsesevne ved at see det ved Mundelstrup stationerede Arbeids-Locomotiv, der i disse Dage er blevet sat i Bevægelse for at føre Gruus paa Jernbanen imellem Aarhus og Søften (Zeuthen). Maskinen, der imod Sædvane, intet videre Navn har, er kun betegnet med Nr. 8, bliver styret af den fra Flensborg hidforskrevne engelske Locomotivfører Mr. Manthurpe (der saaledes har udført det Hverv, at sætte det første Locomotiv i Gang paa den nordjydske Halvø) og kan paa hver Tour bortføre i en Snees Vogne henimod 10 Cubikfavne af Gruset, der bliver lagt 18 Tommer høit paa Banen, og hvoraf der til nævnte Strækning vil udfordres over 10.000 Cubikfavne.“²³)

Den 20. juli skete en ulykke på banen ved Mundelstrup, idet en ung englænder, John Smart, der var beskæftiget ved banearbejdet, ville springe på lokomotivet, men forfejlede sit spring og kom under toget, der dræbte ham. Han blev begravet på Faarup kirkegård under stor både engelsk og dansk deltagelse.

I Langaa fik omtrent samtidig en arbejder sit ben knust under en grusvogn.

Selv om kontrakten foreskrev, at banens første del skulle være færdig 1. juli 1862, indså ledelsen snart, at indvielsen måtte udsættes, først til august, siden til september, men for dog at vise, at der kunne køres på banen til den fastsatte tid, foranstaltedes en prøvetur den 29. juni.

Banens ledende folk besteg i den årle morgen et lokomotiv med tender på Århus banegård for at køre til Randers. Tre fjerdedele af den ca. 8 mil lange strækning havde endnu aldrig været befaret med lokomotiv, men ikke desto mindre lykkedes det at gennemføre turen på $1\frac{3}{4}$ time, samme tid som var beregnet til, suppleret med ophold på stationerne, at bringe de kommende tog frem eller tilbage over hele banestrækningen.



Det første Canada-lokomotivs ankomst til Århus, 1862.

Det var en søndag, og skønt det lille prøvetog afgik mellem kl. 6 og 7 morgen, var der mange nysgerrige forsamlet på broen ved Frederiks Allé og på andre steder, som banen passerede i nærheden af Århus. Tilskuerne jublede – og navnlig ved Hadsten, Laurbjerg og Langaa var folk fra stationsbyerne og disses omegn mødt i stort tal, ligesom en søndagsklædt menneskemængde stod på Randers station og tog imod.²⁴)

Mens banens lokomotiver – de tre første var netop med s/s „Angenoria“ ankommet til Århus havn to dage før prøveturen – stammede fra jernbaneentreprenørernes egen lokomotivfabrik i Birkenhead ved Liverpool, „Canada Works“, så havde fabrikken „Hvide Mølle“ i Randers – den senere „Scandia“ – leverancen af gods- og personvogne.

Og da prøvelokomotivet nu returnerede fra Randers, tog det med sig seks splinterne godsvoagne, læssede med jern og andet materiel. Kl. 2 eftm. var man tilbage i Århus.

Om denne første prøvetur bragte det morsingske blad „Nykjøbing Avis“ en meget fantasifuld beretning, hvori det skil-

dredes, hvordan man kørte hen over ufærdige broer og ubefæstede skinnestrækninger – så kørselen var ganske vovelig, „aldeles i amerikansk Stil“. Eet sted var man standset foran en af de endnu ikke færdige broer, og selskabet havde ordnet den, så man kunne køre videre til Randers. – Historien, som blev citeret af flere blade landet over, blev senere betegnet som „aldeles opdigtet og synes at være enten en Mystification eller en Misforstaelse af en Spøg“.

Banedriftens pionerer

I sommerens løb kørtes flere officielle prøveture med de nye „Canada“-lokomotiver, dog først efter at deres kedelige grå farve var blevet dækket med en mørk maling. Til dette arbejde hentede man maler J. A. Lund fra Flensborg; han knyttedes til værkstedet i Århus, men blev senere mester for malerne på „Hvide Mølle“.

Endnu var vandforsyningen til lokomotiverne noget mangelfuld. Ud over ved en brønd på Århus banegårds terræn kunne maskinerne forsyne sig fra en interimistisk anbragt træcisterne ved et åløb mellem Mundelstrup og Hinnerup og ellers ikke før i Langaa.

En af prøveturenes lokomotivførere, Gabriel Hinné, var så uheldig at køre tom for vand i maskinen en dag, hvor netop et stort selskab af jernbaneautoriteter var på vej fra Randers til Århus. Toget gik i stå ved Brabrand, hvor blypropperne smeltede og ilden gik ud. Man fik tilkaldt hjælp fra Århus, men det var en langsom og omstændelig affære, og derfor havde det høje selskab længe forinden forladt det nødstedte tog for at spadsere til Århus – en hel mil – gennem det ny og løse grus på banelegemet. Det medførte lokomotivførerens returløbet til Flensborg. Han blev erstattet med William Bailey, som blev en af den nye banes førende lokomotivmænd og avancerede til lokomotivmester i 1868 – den første i Århus. En smuk karriere for en fattig engelsk kulminedreng.²⁵⁾

Samtidig med det ydre apparats opbygning havde „Det danske Jernbane-Driftsselskab“ travlt med at engagere personale til jernbanedriften. Trods de alt andet end høje lønninger, der lokkedes med, og som entreprenørernes og selskabets finansielle og juridiske rådgiver, justitsråd Poulsen fra Flensborg, var en mester i at holde nede, strømmede folk alligevel til for at få en „funktionærstilling“, og den 14. juli 1862 meddelte overdriftsbestyrer J. S. Louth i en annonce, at alle pladser ved banens 1. sektion var besat. I en tale efter en af sommerens prøvekursler sagde Louth til de nye folk: „Desværre kan jeg ikke give Dem nogen høj løn, men jeg kan give Dem noget, som er næsten lige så godt, nemlig meget arbejde.“²⁴⁾

Ligesom en række andre af banens ledende funktionærer var Louth kun i stand til at tale engelsk – og det gjorde jo hele forretningsgangen lidt besværlig. Han var oprindelig købmand, havde så været stationsforstander i Norwich og blev hentet over til den slesvigske bane som trafikinspektør. I Flensborg byggede han sig et hus helt i engelsk stil og blev da også boende i Flensborg skønt ansat ved den nørrejske bane, lige til han i 1866 afløstes heroppe af englænderen Trevithick.

Som den daglige leder af driften ansattes den hidtidige stationsinspektør i Flensborg, Frederik Møller, under titel af driftsinspektør. Han var dengang 34 år – og kom til at lede trafiktjenesten i Jylland-Fyn i 27 år.

Stationsforvalter i Århus blev G. Conrau, der også kom fra den slesvigske bane. Han blev senere direktør på „Scandia“. Stationens kontor var iøvrigt ved starten bemandet med gods ekspeditør H. Boserup, assistent Fønss og billettør Brøndsted. Som overkonduktør ansattes C. Hall, en brodersøn af ministeren.

Overbanemester blev englænderen Done – til trods for, at han var blevet afskediget fra Slesvig-banen på grund af drikkeri. Engang havde han standset et tog ved at ligge beruset på skinnerne. Men efter nogle års ophold i England kom han tilbage som total-afholdsmand, fik den meget betroede stilling

i Århus og præsterede engang i en af de lyse sommernætter at omlægge alle spor på Langaa station mellem sidste aftentog og første morgentog.

Den første maskinmester i Århus hed Miles Constantine. Han afløstes nogle år senere af en ung tegner fra „Hvide Mølle“, Wood. Denne kom dog ligesom driftsbestyrer Trevithick kun til at virke et årstid – et år, der af de fleste ansatte betragtedes som en heldigvis kort rædselsperiode.²⁷⁾

Da staten i 1867 overtog banen, blev ingeniørkaptajn Niels Holst, der under hele anlægsperioden havde ført tilsyn med arbejdet på regeringens vegne, leder af de jysk-fynske baner, det første skridt mod embedet som de danske statsbaners generaldirektør.

Den store dag

Det havde været en forudsætning hele tiden, at Jyllands første bane skulle indvies i overværelse af kongen, og et par gange måtte man af hensyn til ham lave om på indvielsesdatoen. Men endelig blev den 3. september 1862 udpeget som den store dag. En komité, udpeget af kommunalbestyrelsen, bestående af konsul Mørk, tømmermester Andersen, købmand Hans Broge, prokurator Nors og kammerjunker v. Scholten havde på byens vegne foretaget det fornødne i anledning af kongens ankomst.

Under klokkeringning, kannon salut, musik af dragonregimentet og „Borgercorpset“ kom dampskibet „Slesvig“ så tirsdag den 2. september kl. 5 om eftermiddagen ind i havnen med kong Frederik den 7. og grevinde Danner ombord.



Stationsforstander Conrau.

Hele havnen var smykket på det festligste. Særligt udmærkede sig Sir Peto's private fartøj „The Norseman“, der lå midt i bassinet, formelig bedækket med alle nationers flag og vimpler, og den ligeledes rigt smykkede lystkutter ved siden af, tilhørende mr. Scott.

Modtagelsen skulle have fundet sted ved dampskibs-landingsbroen, men på grund af en meget stærk østlig kuling besluttedes det på kongeskibet at lægge til ved søndre mole. Dette blev knap en time i forvejen meddelt af postdampskibet fra Korsør, og i en fart måtte honoratiores og de hundreder af publikummer ile over åen til den anden side af havnen, hvor pladsen var mere trang til velkomst-ceremonierne og desuden på grund af den endnu ikke fuldendte hestebanes anlæg lå i temmelig opbrudt tilstand. Men ellers gik det programmæssigt. Stiftamtmand, kammerherre Dahl dirigerede leve-råbene, der blev fulgt af kongens og hans gemalindes fremtræden på dækket for den loyale folkemængde. Kongen holdt derefter dinér med stiftamtmanden, biskoppen, borgmesteren og politimesteren.

Om aftenen, da det var blevet mørkt, blev molen oplyst ved „Beegkrandse“, og ved 9-tiden lagde en ro-flotille på 24 både med musik og fakler sig i halvkreds om det kongelige skib, og fra bådene lød en hyldestsang, ledet af sangforeningens medlemmer. Den var skrevet af Sneedorff-Birch. Første vers lød:

Atter Glædens milde Lue
tændes i vort Bryst,
atter, gjæve Drot! vi skue
Dig paa Cimbrers Kyst;
atter stiger Jubelsangen
op med festlig Klang fra Vangen,
mens af reen Begeistrings Varme
gløde vore Barme.

Fra bådene udbragte konsul Mørk et leve for majestæten og „Hendes Naade Lehngrevinden“, og kongen lod sin kraf-

tige røst høre til tak. Så afbrændtes et af hr. Gaetano Amici forfærdiget fyrværkeri, „ligesom fra Sir Peto's Dampskib og Mr. Scott's Kutter Raketter og Sværmere uafsladelig stege tilvejs“,²⁸) noget generet af den stærke blæst, der dog heldigvis ikke var ledsaget af regn.

Næste dag var det til gengæld ikke blot blæsende, men også regnvejr næsten uafsladeligt fra morgen til aften.

Men trodsende elementerne tog dragonregimentet kl. 9 opstilling til hest fra molen til henimod den endnu ikke færdige svingbro. Samtidig stod borgervæbningen, våbenbrødrene, en afdeling af Aarhus borgerlige Skydeselskab og adskillige deputationer i nærheden af lodshuset, mens embedsmænd og honorarios samledes på selve molen. Da kongeparret og dets følge gik i land, kørte de gennem et hurraråbende menneskehav til banegården.

I det trøstesløse vejr frembød pladsen og vejene foran banegården ikke noget skønt billede. Hovedadgangen var „en Afvexling af blødt Ælte, store Kampesten og nyhuggede Skjærver“.²⁹) I banegårdsventesalene, som var smykket med flag og guirlander, søgte ca. 250 personer ly for bygerne sammen med de kongelige og ministrene Hall, Orla Lehmann, Fenger og Steen Bille. Monrad, der i mellemtiden var blevet kultusminister, kom ikke med til indvielsen af den bane, han havde kæmpet så ivrigt for.

Kongens besigtigelse af banegårdens omgivelser blev ret kortvarig. På perronen stod det med rige blomsterguirlander og mange dannebrogssflag prydede lokomotiv nr. 1 parat, og midt i togstammen var den kongelige waggon anbragt. Kl. 10 tog herskaberne plads, og få minutter senere satte toget sig i bevægelse, mens dragonregimentets musikere truttede i mes-singinstrumenterne fra en af de forreste vogne. Mærkeligt nok dog uden at aflokke de sindige århusianere noget hurra. Det kom først lidt udenfor stationen, hvor folk havde taget opstilling i tætte rækker, og hvor også de dragoner, der ikke gjorde tjeneste til hest som æresvagt, stod opstillet på linje.

Nu var det et triumftog! På begge sider af banelinjen fra banegården til „Viadukten udenfor Frederiksport“ var der plantet dannebrogssflag, og ude på landet stod folk i tætte klynger på hele strækningen for at se jern-vidunderet og landsfaderen. Ikke blot flagedes der, men der var endda flere steder rejst æresporte. Og gentagne gange viste kongen sig så nådig at lade toget standse for at høre på hyldesttaler af sognets præster. Det gjaldt således i Hinnerup, hvor pastor Valeur talte under en port med indskriften: „Fra Folby, Haldum og Vithen Sogne, Tak for Gaven!“. En anden port stod ved Hadsten, hvor pastor Wadum fra Galten tolkede folkets taknemlighed.

Mange af de fremmødte bønder var klædt i nationaldragt. „Under de tærnedede Paraplyers skjærmende Kuppel“ løftede de deres små børn op, „saa de paa een Gang kunde see Kongen og det mærkværdige Troldvæsen, som løber afsted uden Heste“. ³⁰⁾

I Langaa stod Sir Peto og ventede med den omhyggeligt forberedte festfrokost, hvormed rejsen skulle afbrydes. Han kiggede urolig på sit ur. Klokken nærmede sig 12, og stadig var toget ikke at se. Næh, i dag kunne køreplanen sandelig ikke overholdes.

Man havde ellers haft travlt i Langaa lige til det sidste. Festmåltidet var anrettet i et vældigt telt på en bakke ved stationen, men i den stærke storm om natten var kæmpeteltet blæst om. Kl. 4 om morgenen havde det endnu ligget på jorden, men 8 timer senere stod det knejsende med sine svære barduner, som intet var sket. Sir Petos folk, der ligesom han selv optrådte i sømandsdragt, havde ordnet tingene. Teltvidunderet, der en uge forinden havde været benyttet ved en fest på Graasten slot, var skabt af ingeniør Sigvald Müller, en søn af toldinspektøren i Århus. Det kunne rumme alle de indbudte 250 gæster i eet rum.

Endelig lidt over kl. 12 kunne Sir Peto ledsage kongen til teltet, hvor „det kongelige Taffel“ var anbragt på en ophøjet

estrade, og herfra udstrålede fire lange borde med hver 60 kuverter.

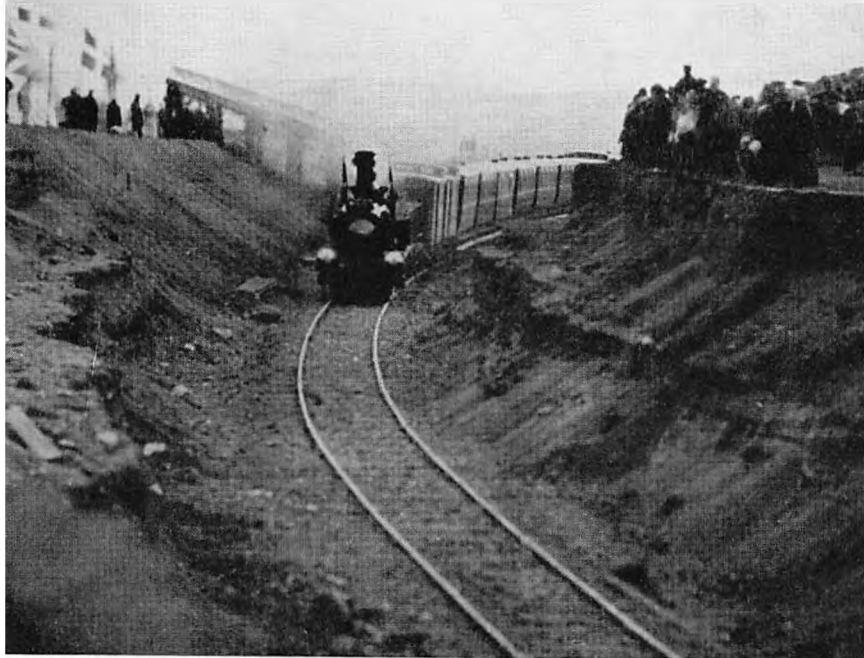
Kostbart sølvtøj og blomster prydede bordene, der bugnede under den flotte anretning med udelukkende kolde retter, som restauratør Ginderup fra København havde stået for.

Men regnen, som hamrede mod telttaget, var desværre tilbøjelig til også at ville indenfor. Flere steder i teltet silede vandet ned over bordene. Det var meningen, at Hans Majestæt skulle have kunnet se ud over hele forsamlingen, men på hans plads dryppede regnen så voldsomt, at han måtte gå om på den anden side af bordet og således kom til at vende ryggen til publikum.

Nå, det gjorde nu altsammen ingen skår i gemytligheden, thi – som „Dagbladet“s korrespondent skrev – „ligesom man lærer i Fysikken, at Menneskene ved en indre Modvægt kunne bære den uhyre Tyngde af Luft, som hviler paa dem, saaledes opveiede her en rigelig indre Fugtighed meget snart den ydre, eller bragte den ialtfald i Forglemmelse.“

Lad os da se på spise- og drikkekortet: Østers au naturel. Caviar. Sardinier. Pickles. Rhinlax. Hollandsk Sild. Indbagt Bayonneskinke. Hummer i Mayonnaise. Leverpostei med Trøfler. Chaud-froid af Kylling med Champignons. Salmis af Fuglevildt. Compots – Ost og Smør – Kage og Dessert. Og af drikkevarer: Chateau Leoville, Hochheimer, Oporto, Old Madeira, Cremen, Cliquot og – kaffe.

Sir Morton Peto, der havde grevinde Danner ved sin side, talte på engelsk for kongen og dennes dame. Og kongen svarede med en tale på dansk. Det var bebudet, at der straks efter måltidet, som var forbi omtrent kl. 4, ville blive sendt et tog tilbage til Århus med dem, der ikke agtede at tage med til Randers, men det skete ikke – og hele selskabet måtte derfor følge kongetogets videre færd. De fik derved lejlighed til at se, hvordan Randers by formeligt stod på den anden ende af begejstring både over at have fået jernbane og at få kongebesøg, det første i 10 år.



Indvielsestogets ankomst til Langaa, 2. september 1862.

Undervejs til Randers skete en ny forsinkelse. Et stykke uden for Langaa blev der stukket et rødt flag ud fra kongevognen. Toget standsede brat, og driftsinspektør Møller løb hen og spurgte, hvad majestæten ønskede. „Min Kone og jeg ønsker gerne at se egnen her ved Gudenaå,“ sagde kongen, „og derfor ikke at køre saa hurtigt.“ Så måtte farten sættes ned på resten af turen.

På stationen i Randers holdt indenrigsminister Lehmann en tale, „som det indskrænkede Rum dog kun tillod Faa at høre.“³¹⁾ Han hyldede jernbanen som „denne Tidens og Rumets mægtige Betvinger“, der nu havde „plantet sit Banner paa Jyllands Grund,“ og han mindede om, at mens landsdelen ved Frederik den 7.'s tiltrædelse havde „41 Mile Chaussé“, var der siden ikke alene anlagt yderligere „61 Mile Chaussé“,

men også truffet foranstaltning til bygning af en jernbane over 55 danske mil, hvoraf dette var den første afdeling.

Mens de mest prominente gæster fulgte kongen til Randers bys gallamiddag i Klubben, vendte de øvrige tilbage til Århus med et tog, der afgik kl. 5½. Også dette tog gjorde flere ophold udenfor køreplanen, denne gang for at selskabet kunne tage dele af anlægget særligt i øjesyn, således bl. a. den interessante bro over Gudenåen ikke langt fra Langaa – den, der to år senere, under krigen i 64, blev sprængt i luften af tyskerne.

Da passagererne kl. 7½ steg ud i Århus, udbragte hofjægmester Friis fra Lyngbygård endnu et leve for jernbanens skabere. Med musik i spidsen drog man så til hotel „Royal“ og råbte foran hotellet hurra for overingeniør Scott, der selv måtte frem og takke for al den velvilje, der var vist ham under hans lange ophold i Århus.

Nye muligheder for Århus

Den følgende dag, mens kongen opholdt sig dels i Randers, dels på Gl. Estrup, festedes der på Sir Morton Petos lyst-yacht, hvor ca. 80 personer, der havde stået i jernbaneanlæggelsens tjeneste, beværtedes under agterdækkets solsejl, mens stadens regimentsmusik spillede. Festen varede fra kl. 4 eftermiddag til kl. 9.

Inden Peto forlod byen, fik han besøg af en deputation fra kommunalbestyrelsen, der ønskede at bringe ham en tak. Da borgmesteren, etatsråd Hertz, ikke beherskede engelsk, var borgerrepræsentanternes formand, konsul Mørk, ordfører. Sir Peto forsikrede i sin takketale, at han nærede en fast forvisning om, at Århus, som han straks havde erkendt måtte være et hovedpunkt i jernbanesystemet, både i kraft af sin ypperlige havn, sin oplyste befolkning og sin heldige beliggenhed, ville gå „en betydelig Opkomst imøde“.

Det kom jo også til at slå til. For den driftige engelske jernbaneentreprenør blev fremtiden derimod ikke så lys. Den 11.

maj 1866 krakkede et af hans store selskaber, og han måtte standse sine betalinger. Men det træ, han havde plantet i dansk jord, havde da allerede fået kraftige grene: 21. juli 1863 åbnedes strækningen Langaa-Viborg, 17. oktober 64 Viborg-Skive, 17. november 65 Skive-Struer og året efter afsnittet til Holstebro.

Først kl. 10 om formiddagen den 5. september vendte kongen tilbage til Århus med toget, kørte med sit følge fra banegården ind gennem Mindeport og ad blomsterbestrøede gader til domkirken, hvor han besøgte nogle nyligt fremdragne frescobilleder. Kort før middag sejlede „Slesvig“ afsted med de fornemme gæster med kurs mod Odense.

Endelig faldt der lidt ro over sindene igen. At der også faldt en vederkvægende kongelig ordensbygge i majestætens kølvand såvel i Århus som Randers var en selvfølge.

Nogle dråber malurt i glædens bæger undgik man dog ikke. Sir Petos og andre gæsters bebudelse af byens store fremtid som landets næststørste by var blevet fulgt op selv i hovedstadspressen, men nu slog „Dagbladet“ koldt vand i sit eget og andres blod med en kommenterende artikel, hvori pseudonymet „Monitor“ erklærede, at Århus ikke skulle gå hen og bilde sig noget ind. Ganske vist *kunne* den blive en større handelsplads, især på grund af sin fortrinlige havn, der „selv i strenge Vintre er aaben længe efter, at de fleste andre Havne ere lukkede og aaben igjen længe førend de andre ere aabne“. Men „Aarhus trænger til frisk Blod i sine Handelsaarer“. På mange områder havde den „ladet sig tage paa Slæb af andre mindre Byer“. ³²⁾

„Aarhus Ugeblad“ opponerede kraftigt mod denne københavnske vurdering og forsikrede, at befolkningen i Århus aldeles ikke gik og drømte sig ind i „vilde Phantasier om en Storhed“. „Det er saa langt fra, at Byens egentlige Borgere venter, at Jernbanen af sig selv skal bringe dem Guld og grønne Skove, at det maaske snarere maa beklages, at de ikke er noget mere sanguine“, skriver bladet. „Det er ligeledes en

Kendsgerning, at næppe nogen eneste Handel i Ejendomme har fundet Sted paa Speculation i Forventning af de Ting, som skulde komme“.

„Monitor“s sammenligning af foretagsomheden i Århus og i mindre byer afvises også, og det lokale blad fastslaar, at århusianske handelshuse netop i mange år har udstrakt deres virksomhed til andre byer, og at Århus er den by, der fastest har sluttet og opretholdt direkte forbindelse med det vigtigste land for vor ud- og indførsel, nemlig England, hvorimod nabo-byernes egen handelsstand væsentligst endnu holder sig til „de indirekte Veje, navnlig Hamborg“.³³⁾

Glæder og genvordigheder

På jernbanen var hverdagen begyndt. Til det første almindelige tog den 4. september var der så stærk tilstrømning i Århus, at der kort før afgang måtte tilkobles alle de ekstravogne, man havde stående.

Der var i den første tid to daglige tog fra Århus til Randers, nemlig kl. 10 formiddag og kl. 6 aften. Fra Randers var der afgang kl. 7½ om morgenen og igen kl. 3½. Turen, der strakte sig over knap 8 danske mil – mens den direkte vej mellem de to byer kun var 5 – varede med stations-opholdene knap to timer. Taksterne udregnedes pr. mil, således at der på 3. klasse betaltes 14 skilling pr. mil, retur 4 sk., i gennemsnit 9 skilling pr. mil. For 2. klasse var gennemsnittet 14 sk. og for 1. klasse 18 sk. Returbilletter gjaldt på vejlængder af indtil 15 mil kun een dag, indtil 30 mil 2 dage og over 30 mil 3 dage. Men det havde jo endnu kun teoretisk interesse, indtil banens næste afsnit kunne tages i brug.

Da den første måned var forløbet – og tilsyneladende uden uheld – samlede overdriftsbestyrer Louth den 1. oktober så mange af banens embedsmænd, som tjenesten tillod, og gav en splendid middag, der varede fra kl. 7 aften til midnat. Hele selskabet fulgte da mr. Louth til hotel „Royal“ og råbte hurra for ham som tak for aftenen.³⁴⁾

Den 3. oktober holdt „Det danske Jernbane-Driftsselskab“ sin første ordinære generalforsamling og valgte her fem direktionensmedlemmer. Jernbanens entreprenører havde udpeget mr. Rowan og justitsråd C. M. Poulsen, mens aktionærerne valgte etatsråd M. P. Bruun, hr. P. Connor og kaptajn A. Hoffmann.³⁵⁾

Hele efteråret var banen en sand folkeforlystelse for jyderne. Jernbaneselskabet startede derfor omgående „Extratog for Lystreisende“ om søndagen med afgang fra Randers kl. 8,15 og ankomst til Århus kl. 10. Og da næste forår kom, skulle der ikke mere til, end at konditor Nielsen i Hadsten stillede et telt op og holdt skovbal i Vinterslev skov, for at banen indsatte ekstratog – med returkørsel for balgæsterne med morgentoget (!). Søndag den 5. juli befordrede banen ca. 1700 passagerer, hvoraf størstedelen var til skovfest i Hinnerup. Tre dage senere fandt den første skoleudflugt sted med banen. 400 børn fra friskolen i Århus havde deres livs store oplevelse ved at blive kørt ad skinnevejen til Mundelstrup.

Men allerede ved det første af banens ekstra aftentog, den 14. september 1862, var der en sådan stimmel af mennesker på Randers station, at en del passagerer med returbilletter til Århus ikke kunne få plads i de overfyldte vaggoner. De blev da „stuvende paa Kreatur- og Godsvogne sammen med Faar etc.“.³⁶⁾

Endnu værre blev det ved det første Sct. Olufsmarked efter banens åbning. Man indførte allerede tidligt en ordning, hvorefter folk på markeds- og torvedage kunne rejse for enkeltbillets pris – og med ret til at få 50 pund torvegods befordret frit i en særlig godsvogn. Det gik fint på de almindelige torvedage, men da det halve midt- og østjylland skulle til den store fleredages sommeradspredelse i Århus, det vidtberømte Wolsmarked, og nu kunne kombinere denne traditionelle oplevelse med en jernbanetur, brød trafikken sammen. Passagererne måtte for det første staves i både åbne og lukkede godsvogne, til hvilke man kun i begrænset omfang havde bænke, så mange

måtte stå op. Dernæst måtte passagererne ved ophold på stationerne springe af og stige på toget langt udenfor perronerne, selv på Århus-stationen, hvor perronlængden langt fra slog til på de store dage. Derfor måtte folk vade gennem grus og slagger, der ofte var opblødt af regnen. Fra de høje godsvogne kunne damerne nok behøve hjælp til at komme ned. Brovagt E. Møller, der ellers havde sit arbejde ved svingbroen, fik da en pikant ekstratjans med at løfte fruer og frøkener.

Sådan sød opmuntring kunne den gode mand også nok fortjene, for til daglig havde han en byrdefuld stilling. Foruden at passe svingbroen og leddene ved havnen skulle han renholde vognene på havnesporet og fejle mellem sporene samt ledsage havnekørselen.

Det var mere end han selv kunne overkomme, og da han for egen regning måtte tage en mand til hjælp, søgte han efter nogle års forløb om lønforhøjelse.³⁷⁾ Senere flyttede han nogle meter væk fra svingbroen for at blive vært i „Børsen“ under dennes korte glanstid som rigtig børs.

De første passagervogne

Banen fik ellers til en begyndelse megen ros.

„Illustreret Tidende“s medarbejder, der efter Langaa-Viborg-banens åbning foretog en tur på hele strækningen fra og til Århus, fandt, at banen var „anlagt udmærket godt“. „Man glider afsted med en behagelig Jævnhed, der hverken generer ved Læsning eller ved at „slibe en lille Skraber“, hvilke tvende Deelee practisk studeredes; paa Grund af Forholdene kjører man ogsaa hurtigere paa denne end paa de sjællandske Baner“, skrev han.

Passagervognene blev af andre prist som værende langt smukkere og mere hensigtsmæssigt udstyret end på den sjællandske bane, dels med bekvemmere sæder og dels fordi de var forsynet med så mange vinduer, som det var muligt at anbringe.³⁸⁾ Alle vognene var 2-akslede. Nogle havde en 1. klasses og tre 2. klasses kupeer, andre indeholdt fem 3. klas-

ses kupeer. Disse sidste var i virkeligheden eet stort rum, adskilt i fem dele ved bænkerykkene. I 1. og 2. klasse var der gardiner, og betrækket var rødt plys i 1. og brunt eller gråt stof i 2. klasse. Disse kupeer var forsynet med askebægre – undtagen i de særlige damekupeer, hvor tobaksrygning var forbudt. Men det kneb med at forhindre mandfolkene i at snige sig ind i damekupeerne og ryge der, ligesom det flere gange skete, at sæderne var tilsølet, bolsterne revet itu eller tapetbetrækket bestrøget med svovlstikker eller tilsmurt.³⁹⁾

Ingen af vognene – undtagen kongens – var forsynet med toilet, og det varede mange år, inden man fik denne bekvemmelighed. Passagererne måtte i nødsfald udnytte opholdet på stationerne.

Som belysning anvendtes flade olielamper; på 3. klasse sad der een i hvert rums endevægge, altså kun to lamper i hele vognen.

Konduktørerne skulle indfinde sig på stationen en time før togets afgang. Mens de vaskede og pudsede personvognene udvendig og fejede 3. classes kupeerne, skulle underkonduktørerne børste og rense 1. og 2. classes kupeerne samt modtage det fragtgods, som læssedes i bremsevognene. Endelig var der en overkonduktør, der gik banegårdsforvalteren til hånd, „navnlig ved Togets Formering og Eftersyn af Vogne“.⁴⁰⁾

Ved togenes afgang skulle ventesalenes døre lukkes op på vid gab og passagererne anmodes om at tage plads. Nogle steder synes man at have ment, at det var nok, når ventesalenes døre ikke ligefrem var låst for de ventende.⁴¹⁾ Siden blev det ordnet sådan, at der ringedes med en klokke 5 minutter før hvert persontogs afgang, og samtidig skulle en af stationens betjente råbe ind i ventesalen, at nu gik toget til den eller den station. På mellemstationerne, hvor toget ikke opholdt sig i 5 minutter, skulle ringning og melding ske, så snart toget var i sigte. Signalet til, at stationens forretning var til ende, gav forvalteren til overkonduktøren med et enkelt stærkt slag på klokken.

Skulle man på stationen i Århus komme til at sidde og vente længe, var der i restaurationen mulighed for til enhver tid på dagen at få „varme og kolde Retter til Byens Priser“. ⁴²⁾

Kvaler med urene – og med telegrafien

Men værre var det, at mange til at begynde med kom for sent til toget. Det viste sig nemlig, at jernbanens tid var 10 minutter foran byens tid. Telegrafien og nu også banen rettede sig efter Københavns tid, mens de århusianske ure gik 10 minutter bagefter denne. Først nu følte ulemperne ved det mærkelige system for alvor, og i kommunalbestyrelsen rejste prokurator Nors sagen og bad udvirket, at byens ure kom til at følge Københavns. Man var enig i forslagetets hensigtsmæssighed, men betænkelig ved „paa egen Haand at ændre Tidsangivelsen“. Betænkeligheden var ikke ubegrundet, thi en henvendelse til indenrigsministeriet blev besvaret med en henvisning til ministeriets cirkulære af 30. juni 1860, hvorved bestemtes „for at tilveiebringe Overensstemmelse mellem Postuhrene, der overalt reguleres for Øerne efter Kjøbenhavns Tid og for Halvøens Vedkommende 10 Minutter senere, og de paa Stedet værende Kirke- eller andre Uhre, at disse bør reguleres efter den paa Stedet gældende Posttid. I denne Bestemmelse har Ministeriet ikke fundet Anledning til at gjøre nogen Forandring“, hed det. ⁴³⁾

Mellem banegården og torvene kunne man køre i hotel „Royal“s hestecomnibus, der dog selvfølgelig særlig var beregnet for hotellets gæster. Den indfandt sig ved hvert togs ankomst og afgang, og turen gik over den ujævne brolægning via Fredensgade, Mindebro og Skolegaden. Prisen var 16 skilling pro persona. Fra nytår satte også Niels Jensen på hotel „Skanadinavien“ en omnibus i drift – med hotellets navn i flotte bogstaver på siderne. ⁴⁴⁾

„Bybude-Expeditionscontoiret“ sluttede ligeledes straks kontrakt med banens ledelse om at befordre gods mellem banegården, havnen og byen. ⁴⁵⁾

Til og frbringning af gods skete i øvrigt ikke under særlig gode forhold, og der klagedes over, at man for at bringe et stykke gods på ca. 200 pund fra eller til stationen måtte sende to mand med, hvorved betalingen for at få godset sendt eller hentet ofte blev lige så stor som jernbanefragten. Men „en Mand kan ikke løfte et saadant Stykke Gods fra hans Hjulbør op til det høitliggende Varchusgulv“. „Varehusets Lossepladser ad Byen til ligge for høie i Forhold til almindelige Vognes Høide“ – og endelig i 1868 foreslår stationsforvalteren derfor, at man skal „synke Gulvet i passende Forhold“.46) Ekspeditionen fra og til byen besørgetes af en fast pakhuskarl, der assisteredes af de skiftende bremsevogtere med hensyn til godsets ekspedition til og fra togene. Pakhuskarlen hed Drøschler og har næppe været meget bevendt, efter som han ved statens overtagelse af foretagendet blev sat fra bestillingen som uegnet og erstattet med sin vikar Peter Meyer.

*Banegården og Banegårdsplads med den første Bruunsbro
i baggrunden, ca. 1862.*



Godsets behandling på banen var ofte genstand for kritik. Om vinteren skete det, at åbne vogne med korn kørte på banen uden at være helt dækket med presenninger, så sne og regn blæste ind mellem sækkene, og selskabet kom ud for erstatningskrav. Tomt returgoods var ikke altid forsynet med tydelig adresse og forsvandt derfor eller forveksledes. I Randers manglede af den grund en dag „to Brændevinsfade“, som måtte efterlyses. Presenninger fandtes ofte iturevet og blev ikke sendt til reparation. Og godsvognenes rensning var også mangelfuld; vogne, hvori der havde været transporteret kul, blev hagefter brugt til smør uden at være blevet rengjort.

Telegrafan, som var et apparat, man endnu ikke havde megen erfaring med, voldte adskillige kvaler på stationerne. Gang på gang måtte driftsinspektør Møller indskærpe „de Herrer Forvaltere og Telegrafister“, at de altid skulle stille deres apparater i „Endestilling“, før de kaldte på en station og ekspederede depecher, idet „Undladelse heraf foraarsager ufornødent Slid af Apparaterne over hele Linien samt unødvendig Brug af Batterierne, ligesom ogsaa andre Stationer forhindres i at telegrafere“.47)

I 1865 udsendtes med et cirkulære „en Kile til at skyde fast ind under Nøglen paa Telegrafapparatet, for at forhindre ved Uagtsomhed at nedtrykke Nøglen paa de Tider, hvor sligt ikke kan ske uden at alarmere hele Linien“. Og herefter fulgte denne forholdsordre: „Naar Toget har forladt Skive Station om Aftenen, sætter Skive sig i Endestilling mod Struer, og da kunne alle de østlige Stationer udtage Proppen til Stationsvækkeren og gaa rolig tilsens. Klokken vil da ringe, hvis noget skulde tilstøde Toget paa Struer-Linien, saa at Skive maatte tilkalde en Maskine fra Randers. Langaa vil da som hidtil kalde Aarhus Station, for at en Maskine derfra kan sendes til Randers for Morgentoget.“

Fr. Møller havde i det hele taget det første par år nok at gøre med at udsende advarsler. Således denne til konduktørerne i september 1863:

„Trods utallige Advarsler mod at fastskruer Bremsevognens Hjul mod Bremsen, saa at Hjulene staa stille og derved tabe deres Rundhed, klages der dog fra Lokomotivdepartementet over Hjulringenes Mishandling. Jeg skal herved bede d'Herrens bemærke, at ingen flere Advarsler vil blive givet, men ethvert Overtrædelsestilfælde vil blive behandlet strengt. — F. Møller“. Var en vogn løbet varm, så skulle den ifølge instruks først løbe tom en tur på hele strækningen Århus—Randers, før den måtte belæsses igen.⁴⁸⁾

Det kunne knibe med at få ledvogterne alarmeret i tide, hvilket fremgår af dette cirkulære af 8. august 1863:

„Da det er nødvendigt, at Alarmklokkerne ved Banevogterhusene ringe, førend Toget passerer dem, maa jeg anmode Stationerne om at ringe betids. Hvor det nærmeste Banevogterhus ligger saa nær, at der ikke kan ringes betids, efter at Toget er passeret, maa der ringes, naar Toget nærmer sig“.

Lørdag den 18. oktober 1862 var det nær ved en ulykke ved Søften, hvor morgentoget fra Århus påkørte to trillebøje, som var stillet på sporet. Den ene kastedes til siden, den anden løb fast i sporrømmen på lokomotivet, som heldigvis allerede havde sat farten ned.

Endnu en del anslag mod banen indtraf og foranledigede politiet i Hasle m. fl. Herreder til at udsende en advarsel om strenge straffe „paa Grund af hertil indløbne Anmeldelser om formodede Angreb paa Jernbane-Passagens Sikkerhed“.⁴⁹⁾

Når sneen standsede toggangen

Der var flere strenge vintre i tres'erne og togstandsninger i perioder på fra tre til fjorten dage.

Banens første sne-forsinkelse indtraf allerede den 22. november 1862, da morgentoget fra Randers var forsinket, og den 12. december meddeltes, at aftentoget dagen før havde været undervejs fra Randers i 14½ timer og bl. a. havde siddet fast ved Hinnerup i 3 timer og ved Mundelstrup i 4 timer. Men det var endnu kun småting.

Den 11. marts 1863 var toget 18 timer om at komme fra Randers til Århus, idet det sad fast ved Mundelstrup, hvor to lokomotiver og 30 mand måtte sendes til undsætning fra Århus efter telegrafiske nødråb. Det var særlig uheldigt, fordi der netop den dag og dagen efter – hvor toggangen helt indstilledes – var hestemarked i Århus.⁵⁰⁾

En gang – fortæller den gamle jernbanemand H. Rambusch – kørte aftentoget fra Århus fast i den store gennemskæring ved Yderup, mellem Brabrand og Mundelstrup. Der var over 200 rejsende med, deraf de fleste handlende, som ville til det store Februar-marked i Randers. Vejret var blevet forrygende, og toget sad i flere alen sne. Ingen turde gå fra toget i mørke, så natten var skrækkelig. Næste morgen lykkedes det ved forenede kræfter at få menneskene, deriblandt et par damer, ud fra toget gennem sne til halsen og over markerne til landsbyen, hvor de blev indlogerede hos beboerne, dog kun så som så, efter som lejligheden kunne blive. En købmand blandt de rejsende fortalte mig med stor glæde, at han havde et ret godt og varmt natteleje, det var i en bås i en kostald. Andre lå i en hestestald, men der frøs de meget. En anden maskine, min, kom ud til toppen af Brabrand bakke dagen efter med en sneplov, men så blev vejret således, at al rydning var umulig. Vi logerede i vogterhuset, hvor nu Aarslev teglværksspor er, og maskinen holdt på en bar plet en telegrafstang derfra, men for snefog kunne vi ofte ikke se den fra huset. Vi levede i den tid af kartofler med lidt flæsk og te uden sukker. Brød og sukker slap op efter et par dage, og det var ikke muligt at få ny forsyning. Landsbyen Yderup var også næsten udspist, og beboerne havde allerede antydnet, at de ikke kunne beholde de fremmede længere, da vejret endelig blev bedre. Der er fra Yderup en lille mil ad landevejen til Århus, og en velhavende rejsende bød bonden, han boede hos, forgæves 200 rigsdaler for at køre sig til byen. „Nej,“ sagde bonden, „det gør a it, a wil it risikere øgene.“ Det var dog mange penge dengang, tilføjer Rambusch.



Banegården med »halletaget« efter Ryesgades gennemførelse.

Selv en enkelt nats indesnening i de iskolde vogne var forfærdelig for passagererne. Ganske vist mødte de om vinteren altid med tykt rejsetøj – pelse, tæpper og fodposer – fordi det eneste sted i toget, der med sikkerhed kunne opvarmes, var postvognen, hvortil de rejsende almindeligvis ikke tilstedtes adgang. Ellers bestod kupeernes opvarmning – der alene omfattede 1. og 2. klasse – i nogle såkaldte fodvarmere: metalbeholdere, overtrukket med et tæppestof og på stationerne påfyldt varmt sand. Nogle år senere indrettedes under sæderne nogle varmekamre i jernbeholdere. Gennem en låge i vognsiden blev en slags presset brændsel puttet herind, liggende i en ildkurv. På mellemstationerne kunne ilden friskes op derved, at kurven blev trukket ud, så at enten blæsten eller personalet kunne puste på den. I 3. classes vognene opstilledes kakkellovne, som man skaffede plads til ved at afkorte bænkene. Sommetider gik ovnen løs i gulvskruerne og dansede rundt på gulvet.

Men for de stakkels lokomotivførere var vintrene dog endnu værre. Thi lokomotiverne var i de første år uden førerhus. Personalet var kun beskyttet mod blæst og nedbør ved en lodret stående skærmlade med to glasruder.

Blandt personalet var dog ledvogterne nok dem, der var ringest stillet. Her måtte manden fungere som arbejder på banelinjen i nærheden af vogterhuset, og han kunne overhovedet ingen fridag få – hverken hellig eller søgn – uden efter skriftlig ansøgning til baneingeniøren mindst 4 dage før.⁵¹⁾ Kun under ganske særegne omstændigheder kunne han holde fri sammen med sin kone; men iøvrigt var der tilstået ledvogterskerne mulighed for på torvedagene at komme ind til købstaden, idet de kunne få en fridag hver 14. dag, når deres mand altså passede leddet alene og tildeltes arbejde i dettes nærhed.

Til at begynde med faldt det mange svært at kende jernbanens personale fra andre uniformerede personer; i november 1863 forsynedes deres huer derfor med et sølvlokomotiv på bronzeplade. Stationsforvalterens lokomotiv var dog forgyldt.⁵²⁾

Krigsår og forfald

Ikke længe efter banens åbning begyndte dens virkninger at mærkes af postvogne og diligencer og af de vognmænd, som kørte for postvæsenet. Århus-vognmændene, der havde dannet et laug til udførelse af befordringen, beklagede sig og søgte om at få lov til snart at nedlægge „en Fjedervognsrulle“, snart at holde 2 i stedet for 4 heste til den fjeder- og wiernervogn, de skulle præstere til befordringsvæsenet. Kommunalbestyrelsen var dog ikke til sinds at imødekomme dem, „saa længe den Forpligtelse paahviler Byens Borgere, at komme Vognmands-laug et til Hjælp, naar dette ikke kan overkomme selv at afgive de nødvendige Befordringer, navnlig i Tilfælde af større Kjørsel, end Lauget har disponible Befordringer til“. ⁵³⁾

Dog, skriften på væggen var tydelig nok. Og da højere myndigheder rask væk underkendte den kommunale instans og fritog vognmændene for deres opgaver, overlod bystyret fra august 1863 sagerne til disse andres afgørelse.⁵⁴⁾ Da ydermere postvæsenet nu selv begyndte at bruge det konkurrerende „væsen“, gik dagvognen til Viborg ind, mens ruten til Ringkøbing holdt stand til 1871. Derimod døde byens „Ekstrapost“-station i 1869.⁵⁵⁾

Med krigen i 1864 kom banen ud for en svær tid. Den 18. april besatte general von Falkensteins tropper Århus, brød sporet op på strækningen mellem Fiskerhusbroen og Åby-ledet samtidig med, at de – som allerede nævnt – ødelagde den bro over Gudenaen ved Langaa, som havde vakt så stor beundring ved indvielsen. Mens okkupationen stod på, var der indrettet tyfus-lazaret i Århus-stationens varehus; senere blev også en del af værkstederne sygelazaret, og stationen havde en betydelig indkvartering af mandskab og heste. Trafikken standsedes en tid helt, og året endte med et underskud på 40.000 rigsdaler.

Men selv om ikke krigsbegivenheder havde øvet deres indflydelse, kunne banen i det lange løb ikke fortsætte under privat drift. Med al respekt for jernbane-entreprenørernes pionérintsats, måtte alle efterhånden erkende, at tilstandene var for ringe.

Der klagedes over, at mange vogne var blevet beskadiget ved skødesløs rangering eller ved at blive hensat forkert på sidesporene, så toget på hovedsporet stødte imod dem.⁵⁶⁾ På stationerne var billetstemplerne så snavsede, at der i stedet for datoen kun var en sort klat at se på billetterne, og i ventesalene var opklisteret gamle, ugyldige fartplaner, takster og „forslidte, tilsmurte Bekjendtgørelser.“⁵⁷⁾ Godstransporten foregik stadig uden omhu, hvad bl. a. denne beretning vidner om:

„Skive Station sendte flere aabne Vogne med Korn til Aarhus, hver Vogn var bedækket med 2 Presenninger, men saa

ufuldstændigt, at de to Hjørner vare ubedækkede, saa at flere Sække vare aldeles ubeskyttede. Da Vognene ankom til Aarhus, vare alle de ubeskyttede Sække bedækket med Sne, en Omstændighed, som man skulde tro, maatte tildrage sig Opmærksomhed, men i Aarhus gjorde ingen sig den Ulejlighed blot at sætte Vognene under Tag om Natten. Den Nat sneede og stormede det, og da Ejeren den næste Morgen kom og aflæssede sit Korn, fandt han det følgelig helt bedækket med Sne, som havde føget ind i Vognene, og det saa saa slemt ud, at forbigaaende stod stille i Gaderne og gjorde Bemærkninger derover.“⁵⁸)

Og Århus station udsendte meddelelse om, at den ikke ville være „Lampepudser for hele Linjen“, hvorfra man bare sendte snavsede lamper, oliedunke og lanterner ind.⁵⁹)

Efterhånden svigtedes banen af mange af sine kunder, og hvordan forholdene udviklede sig – også mellem ledelsen og de ansatte – får man et ganske godt indtryk af gennem denne „Paamindelse“ fra den private banes sidste chef, hr. Trevithick:

„Den Anskuelse synes at udbrede sig blandt Publikum, at Jernbanens Driftsmateriel er meget utilstrækkeligt, og at vore Kunder ikke kunne blive akkomoderede med Vogne til Befordring af deres Gods. –

Det er ganske vist, at Materiellet er noget indskrænket, men ikke i den Grad, at Omhu og Nøjagtighed fra Stationsforvalterens Side i Udførelsen af Driftsinspektørens Instruktioner og et aarvaagentn Tilsyn med, at Vognene aflæsses saa hurtigt som muligt – selv om de i Nødsfald, hvor det gælder at faa dem afsted igjen med det kortest mulige Ophold, maa aflæsses af Jernbanens Portører, og Godset lægges i Pakhuse – ikke skulle sætte Jernbanen i Stand til at opfylde alle og mere end alle de Fordringer, der nu stilles til den. –

Jeg finder mig foranlediget til at tilskrive de Herrer Stationsforvaltere saaledes, fordi jeg maa frygte, at Publikums

Formening om Driftsmateriellets Utilstrækkelighed i nogle Tilfælde hidrører fra, at de Herrer lige over for vore Kunder have beklaget Dem over Vanskeligheden ved at faa Vogne. Dette er ikke en Beskyldning mod nogen enkelt, men hvis – som jeg antager – nogen føler sig skyldig i denne Henseende, maa han erindre, at det er enhver Ansats' ligefremme Pligt – for ikke at tale om, at Jernbanens Vel er hans eget Vel, og at dens pekuniære Interesse i Virkeligheden falder sammen med hans egen – at gøre alt, hvad der staar i hans Magt for at vinde og bevare Publikums Tillid til Forretningen og ved en Smule ekstra Anstrengelse at raade Bod paa enhver Mangel, der i et enkelt Øjeblik viser sig, i Stedet for at forstørre den ved uforsigtige Beklagelser. Aarhus Banegaard, den 4. Decem-ber 1866. Trevithick.“

Selve stationen i Århus lå efter mørkets frembrud i et buldrende mørke. Gaslygternes antal var for få og trykket for ringe, klager stationsforvalteren. På varehusets loft bestod belysningen i åbne blus, som jo ikke var ufarlige. Nogen brand-sprøjte ejede man ikke, og i de mange år, der allerede var gået ,havde der ingen nattevagt været på banegården, hvorfor da også uvedkomende benyttede passagervognenes 2. klasses kupeer som natteleje.⁶⁰⁾

Ind i en ny æra

I efteråret 1868 opnåede Århus endelig en baneforbindelse mod syd til Fredericia. Det var ellers nær ved, at Århus var blevet snydt. I regeringen havde man fundet ud af, at man kunne spare 100.000 rigsdaler ved at føre banen fra Horsens over Torrild til Brabrand og lade Brabrand være knudepunkt. Århus ville så komme til at ligge ved et sidespor. På rigsdagen jubledes Århus' fjender og sagde, at nu skulle man ikke lade sig rokke af hensyn til „Aarhus-Tvangen“. Tscherning kæmpede nu lige så energisk for Brabrand, som han i sin tid havde kæmpet for banen over heden, mens Rimestad erklærede, at Brabrand-forslaget var det glade vanvid. Med et så beskedent

stemmetal som 43 mod 41 sejrede da også fornuften, der kob-
lede også sydbanen til Jyllands førende havn. Resultatet viste
sig straks i en øget godsomsætning over Århus-stationen, dels
fordi kvægtransporterne til Flensborg og Kiel nu gik over til
jernbanen efter i mange år at være foregået med skib, dels
fordi der fra Århus havn etableredes direkte dampskibsforbin-
delse med England.

Derfor kunne godsbesørgelsen mellem banegården og hav-
nen heller ikke fortsat ske ved, at et spand heste trak en eller
to godsvogne ad gangen. På den anden side turde man ikke
køre med et rigtigt lokomotiv over den daværende „Spanien“-
bro; men i 1869 indkøbtes til trafikeringen af havnesporet et
par mærkelige små „Chaplin“-lokomotiver med lodret stående
vandrørskedel. Deres trækraft var dog vist heller ikke syn-
derlig stor.

Den første jyske banes første kapitel var skrevet til ende.
Under statslig ledelse gik jernbanen ind i en ny periode, hvor
den og havnen i samarbejde – omend undertiden også i ind-
byrdes konkurrence – gjorde Århus til det ubestridt største og
stadig stærkere centrum for handel og omsætning i Jylland.

HENVISNINGER

- 1) Jernbanekommissionens akter 6, Rigsarkivet. 2) H. Sejerholt, kronik i „Demokraten“ 14.-7.-1929. 3) Samme. 4) Kommunalbest forhandlinger 21.-5.-1868. 5) Komm. forh. 4.-6.-1862. 6) P. Holm: Om Jærgaarden i Aarhus og dens Omgivelser. Århus Stifts årbøger 1911. 7) N. V. Steenstrup i Årh. Stifts årb. 1955, s. 200. 8) Aarhus Ugeblad 27.-10.-1861. 9) Kommunalbest. 21.-11.-1861. 10) H. H. A. Rambusch: En gl. Jernbanemands Erindringer. K. 1916, s. 72. 11) H. Sejerholt, forn. kronik. 12) Aarh. Stiftstid. 22.-5.-1861. 13) Jyllp. 26.-6.-1961 ang. Viborg stifts museum. 14) Kommunalb. 3.-10.-1861. 15) Kommunalbest. 4.-6.-1862. 16) „Dagbladet“ 4.-7.-1862. 17) Aarh. Ugeblad 27.-10.-1861. 18) Kommunalb. 20.-11.-1862. 19) Jyllandsp. 12.-6.-1861. 20) Aarh. St. 20-7.-1861. 21) Dagbladet 4.-7.-1862. 22) Aarh. St. 16.-9.-1862. 23) Aarh. St. 19.-4.-1862. 24) Samme 30.-6.-1862. 25) H. H. Rambusch, forn. bog. 26) Samme, s. 92. 27) Samme, s. 158. 28) Aarh. Ugebl. nr. 36, 1862. 29) Dagbladet 5.-9.-1862. 30) Samme, sammesteds. 31) Jyllp. 4.-9.-1862. 32) Dagbladet 11.-9.-1862. 33) Aarh. Ugeblad 21.-9.-1862. 34) Aarh. St. 2.-10.-1862. 35) Samme 13.-10.-1862. 36) Samme 16.-9.-1862. 37) Århus jernbanestations protokol, Jernbanemuseet. 38) Jyllp. 3.-9.-1862. 39) Driftsinsp. cirk. af 30.-8. og 24.-9.-1866. 40) Driftsinsp. cirk. 24.-9.-1862. 41) Overdriftsinsp. cirk. 15.-3.-1866. 42) Aarh. Ugebl. nr. 38, 1862. 43) Kommunalb. 24.-10. og 4.-12.-1862. 44) Aarh. St. 5.-1.-1863. 45) Samme 6.-9.-1862. 46) Stationsprotokollen, Jernbanemus. 47) Cirk. af 13.-10.-1863. 48) Cirk. af 24.-12.-1863. 49) Aarh. St. 5.-12.-1862. 50) Samme 12.-3.-1863. 51) Overdriftsinsp. cirk. 1861. 52) Aarh. St. 5.-11.-1863. 53) Kommunalb. 13.-11. og 27.-11.-1862. 54) Samme 13.-8.-1863. 55) Aarhus genn. Tiderne III, s. 21. 56) Cirk. 20.-2.-1867. 57) Cirk. 26.-3.-1867. 58) Cirk. 20.-2.-1867. 59) Cirk. 15.-1.-1867. 60) Stationsprot. 16.-9.-1868.

Iøvrigt er som kildemateriale benyttet: M. Buch og C. J. Gomard: „Danmarks Jernbaner“, Bd. 1, K. 1933, samt „Danske Statsbaner 1847-1947“, K. 1947.

*

Illustrationsmaterialet er velvilligst udlånt af Jernbanemuseet i København, købstadmuseet „Den gamle By“ i Århus og Århus folkebibliotekers lokalhistoriske samling.

*

Omslagets tegning af indkørslen til Århus banegård er gengivet efter træsnit i Illustreret Tidende 1861-62, side 403.



*Denne bog er udgivet af Århus havn i anledning af
årsskiftet 1961-62*

Trykt i 750 eksemplarer

633

Det på omslagets 3. side indklæbede kort viser et udsnit
af plan over det sydlige Århus i halvfjerdsene

