DTU Bibliotek

Denne fil er downloadet fra

Danmarks Tekniske Kulturarv

www.tekniskkulturarv.dk

Danmarks Tekniske Kulturarv drives af DTU Bibliotek og indeholder scannede bøger og fotografier fra bibliotekets historiske samling.

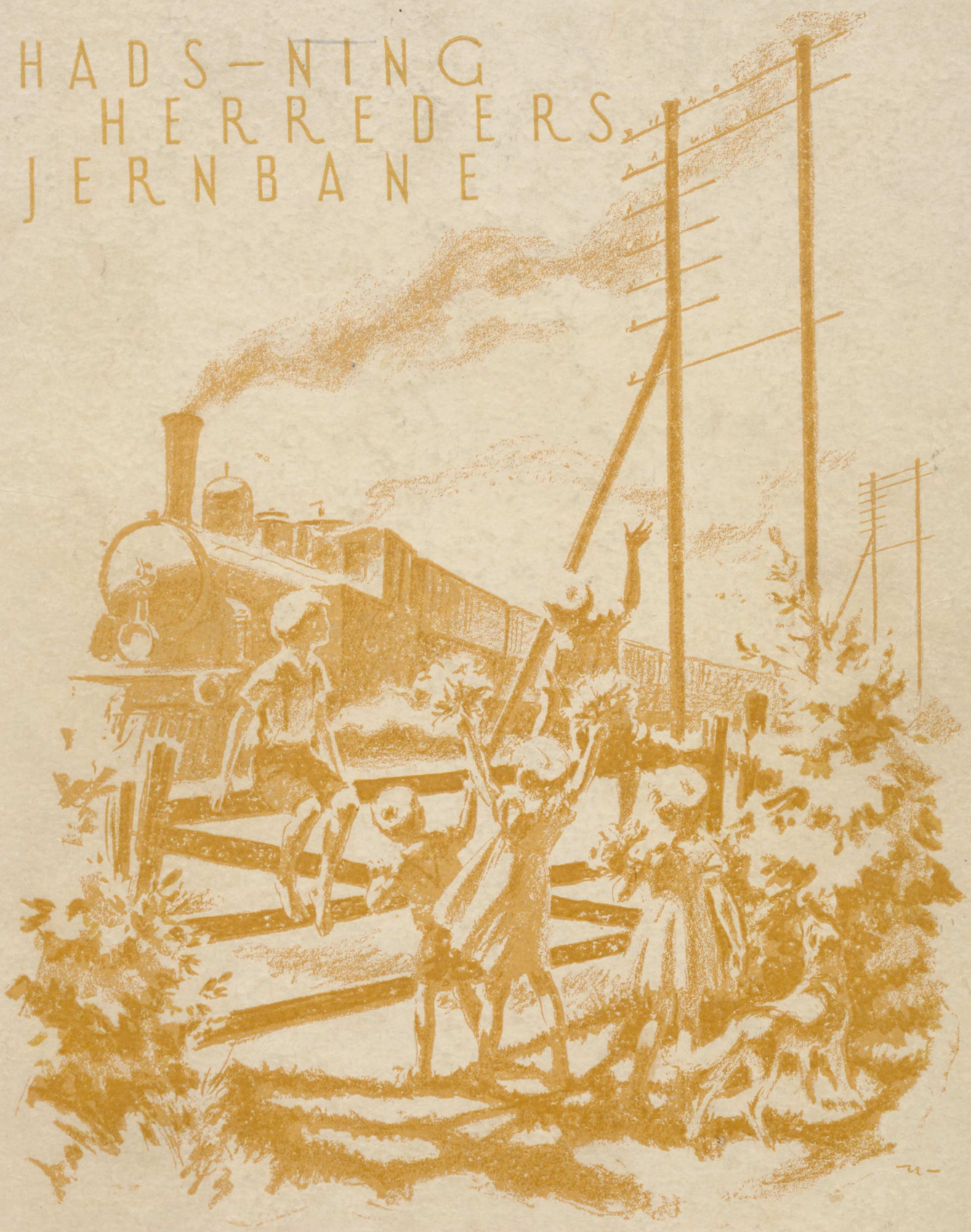
Rettigheder

Du kan læse mere om, hvordan du må bruge filen, på *www.tekniskkulturarv.dk/about*

Er du i tvivl om brug af værker, bøger, fotografier og tekster fra siden, er du velkommen til at sende en mail til *tekniskkulturarv@dtu.dk*

DTU Bibliotek Danmarks Tekniske Universitet | Anker Engelunds Vej 1 2800 Kgs. Lyngby | Tlf. 45 25 72 50 | bibliotek@dtu.dk www.bibliotek.dtu.dk

HADS-NING HERREDERS JERNBANE



1884 19 JUNI 1944

061.5(489)Had
[1944]

Hads-Ning Herreders Jernbane

Omslag og Vignetter: Henrik Hansen
Tryk: Hads Herreds Bogtrykkeri A/S

1884

1944

Hads-Ning Herreders Jernbane

DANMARKS
TEKNISKE BIBLIOTEK

Udgivet i Anledning af Banens 60 Aars Dag den 19. Juni 1944.

[1944]

DANMARKS
03.NOV.1944
TEKNISKE BIBLIOTEK
3509

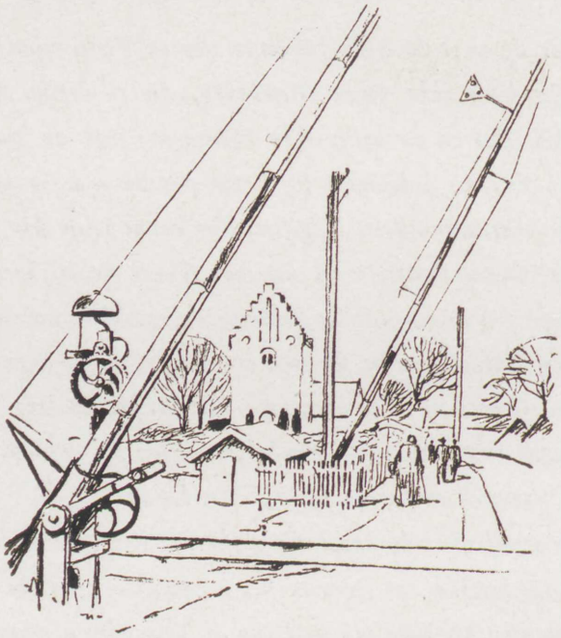
Forord.

I og for sig er et 60 Aars Jubilæum for en Virksomhed som Hads-Ning Herreders Jernbane ikke nogen Mærkedag, der er særlig Anledning til at fæste sig ved. Det er da heller ikke Meningen; men da Banens økonomiske Forhold ved 50-Aars Jubilæet i 1934 var mindre gode og kun tillod Afholdelsen af de allernødvendigste Udgifter, blev denne Dag ikke særligt markeret ud over, at Banens Bestyrelse til sin store Glæde modtog overordentlig mange Lykønskninger fra Banens talrige Forbindelser, saavel Kunder og Forretningsforbindelser som Institutioner m. fl.; men om Udgivelsen af noget Jubilæumsskrift var der paa Grund af de forannævnte Vanskeligheder ikke Tale. Kun nogle faa indledende Bemærkninger i Driftsberetningen for 1933-34 antyder, at Banen i 1934 passerede en betydningsfuld Mærkedag.

De nuværende Forhold under den ulykkelige Krig, som nu raser paa 5. Aar, har imidlertid bevirket, at Banerne her i Landet — som før Bilernes Tid — igen har maattet overtage saa godt som al Transport af Personer og Gods, og dette har ganske naturligt i det store og hele medført en forbedret Økonomi for saavel Statsbanerne som Privatbanerne. Dette gælder da ogsaa for Hads-Ning Herreders Jernbane.

Under disse Omstændigheder har Bestyrelsen derfor anset det for rigtigt at genoprette det forsømte og benytte 60 Aars Dagen til at udgive et Jubilæumsskrift, som skulde fortælle lidt om Banens Historie gennem Aarene i saavel Medgangs- som Modgangstider.

I 1909 blev der udgivet et Jubilæumsskrift, som paa udførlig Maade beretter om Banens Tilblivelseshistorie og Udvikling gennem de første 25 Aar. Nærværende lille Skrift er derfor tænkt at skulle give Udtryk for Udviklingen i store Træk gennem de følgende 35 Aar.



En Privatbanes Udvikling gennem 60 Aar.

Af Redaktør *Erik Rasmussen,* Odder.

Hads-Ning Herreders Jernbane. En af Danmarks smaa Baner, et beskedent Led i Landets Trafiknet. Men for Egnen her et uundværligt Gode, en Trafikvej, der har betydet overordentlig meget: Rejse-Bekvemmelighed, Hurtighed — et sidste Led Ud viklingen inden Krigen 1939 var store, moderne Rutebiler — endvidere: „nærmere" til Omverdenen, deraf bedre Forretningsmuligheder, større Udviklingsmuligheder, bedre Uddannelseschancer. . . .

For 60 Aar siden kom Banen, mødt med megen Skepsis. Man kan læse derom i de gamle Aviser og Forhandlingsprotokoller. At binde godt en Million Kroner i en saadan Bane! Det vilde aldrig gaa godt. Kunde ikke gaa godt. Aktietegningen forløb kun trevent.

Indtil i Dag har Banen givet i Udbytte til Aktionærerne 1,399 Million Kroner eller 133¼ Procent. 52 Driftsaar har givet et Overskud paa 3.218.631 Kr. (Overskudet i 1943-44 er beregnet til 100,000 Kr.). De resterende Driftsaar har givet et samlet Underskud paa 212.081 Kr. Deraf har de interesserede Kommuner dækket 141.096 Kr.

Af Rejsende har Banen i de 60 Aar befordret godt 18 Millioner (heraf 550.000 i 1943-44 efter en skønsmæssig Beregning), og af Gods er der befordret over 3,6 Millioner Tons.

Men mere end hvad disse Tal nøgternt fortæller, betyder dog det Opsving for Egnen, Banen førte med sig.

Jernvejen gennem Hads og Ning Herreder.

Det kostede 10 lange Aars Stræb og stadig Udholdenhed at gennemføre Planerne om at skaffe Odder en Jernbaneforbindelse. Allerede 1874 gjorde fremsynede Borgere i By og paa Egn det første Fremstød. Det er interessant nu at studere de gamle Protokoller og Optegnelser. Der var forskellige Planer fremme i flere Etaper. Man diskuterede i første Omgang en Længdebane, der fra Hasselager i Nord skulde føres sydpaa til Tvingstrup, og hertil kom saa en Plan om en Tværbane fra Odder til Hovedgaard. Da et Forsøg paa Aktietegning løb ud i Sandet, tog man fat paa en ny Bov: en Jernbane fra Odder til Aarhus blev Maalet for nye Anstrengelser. Den vanskeligste Pynt at klare viste sig nu at være Rigsdagen, men omsider den 12. Maj 1882 stadfæstedes Loven om Banen; i Mellemtiden var Projektet udvidet, saa Banen skulde gaa fra *Hou* til Aarhus.

Den 18. Juni 1884 kørte det første, festligt smykkede Tog fra Hou til Aarhus, og Dagen efter kørte det første ordinære Tog paa Banen. Aabningen af Banestrækningen var en Festdag for hele Egnen. Da Banen trods alle Genvordigheder og Skepsis alligevel blev en Kendsgerning, stod det dog klart for Flertallet af Befolkningen, at der var sket noget, der kunde faa den allerstørste Betydning for Egnen, industrielt og handelsmæssigt.

Saaledes gaar det ofte: Enkelte Mænds Vovemod og Fremdrift virker som Saltvandsindsprøjtning paa Flertallet. Man maa derfor ikke alene beundre de Mænd, som i sin Tid tog Beslutningen om at anlægge en Bane, der skaffede Odderegnen i Forbindelse med Omverdenen — og omvendt; man maa være disse Pionerer, hvis Navne vil fremgaa af Bestyrelses-Fortegnelsen længere omme, dybt taknemlig.

De havde Gnisten, der fængede og satte et Værk i Gang, som med eet Slag gav Odder og de mange mindre Byer langs Staalvejen en helt ny Horisont og blev til et nyttigt Redskab for Erhvervslivet.

Stationspladsen i Odder.

Hvorledes Banen klarede forrige Krigsperiode.

Véd De, at Hads-Ning Herreders Jernbane er en af de Privatbaner, der forholdsmæssigt har den største Persontrafik? Saadan er det imidlertid. I 1941-42 var der paa samtlige Privatbaner gennemsnitlig 4802 Rejser pr. Kilometer Driftslængde — et lidt banevidenskabeligt Udtryk, men man forstaar godt Meningen, naar vi oplyser, at Hads-Ning Herreders Jernbane havde 8574 Rejser pr. Kilometer Driftslængde, og i 1943-44 var Banen helt oppe paa over 13.400.

Men der har unægtelig ogsaa fra Banens Side op gennem Aarene været gjort meget for at komme i den bedst mulige Kontakt med Befolkningen. Tiden lige før den første Verdenskrig og igen fra Midten af Tyverne, indtil den anden Verdenskrig kom, var præget af Modernisering. Den yngre Generation, der ikke kender meget til Fortiden,

Stykgodset læsses.

men med saa meget større Begejstring erindrer sig Lyntog og strømlinjede Luksusbiler, har maaske vanskeligt ved at fatte, hvor skelsættende Udviklingen især i disse sidste Aaringer har været for Hads-Ning Herreders Jernbane — eller Hads Herreds-Banen, som Jernbanen oprindelig hed og populært kaldes endnu.

Indtil Midten af Tyverne var det Damptogene, der ene besørgede Trafiken. Da Automobilerne vandt Indpas, blev Banen paaført en følelig Konkurrence. Det har alle Dage været saadan, at *Farten* og moderne Bekvemmeligheder har virket tillokkende paa Publikum, og Bilerne — baade Personbilerne, herunder Rutebilerne, og Lastbilerne — blev et Trækplaster. Banen tog imidlertid Handsken op, og i 1926 begyndte Banens delvise Overgang til Motordrift.

Perioden fra 1884 til 1914 var præget af en støt, stigende Udvikling. De første 25 Aar af Banens Historie kan man læse om i det Jubilæumsskrift, som da udsendtes; heri fastslaas det, at Banen har udviklet sig sammen med sin Egn „og er blevet et nyttigt og nødvendigt Redskab for Egnens Erhvervsliv". Altsaa ikke alene har Banen vist sig at være Egnen til Gavn, men man har indset, at man simpelthen slet ikke kunde have undværet Banen.

Perioden siden 1914 har været en Blanding af gode og vanskelige Aar. —

I Aarene lige forud for den første Verdenskrig og i det første Krigsaar skete der en Udvikling inden for Hads-Ning Herreders Jernbane, som er Egnen til Nytte i Dag, da Damptogene atter maa tage en haard Tørn. Banen anskaffede i disse Aar en Mængde

Motortoget ekspederes.

Materiel; saaledes blev i 1911-12 indkøbt to nye Lokomotiver, Aaret efter en halv Snes Godsvogne, i Krigens første Aar endnu to nye Lokomotiver, en splinterny Personvogn samt endnu nogle Godsvogne! Som man ser, en betydelig Blodtilførsel, der gav Kræfter langt ud i Fremtiden. I disse Aar blev der ogsaa installeret elektrisk Belysning i Kupéerne — tænk, dengang var det en virkelig Begivenhed! Og Personvognene blev forsynet med Vakuumbremse. Jo, sandelig var Banen inde i en frodig Udvikling og stod fuldt paa Højde med Tiden.

Saa var det, Krigens Restriktioner lagde sine snærende Baand over Udviklingen, og dette i Forbindelse med de stigende Udgifter førte Banen ind paa et helt andet Spor.

Banen oplevede i disse følgende Aar at se Tallene i Aarsopgørelserne stige og atter stige. Men det var ikke altsammen sund Vækst. Og dog havde Banen selv en ikke ringe Andel i Opsvinget, idet den paany fik Lejlighed til at vise, hvorledes den ved paaskønnelsesværdigt Initiativ blev til Gavn for Egnen. Der blev i disse vanskelige Aar aldrig foretaget større Takstforhøjelser end strengt nødvendig, og Banen oplevede som Følge heraf et enkelt Aar at give 20.000 Kr. i Underskud.

Det var første Gang i Banens Historie, Banen gav Underskud, og det indtraf skæbneironisk Aaret efter, at Banen — i 1919-20 — havde haft den største Person- og Godstrafik, den indtil da havde haft, nemlig 481.713 Rejser og 100.000 Tons Gods. — Se iøvrigt Driftsoversigten længere omme, den er ganske interessant at studere, for den fortæller en hel Del om Banens Udvikling i de forskellige Perioder.

Banen indfører Motordrift.

I Begyndelsen af Tyverne vandt Automobilismen stærkt Indpas ogsaa her paa Egnen. Flere og flere Rutebiler tog Konkurrencen op med Banen, og et stadigt større Antal Privatbiler saaes rulle ud ad Landevejene.

Banen kunde ikke se roligt paa denne Udvikling. Dens første Modtræk var — i Fyrretyveaaret 1924 — at øge Kørehastigheden. Turen fra Hou til Aarhus gjordes herefter paa 85 Minutter mod indtil da 97. I dette Aar opgjordes Banens Indtægter til godt det syvdobbelte i Forhold til det første hele Driftsaar — et tydeligt Udtryk for, at Banen havde formaaet at løse sin Opgave, og at der i Banens Opland havde været en erhvervsmæssig rig Udvikling.

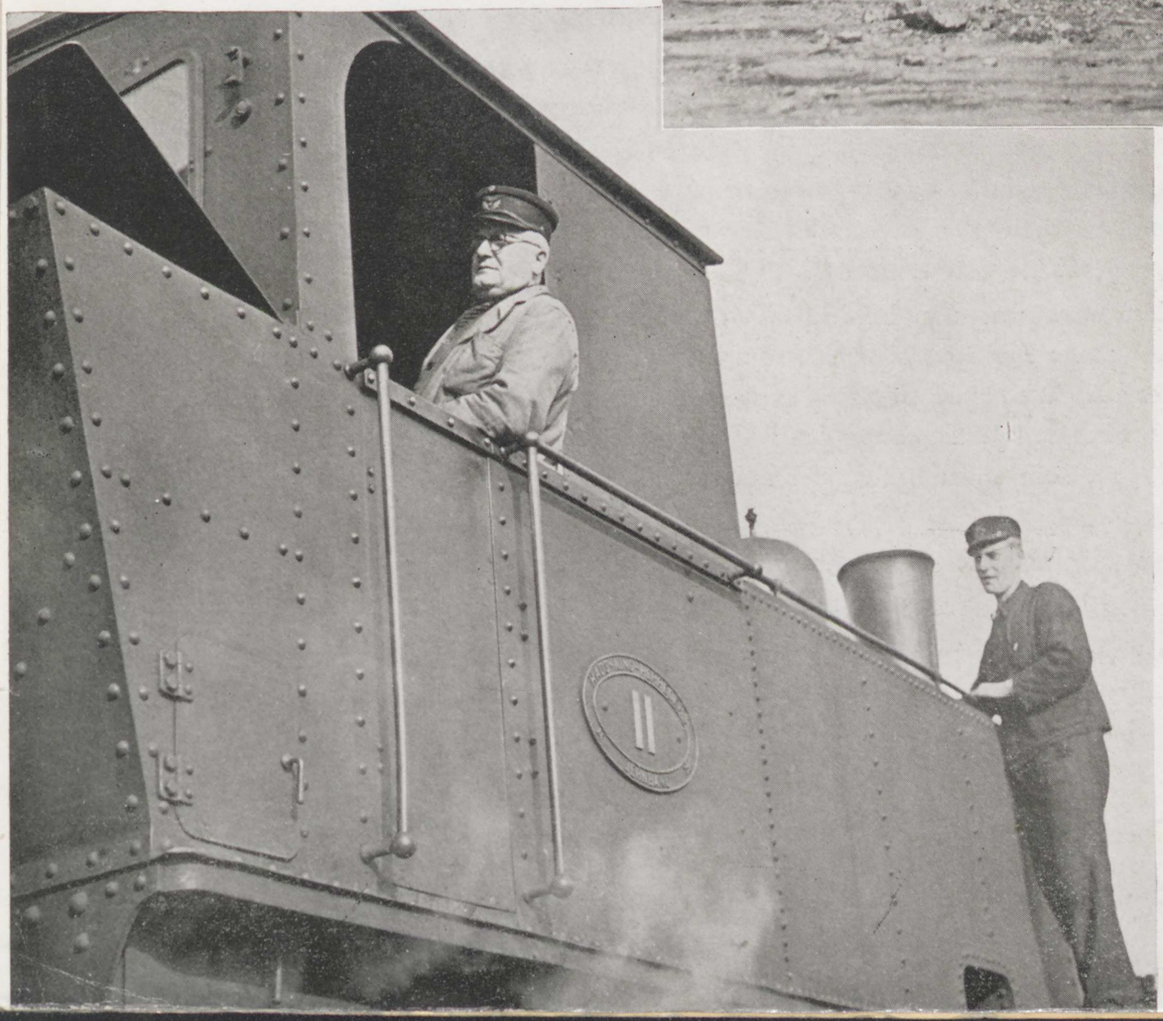
Trods alt truede Konkurrencen fra Rutebiler og efterhaanden ogsaa fra Lastbiler med at slaa Benene væk under Banens ellers saa sunde Økonomi. At Banen ikke agtede at opgive Ævret godvilligt, kan ingen bebrejde den; tværtimod var det i hele Egnens Interesse, at Banens Ledelse saa Situationen i Øjnene og traf de nødvendige Dispositioner til yderligere Modtræk. Trods alle nye Befordringsmidler vedblev Banens Betydning som Trafikfaktor paa Egnen jo dog at bestaa.

I 1926 spillede Banen sin første virkelige Trumf ud: den anskaffede et *Diesellokomotiv.*

Det er slet ikke sikkert, at det imponerer Læseren, saaledes som Hensigten ganske

Liden Pige kan forsinke stort Læs . . .

De sidste Forberedelser:
Kul ombord!



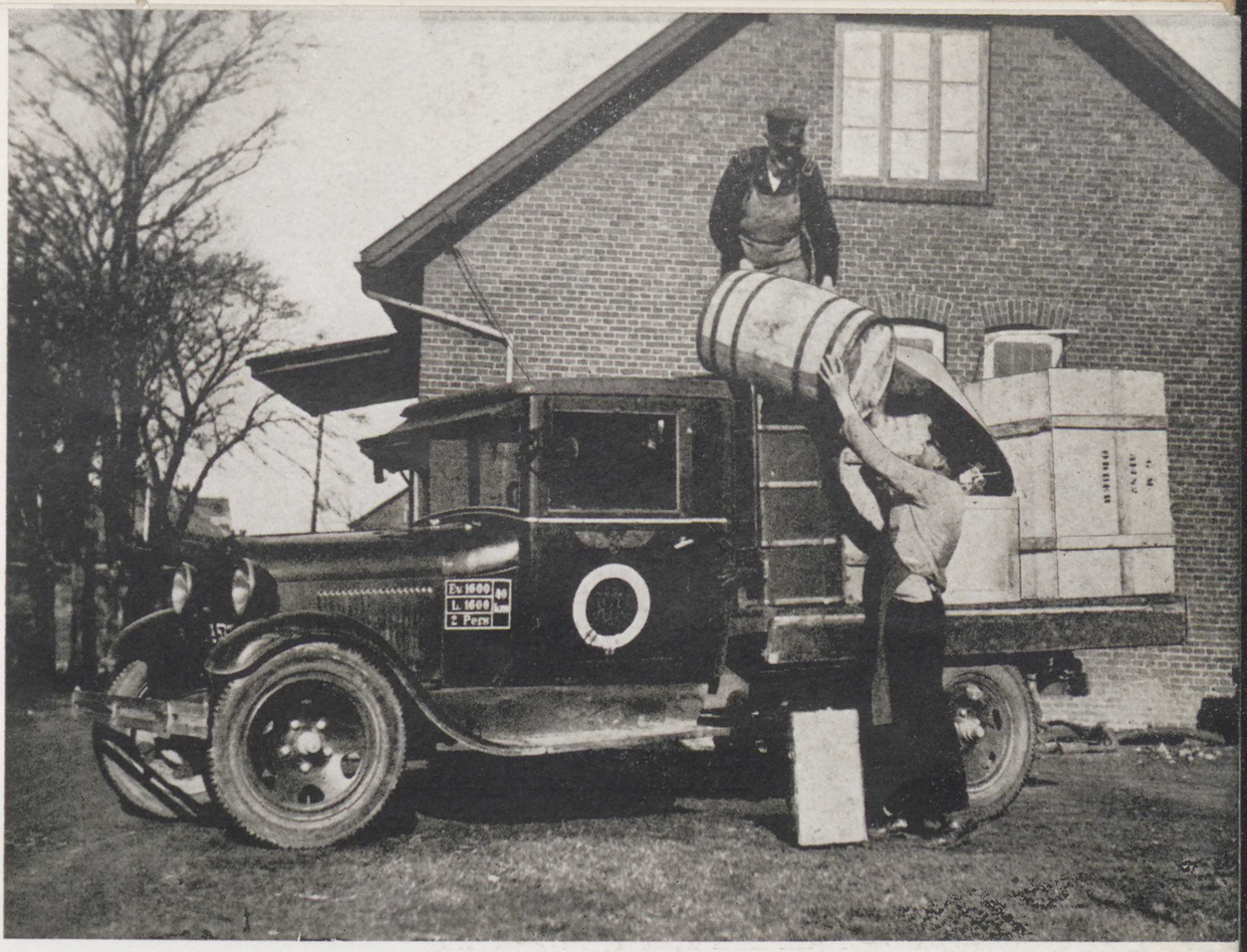
Og saa ventes der blot paa
Afgangssignalet.

Motoren skal passes og plejes.

oprigtigt er: Men vid da, at denne Nyanskaffelse var intet mindre end en Begivenhed i Banens Historie og et Led i den Omvæltning, som næppe nok havde begyndt at tage Fart inden for den danske Jernbanetrafik: Overgangen til Motordrift. Efter at Nutidens Mennesker har set og de fleste formentlig ogsaa prøvet Lyntogene, ses der vel nok stort paa hele den her omtalte Trafikgren. Men dengang var det noget uprøvet, Hads-Ning Herreders Jernbane vovede sig ud i.

Der var kun faa Motorvogne i Drift paa Jernbanerne paa de nordiske Breddegrader, og herhjemme var der kun enkelte Baner, som havde taget motordrevne Vogne i Brug. Frichs Fabriker i Aarhus havde imidlertid paabegyndt Bygningen af Dieselmotorvogne, og Hads-Ning Herreders Jernbane var den første Bane, som gik over til at bruge Frichs Dieselmotorvogne, som siden har vundet saa stærkt Indpas saavel i Statsbane- som Privatbanedriften.

Praktiske Resultater saas straks. Køretiden Odder-Aarhus kunde for Motortoget indskrænkes til 50 Minutter, og da Diesellokomotivet er billigt i Drift i Forhold til Damptogene, kunde der for de samme Udgifter køres et større Antal Kilometre.



Godset bringes ud til Kunderne.

Seks Aar senere anskaffede Banen en moderne dieselelektrisk Motorvogn med Plads til 46 Passagerer, hvorefter Banen helt kunde gaa over til at afvikle Persontrafiken ved Motordrift, hvilket var en væsentlig Besparelse og samtidig en Behagelighed og Fordel for de Rejsende.

Den første motordrevne Vogn, der anskaffedes, var som nævnt et Diesellokomotiv. Det vil sige, at den ikke havde Plads til Passagerer, men udelukkende var en Motorvogn med et enkelt Bagagerum. Denne Vogn kører endnu.

Allerede to Aar efter denne Anskaffelse maatte Banen tænke alvorligt ogsaa paa sin Godstrafik. For at imødegaa den stadigt haardere Konkurrence paa dette Omraade besluttedes det, at Banen skulde tage Konkurrencen op paa mere lige Fod, og Banen anskaffede derfor selv en Lastbil, som skulde bruges til Udbringning af Stykgods og Banepakker i Odder, og der blev desuden truffet Aftale med Lastbilejere i Stationsbyerne om Udbringning her ogsaa.

Et nyt Led i Banens Bestræbelser for til Stadighed at sikre Egnens Befolkning den mest fuldkomne Betjening.

Et Oplands-Program udfolder sig.

Det er dog først i Aarene 1932-34, Banen ruller et fuldkomment Oplands-Program ud. Allerførst gennemføres en større Modernisering af Banen — til 400.000 Kr., med Statsstøtte. Herunder anskaffes den omtalte diesel-elektriske Personvogn, og desuden moderniseres to ældre Personvogne; ca. 10 Kilometer Spor blev forstærket ved Udlægning af nye, sværere Skinner, Remisen udvides m. m. m. Og dernæst — i Jubilæumsaaret 1934 — springer Banen ud i det moderne Eventyr og overtager først to Bilruter med tilsammen fem Rutebiler, og dernæst endnu en Rute. De to førstnævnte var Ruterne Alrø-Gylling-Odder-Aarhus samt Aarhus-Odder. Den sidste Bilrute var Ruten fra Odder over Norsminde til Aarhus. Disse Overtagelser af privat Virksomhed gik naturligvis ikke af uden Mislyd, men Banens Maal maa anerkendes som sundt nok: Den vilde samle den størst mulige Del af hele Egnens Trafik og faa de enkelte Ruter til at stemme sammen. Det skete ved, at de to Enkelt-Ruter Alrø-Gylling-Odder-Aarhus samt Aarhus-Odder Ruten blev slaaet sammen til en enkelt Rute Alrø-Gylling-Odder-Aarhus og med en Køreplan, der supplerede Banens paa praktisk Maade, hvorpaa som nævnt Kystruten knyttedes til det øvrige Trafiknet og blev indordnet dette.

Naar hertil lægges, at der knyttedes Forbindelse med Hou-Samsø Ruten, og at Lastbil-Afdelingen i 1936 undergik en større Udvikling derved, at Banen købte en Vognmandsforretning og efterhaanden raadede over særskilte Biler til Kødtransport, Hestetransport, Flyttegods m. m., vil man forstaa, at Banen lige før Krigen havde naaet et Maal,

Det er ved at være Togtid.

Klar til Afgang!

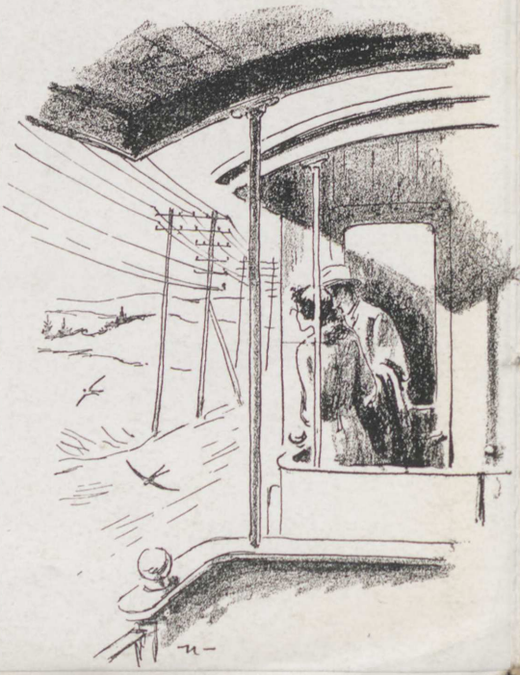
Hads-Ning Herreders Jernbane kan godt præge Bybilledet i Aarhus (før Krigen).

der maa siges at være stort for en Bane, al Ære værd at naa og til Gavn for hele Befolkningen og dens Erhvervsliv, nemlig: at samstemme al den vigtigste Trafik paa Egnen. Man kommer ikke udenom, at jo nøjere de enkelte Trafikruter er indordnet hinanden, jo mere nyt Land vil Banen i Kraft af en saadan fuldendt Betjening være i Stand til at drage ind under sig og dermed de Byer, den betjener paa sin lange Rute.

En Rejse med Hads-Ning Herreders Jernbane og Rutebiler giver iøvrigt et godt Indtryk af, hvor mange Interesser i et rigt blomstrende Omraade, Banen betjener. Fra Aarhus til Hou findes tretten Byer langs Skinnevejen, og de fleste af dem rummer betydelige Virksomheder og har som Følge deraf et ret stort Indbyggerantal.

Automobilruten Aarhus-Odder-Gylling-Alrø passerer paa sin 40 Kilometer lange Strækning yderligere otte Byer, er Idyllen Gyllings officielle Forbindelse med Omverdenen, og var — før Restriktionerne nu under Krigen fremtvang midlertidig Nedlæggelse af Strækningen Aarhus-Odder — stærkt benyttet af de Aarhusianere, der ved Fyraften trækker sig tilbage til Privatlivet i Højbjerg og Skaade m. v.

Endelig forbinder Kystruten endnu otte Byer med det øvrige Trafiknet. Denne Rute har ganske naturligt sin særlige Blomstring om Sommeren!



Sporet vedligeholdes.

Frem mod næste Station.

Rutebilerne, der er i Drift 1944.

Fra Dør-til-Dør-Betjening.

Da Krigen kom igen nu i 1939, havde Hads-Ning Herreders Jernbane naaet et Udviklingstrin, der maa kaldes ideelt: Banen var moderne udstyret med en stor Rutebil- og Lastbilpark, hurtige Motorvogne, mange moderniserede Personvogne samt en god Reserve af Dampkraft. Der kørtes op til ti Dobbeltture mellem Odder og Aarhus paa Hverdage og tolv Dobbeltture paa Helligdage, hvilket vil sige, at der paa de trafikalt vigtigste Tider af Døgnet var Forbindelse hver Time. Endelig var der — takket være Rutebilerne og Lastbilerne — nu indført en udstrakt fra-Dør-til-Dør-Service.

Man maa erkende, at Banen i høj Grad havde Fingeren paa Tidens Puls. I Øst og Vest, i Nord og Syd — ja, med lidt Frimodighed kan man godt sige, at indirekte helt over Vandet til Samsø — strakte dens Ruter og Forbindelser sig, og disse havde hvad Hyppighed angaar udviklet sig til det næsten fuldkomne. Endelig var der gennem Selskabsrejser, Søndagsbilletter, Abonnementsbilletter, gældende ens til Tog og Rutebil m. m. skabt Mulighed for næsten alle Variationer af Billigkørsel og Fordele ved at benytte Banen.

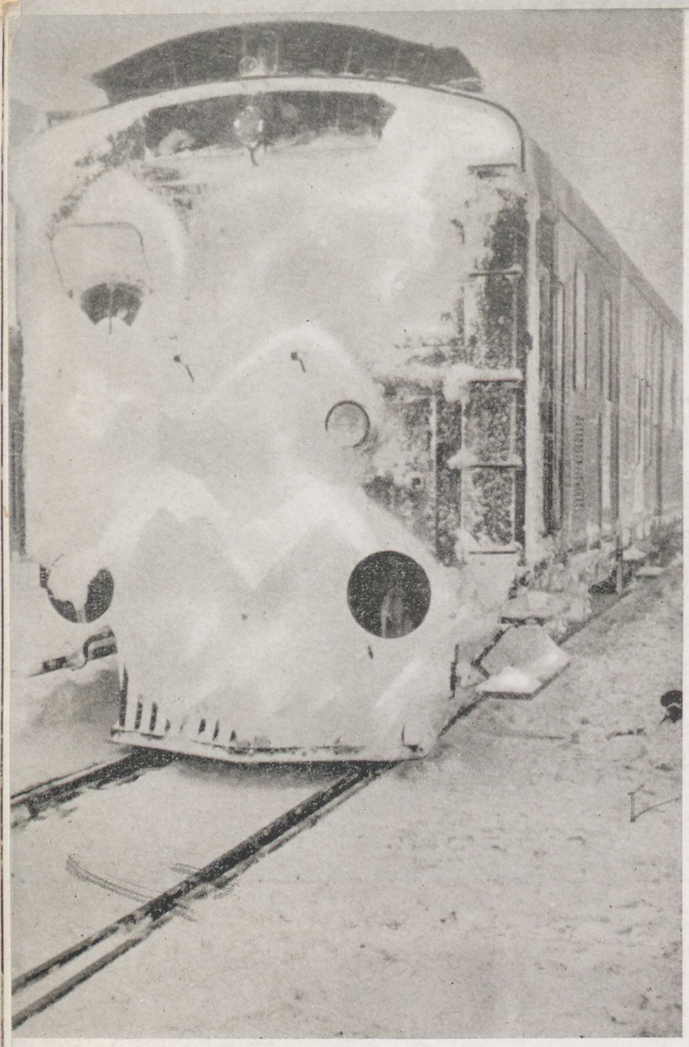
Resultatet saas da ogsaa. Adskilligt nyt Land blev draget hertil i Form af Gods- og Persontrafik, Virksomheder m. m. Hvad Persontrafiken angaar kan saaledes nævnes Udflugterne, som jo er en ret betydende Faktor ogsaa rent erhvervsmæssigt set.

Lastbilerne og Fragtvognen præsenteres.

Fremtiden.

Alt dette er maaske ikke saa tydeligt udtrykt i Dag, da Krigsrestriktionerne paany har standset Udviklingen, netop som den endnu en Gang var i rig Udfoldelse. Men Trafiknettet er skabt og talrige Forbindelser knyttet. Efter Krigen, naar Initiativet atter kommer til fuld Udfoldelse, vil Betydningen af det Arbejde, Banen i de sidste mange Aar har udført med Henblik paa at modernisere Trafiken, nok vise sig at være af den største Betydning.

Det vil da stadfæstes, at denne aldrig svigtende Aarvaagenhed, dette stadige Udblik, denne utrættelige Spejden efter nye Muligheder, som har kunnet gavne Bane og Egn, til den Tid, forhaabentlig nærtstaaende, fortsat vil give Banen Eksistensgrundlag og Udviklingsmuligheder.



En streng Tur.

Noter.

Banens Aktiekapital er paa 1.050.000 Kr., der er fordelt saaledes:

Aarhus Amtsraad		200.000 Kr.
Aarhus Byraad		150.000 „
Gosmer-Halling Kommune		30.000 „
Randlev-Bjerager	—	60.000 „
Odder	—	110.000 „
Saxild-Nølev	—	30.000 „
Beder-Malling	—	60.000 „
Maarslet	—	30.000 „
Holme-Tranbjerg	—	10.000 „
Private Aktionærer		370.000 „

*

Paa Strækningen Odder-Viby fandt den første Skinneudveksling Sted i Driftsaarene 1899-1901, hvor de oprindelige 17 kg Skinner udvekslede med 22½ kg. I Aarene 1924-33 er disse Skinner atter udvekslet med henholdsvis nye 27½ kg og brugelige, ældre 32 kg Skinner. Der ligger brugelige, ældre 32 kg Skinner mellem Odder og Assedrup, Malling og Beder samt Viby og Aarhus. Strækningen Odder-Hou blev i Driftsaaret 1904-05 forsynet med nye 22½ kg Skinner, og disse Skinner ligger endnu undtagen i Kurver over en Strækning af ca. 1½ km, der i Aarene 1939-42 er udvekslet med brugelige, ældre Skinner af samme Type.

*

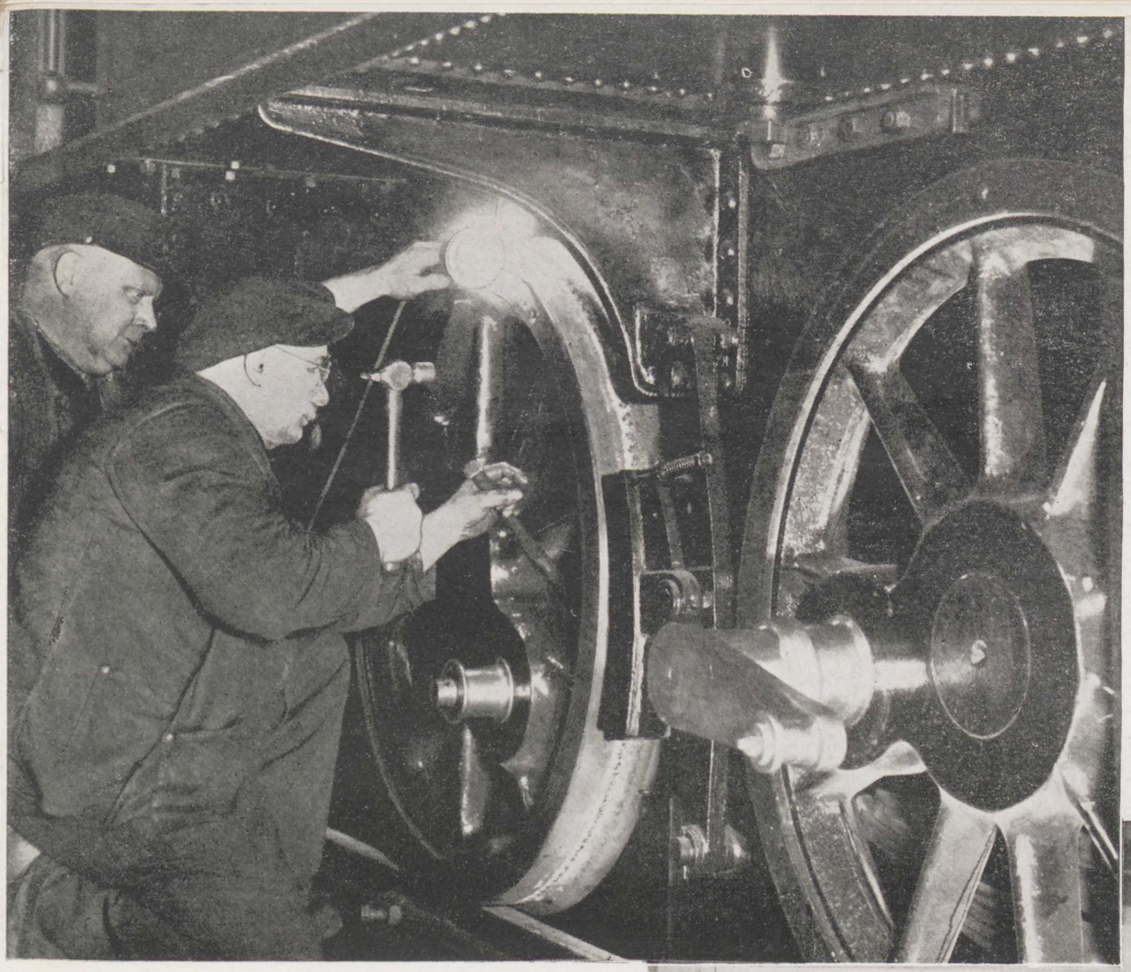
Indtil 1. Oktober 1917 havde Statsbanerne og Hads-Ning Herreders Jernbane fælles Hovedspor mellem Viby og Aarhus. Derefter fik Banen sit eget Spor, som overtoges fra Statsbanerne for et Beløb af 50.000 Kr.

*

Den 17. Juni 1927 blev Banen sat i direkte Sporforbindelse med den nye Aarhus Hovedbanegaard, der dog paa dette Tidspunkt endnu ikke var helt færdigbygget. Til Ombygning og Udvidelse af Aarhus Hovedbanegaard ydede Banen et Bidrag paa 20.000 Kr.

*

Banens Stationer var fra Begyndelsen kun forsynet med Tjenestetelegraf, men i Driftsaaret 1905-06 blev de tillige forsynet med Tjenestetelefon. Telegrafen er nu nedlagt.



En vigtig Operation paa Lokomotivet.

Godsvogn paa Værkstedet.

Elektrisk Belysning af Personvognene blev indført i Driftsaaret 1911-12.

*

I Driftsaaret 1913-14 foretoges Installation af automatisk Vacuumbremse paa Personvognsmateriellet. Derefter blev desuden Post- og Bagagevogne samt en Del lukkede Godsvogne forsynet med Vacuumbremse.

Efter 1926, hvor den første Dieselmotorvogn med Trykluftsbremse anskaffedes, er samtlige Person-, Post- og Bagagevogne forsynet med Trykluftbremseanordning, og i de sidste 3-4 Aar tillige 25 Godsvogne.

*

Banen har Overenskomst om direkte Indskrivning af Personer og Rejsegods med Statsbanerne, samtlige Privatbaner og Det forenede Dampskibsselskab, og af Gods med Statsbanerne, Horsens-Odder Jernbane og nævnte Dampskibsselskab. Endvidere med Post- og Telegrafvæsenet om Postbefordring samt Postekspedition og Telegramudveksling paa Landstationerne.

*

I Tidsrummet December 1941—April 1943 har Banen udført Beskæftigelsesarbejder med Bidrag fra Statskassen dels som Tilskud og dels som Laan til et samlet Beløb af 187.300 Kr., hvorved bl. a. en Strækning paa omtrent 5 km er blevet skærveballasteret.

*

I Sommeren 1943 paabegyndtes efter Overenskomst med Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger en Forlægning af Banen over en Strækning af 1,2 km ved Viby Station samt Ombygning af denne Station. Banen skal hertil bidrage 40.000 Kr.

Arbejdet hermed udføres som Beskæftigelsesforanstaltning godkendt af Arbejdsministeriet.

Konference hos Driftsbestyreren

Banen har heldigvis i hele sin Tilværelse været forskaanet for Ulykker af større Omfang. 3 Tjenestemænd er dræbt under Udførelse af deres Tjeneste ved Rangering, og uden Banens Skyld er en lille Pige og en Mand blevet dræbt ved henholdsvis Rangering og Paakørsel af Toget.

*

Før Krigen drev Banen udover den Virksomhed, der iøvrigt er nævnt foran, en betydelig Turisttrafik med moderne Omnibusser. Turisttrafikken blev drevet ikke alene i Jylland, men over hele Landet og i enkelte Tilfælde ud over Landets Grænser.

*

Den 1. April 1944 var Antallet af det samlede Personale 91, og de aarlige Lønnings- og Pensionsudgifter (incl. Uniformer og særlige Ydelser) udgjorde ca. 570.000 Kr.

*

Nedennævnte Virksomheder og Institutioner har private Sidespor til Banen:

Viby.	Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeningers Fabrikker.
	Hørskætteriet „Linum", A. m. b. A.
Tranbjerg.	Sleth Teglværk.
Maarslet.	Foderstofforeningen „Kildevang".
Malling.	Malling Dampmølle.
	Malling Foderstofforretning.
	Købmand J. Torstensen.
Odder.	Fælleskraftstationen.
	Christianslunds Tegl- og Kalkværk.
	Andelstørreriet.
	Hads Herreds Pakhusforening.
	Odder Gasværk.
	Odder Andels Svineslagteri.
	Odder Trælasthandel A/S.
	A/S Georg Nielsen.
Boulstrup.	Boulstrup Andelsforretning.
Hou.	Købmand R. Rasmussen.
	Hou Havn.

Hads-Ning Herreders Jernbane.

1884 - 19. Juni - 1944.

Banebestyrelsens Medlemmer.

Navn og Bopæl.	Periode.	
Justitsraad, Herredsfoged G. Rehling, Odder	1881—1885	Koncessionshavere og Anlægsbestyrelse.
Hofjægermester C. F. E. von Holstein-Rathlou, Rathlousdal	1881—1885	
Proprietær, cand. jur. Chr. Neergaard, Rantzausgave	1881—1885	
Gaardejer Jens Nielsen, Sander	1881—1885	
Grosserer Hans Broge, Aarhus	1881—1885	
		Valgte af:
Godsejer Chr. Neergaard, Aakjær	1885—1886	Aarhus Amtsraad
Gaardejer Niels Rasmussen, Pedholt	1885—1907	— —
Grosserer Hans Broge, Aarhus	1885—1889	Aarhus Byraad
Gaardejer Niels Pedersen, Randlev	1885—1886	Sognekommunerne
Karetmager R. Rasmussen, Odder	1885—1886	—
Gaardejer Jens Nielsen, Sander	1885—1886	—
Lærer J. Andersen, Tranbjerg	1885—1906	—
Etatsraad G. Rehling, Odder	1885—1895	De private Aktionærer
Hofjægermester C. F. E. von Holstein-Rathlou, Rathlousdal	1886—1912	— — —
Købmand P. W. Møller, Odder	1885—1908	— — —
Amtsraadsmedlem Hans Kjeldsen, Aarslev	1886—1889	Aarhus Amtsraad
Gaardejer Jens Mortensen, Ondrup	1886—1893	Sognekommunerne
— Niels Rasmussen, Rørth	1886—1887	—
— Jens Rasmussen, Gosmer	1887—1890	—
Amtsraadsmedlem Mikkel Jensen, Krogstrup	1889—1901	Aarhus Amtsraad
Købmand L. W. Svendsen, Aarhus	1889—1894	Aarhus Byraad
Gaardejer Anders Jørgensen, Dyngby	1890—1893	Sognekommunerne
— Hans Simonsen, Saxild	1893—1896	—
— - — -	1902—1911	—
Proprietær A. Høiriis, Petersminde	1893—1899	—
Grosserer Joh. Baune, Aarhus	1894—1901	Aarhus Byraad
— - — —	1903—1930	De private Aktionærer
Kancelliraad M. Hansen, Odder	1895—1898	— — —
Gaardejer R. Christensen, Rørth	1896—1899	Sognekommunerne
Bankdirektør H. Sommer, Odder	1898—1903	De private Aktionærer
— — -	1908—1926	Sognekommunerne
Gaardejer A. Voergaard, Fillerup	1899—1902	—
— A. J. Rasmussen, Smederup	1899—1902	—
Forpagter O. F. Beck, Gersdorffslund	1901—1904	Aarhus Amtsraad

Hads-Ning Herreders Fernbanes Bestyrelse 1944.

Isenkræmmer Søren Madsen
Odder
Formand

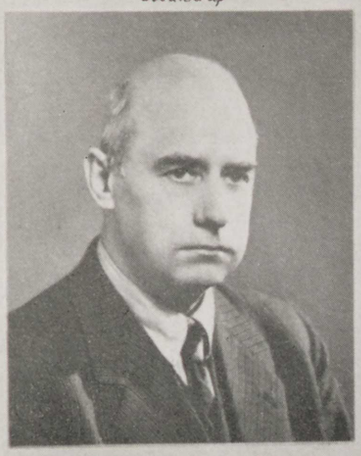
Sogneraadsformand, Gaardejer Edv. Nielsen
Spettrup
Næstformand

Amtsraadsmedlem, Redaktør Knud Nielsen
Odder
3. Medlem af Forretningsudvalget

Gaardejer A. P. Frederiksen, R. af Dbg.
Boulstrup

Landsretssagfører A. Normand
Odder

Sogneraadsformand, Gaardejer Anton Pedersen
Højstrup



Bankdirektør A. Muchitsch
Odder

Amtsraadsmedlem, Statshusmand J. J. Justesen
Højby

Byraadsmedlem, Murermester Ejner Mikkelsen
Aarhus

Navn og Bopæl.	Periode.	Valgte af:
Grosserer M. Hansen, Aarhus	1901—1907	Aarhus Byraad
Proprietær G. von Lowzow, Faurgaard	1902—1905	Sognekommunerne
Stiftamtmand, Kammerherre V. Dreyer, Skanderborg	1904—1907	Aarhus Amtsraad
Tømrermester Chr. Jensen, Odder	1905—1908	Sognekommunerne
Gaardejer Søren Knudsen, Tranbjerg	1906—1914	—
Lensbaron O. Gyldenkrone, Vilhelmsborg	1907—1916	Aarhus Amtsraad
Gaardejer P. Christensen, Taastrup	1907—1916	— —
Redaktør M. Simonsen, Aarhus	1907—1934	Aarhus Byraad
Købmand Georg Nielsen, Odder	1909—1930	De private Aktionærer
Gaardejer R. Rasmussen, Randlev	1911—1917	Sognekommunerne
Godsforvalter J. Terndrup, Rathlousdal	1912—1924	De private Aktionærer
Lærer Moesgaard Nielsen, Maarslet	1914—1919	Sognekommunerne
— J. Godsted, Odder	1916—1928	Aarhus Amtsraad
Gaardejer A. P. Frederiksen, Boulstrup	1916—1922	— —
— — —	1924—1930	De private Aktionærer
— — —	1933—	— — —
— Hj. Jensen, Fensten	1917—1920	Sognekommunerne
— Ole Laursen, Maarslet	1919—1920	—
Skatteraadsmedlem Jens Højsgaard, Maarslet	1920—1926	—
— — —	1932—1935	—
Købmand M. F. Holmboe, Dyngby	1920—1923	—
Gaardejer Chr. Rasmussen, Brandbyge	1922—1943	Aarhus Amtsraad
Mejeribestyrer M. Andersen, Randlev	1923—1926	Sognekommunerne
Isenkræmmer Søren Madsen, Odder	1926—1929	—
— — —	1930—	De private Aktionærer
Gaardejer J. A. Jensen, Starup	1926—1929	Sognekommunerne
— M. Sandmand, Rørth	1926—1932	—
— — —	1935—1941	—
Redaktør Knud Nielsen, Odder	1928—	Aarhus Amtsraad
Sognefoged M. P. Nielsen, Odder	1929—1935	Sognekommunerne
Husejer O. P. Jensen, Malling	1929—1932	--
Proprietær Jul. Sørensen, Randlev Solgaard	1930—1933	De private Aktionærer
Tømrermester Thue Pedersen, Odder	1930—1933	— — —
Gaardejer Edv. Nielsen, Spøttrup	1932—1935	Sognekommunerne
— — —	1941—	--
Landsretssagfører A. Normand, Odder	1933--	De private Aktionærer
Professor Albert Olsen, Aarhus	1934—1937	Aarhus Byraad
Overlærer M. Warmdahl, Odder	1935—1942	Sognekommunerne
Gaardejer Vald. Jensen, Nølev	1935—1941	—
Borgmester E. Stecher Christensen, Aarhus	1937—1943	Aarhus Byraad
Gaardejer Anton Pedersen, Fløjstrup	1941—	Sognekommunerne
Bankdirektør Ad. Muchitsch, Odder	1942—	—
Statshusmand J. J. Justesen, Højby	1943—	Aarhus Amtsraad
Murermester Ejner Mikkelsen, Aarhus	1943—	Aarhus Byraad

Banebestyrelsens Formænd.

Etatsraad G. Rehling, Odder	1884—1895
Hofjægermester C. F. E. von Holstein-Rathlou, Rathlousdal	1895—1907
Grosserer Joh. Baune, Aarhus	1907—1930
Isenkræmmer Søren Madsen, Odder	1930—

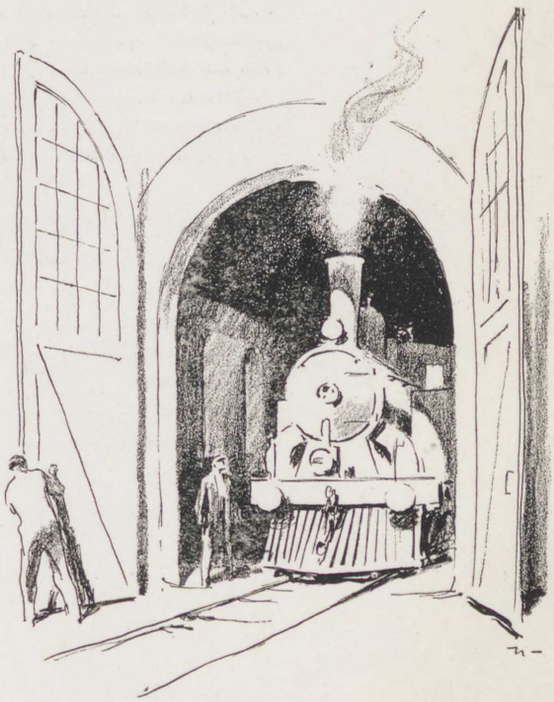
Banens Revisorer.

Navn og Bopæl.	Periode.
Postmester Dohn, Odder	1885—1906
Landstingsmand Dam, Aarhus	1885—1889
Gasværksbestyrer P. S. Thomsen, Odder	1889—1903
Gaardejer P. Hansen-Birkegaard, Obstrup	1903—1919
Købmand R. Jensen, Odder	1906—1910
Elektricitetsværksbestyrer P. T. Israelsen, Odder	1910—1928
Forstander Hans Simonsen, Odder	1919—1941
Direktør, statsaut. Revisor H. Poulsen, Aarhus	1928—
Gaardejer Vald. Jensen, Nølev	1941—

Banens Driftsbestyrere.

Ingeniør, cand. polyt. W. E. Tornøe, Odder	1884—1897
— — — Aage Bentzon, Odder	1897—1930
M. Nielsen, Odder	1930—1936
S. H. Nielsen, Odder	1936—

Baneteknisk Konsulent: Baneingeniør G. F. Willumsen, Aarhus.
Maskinteknisk Konsulent: Maskiningeniør F. A. Mansa, Aarhus.



Administrations-, Stations- og Togpersonale.

Fortegnelse over det den 1. April 1944 ansatte Personale.

I. *Administrationen.*

Navn	Stilling	Opholdssted	
S. H. Nielsen	Driftsbestyrer	Odder	
J. Kragballe	Bogholder	—	
Aa. Lund Petersen	Trafikassistent	—	
A. Jackson	—	—	Afløser paa Odder G.
Lis L. Petersen	Kontorist	—	

II. *Driftsafdelingen.*

A. Stationstjenesten.

Navn	Stilling	Opholdssted
N. P. Nielsen	Stationsforstander	Odder
M. A. Madsen	—	Viby J.
K. Mikkelsen	—	Hou
Aage Andersen	—	Malling
E. Zacho Rath	—	Maarslet

Personale fra Bane-, Lokomotiv og Værkstedafdeling.

Navn	Stilling	Opholdssted	
E. Kaster	Overassistent	Odder G.	
R. Østergaard	—	Odder	
P. F. Hansen	—	—	
H. Nielsen	—	—	
A. Andersen	Stationsmester	Tranbjerg	
Th. Warnich Jensen	Trafikassistent	—	Afløser.
A. Sørensen	—	Odder	—
Birger Jensen	Trafikmedhjælper	—	—
Kaj Nielsen	Trafikelev	—	—
H. Steen Andersen	—	Malling	—
Frk. M. Espensen	Ekspeditrice	Boulstrup	
Fru H. W. Pedersen	—	Assedrup	
Fru E. Sørensen	—	N.-Randlev	
Frk. A. Nielsen	—	Beder	
Eva Madsen	Kontorist	Viby J.	
Fru E. Rasmussen	Ekspeditrice	Halling	
C. Sørensen	Overportør	Odder	
J. Mikkelsen	—	—	
Th. Andersen	—	Malling	
C. Nielsen	—	Hou	
S. Lindhardt	Portør	Viby J.	
C. Jensen	—	—	
R. Jensen	—	Odder	Afløser.
S. Aa. Nielsen	Stationsarbejder	—	—
J. Jensen	—	—	

Navn	Stilling	Opholdssted
Willy Sørensen	Stationsarbejder	Odder
I. Brønnum	—	—
Verner Sørensen	—	—
O. Jensen	—	—

B. Togtjenesten.

Navn	Stilling	Opholdssted	
J. K. Johansen	Togfører	Odder	
J. Mortensen	—	—	
R. Eilersen	—	—	
P. Johansen	—	—	
K. Rasmussen	—	—	
M. Pedersen	—	—	
J. Mortensen	Togbetjent	—	Afløser

III. *Baneafdelingen.*

Navn	Stilling	Opholdssted
G. Andersen	Banemester	Odder
P. Thomasen	Baneformand	Viby J.
K. Jørgensen	—	Malling
E. Sørensen	—	N.-Randlev
R. Stenshøj	—	Gunnestrup
L. Andersen	Banearbejder	Odder
Fru M. Andersen	Ledvogterske	—
Fru J. Jørgensen	—	Malling

IV. *Maskinafdelingen.*

A. Lokomotivtjenesten.

Navn	Stilling	Opholdssted
C. Jacobsen	Lokomotivfører	Odder
K. Martens	—	—
H. Larsen	—	—
O. Sørensen	—	—
G. Pedersen	—	—
H. R. Nielsen	Motorvognsfører	—
C. A. Jacobsen	Lokomotivfyrbøder	—
J. H. Jensen	—	—
Th. Olesen	Maskinarbejder	—
R. Rasmussen	—	—

B. Rutebiltjenesten.

Navn	Stilling	Opholdssted
N. S. Sørensen	Rutebil-Leder	Gylling
J. Jørgensen	Rutebil-Chauffør	—
E. Sørensen	—	Odder

C. Lastbiltjenesten.

Navn	Stilling	Opholdssted
S. P. Sørensen	Lastbil-Leder	Odder
H. Poulsen	Lastbil-Chauffør	—
L. Rasmussen	—	—
E. Christiansen	—	—
P. Østergaard	—	—
A. Jacobsen	—	—
H. Bisgaard	—	—
H. Jensen	Kusk	—
B. Slyngborg	Stationsbud	—

D. Værkstedstjenesten.

Navn	Stilling	Opholdssted
C. Nielsen	Værkmester	Odder
H. Hansen	Tømrer	—
V. Andersen	Maler	—
K. Andersen	Maskinarbejder	—
C. Mikkelsen	—	—
O. Thim Olsen	—	—
R. Johansen	—	—
W. Nielsen	—	—
Sv. Aa. Kirkegaard	—	—
P. Nielsen	—	—
N. Leth	—	—
H. Christensen	Karetmager	—
O. Nielsen	Smed	—
S. Andersen	Maler	—
P. Madsen	Arbejdsmand	—

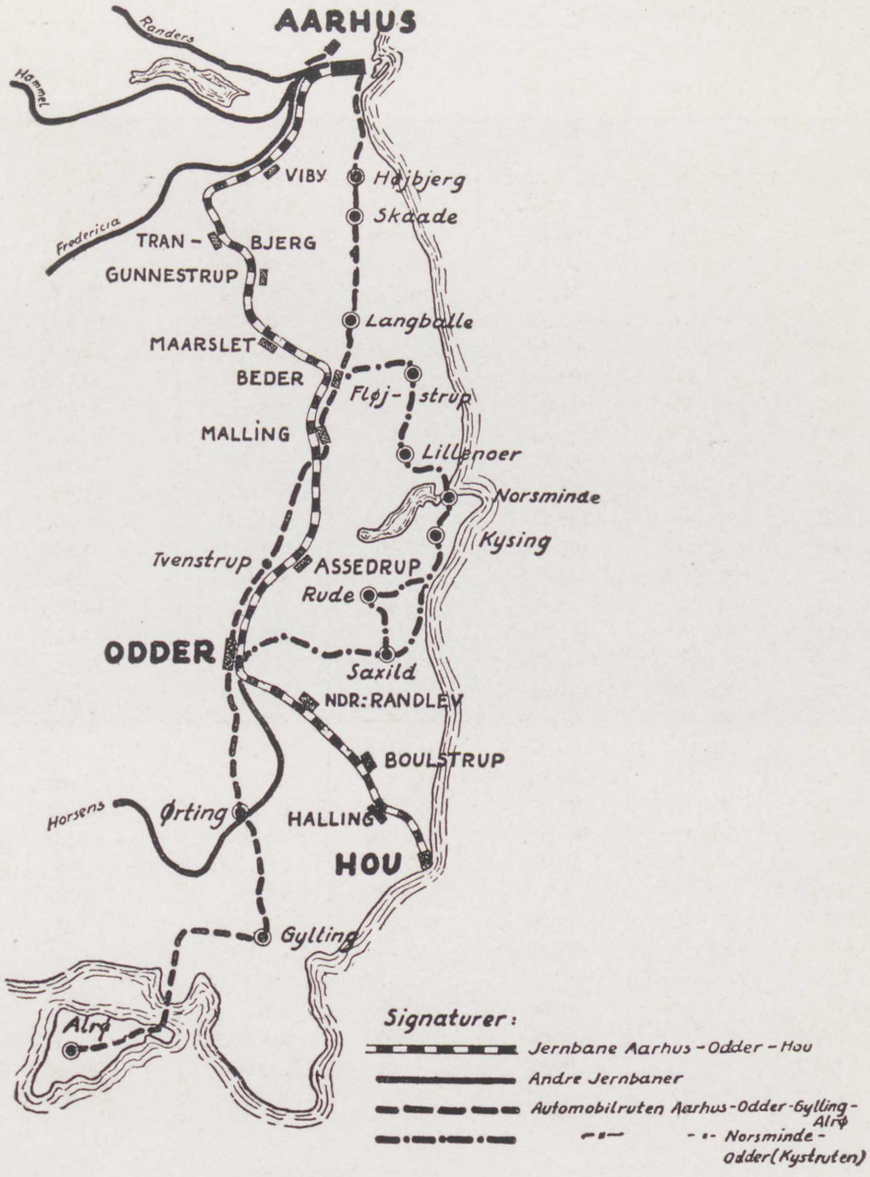
Nogle Oplysninger om Materiellet m. v.

	1885—1886	1908—1909	1923—1924	1933—1934	1943—1944
Antal Lokomotiver	3	6	6	5	4
— Motorvogne	—	—	—	2	2
— Person-, Post- og Bagagevogne	10	20	22	21	17
— Godsvogne	23	82	115	115	98
— Rutebiler	—	—	—	5	9
— Lastbiler	—	—	—	2	5
— Togkilometer	77.370	160.388	172.171	220.192	145.525
— Pladser i Personvognene	276	560	637	688	547
— — i Rutebilerne	—	—	—	103	210

Driftsresultater gennem Aarene.

Driftsaar	Antal Rejser	Tons Gods	Indtægt Kr.	Udgift Kr.	Overskud Kr.	Udbytte til Aktionærerne
1885—1886	128.184	12.870	100.116	60.131	39.985	2 %
1890—1891	144.807	19.589	118.672	71.982	46.690	2½ %
1895—1896	177.859	26.953	150.583	85.717	64.866	3½ %
1900—1901	250.610	31.924	194.484	135.118	59.366	4 %
1905—1906	323.242	50.810	246.022	155.244	90.778	4 %
1910—1911	363.684	55.658	280.084	199.651	80.433	4 %
1915—1916	396.557	88 799	373.431	273.591	99.840	4 %
1919—1920	481.713	100.122	795.109	711.577	83.532	3 %
1920—1921	433.433	82.803	879.012	899 640	÷ 20.628	—
1921—1922	396.384	71.253	806.099	705.729	100.370	4 %
1922—1923	384.107	85.071	734.052	596.798	137.254	4 %
1923—1924	345.998	93.402	704.612	639.987	64.625	3 %
1924—1925	334.374	105.021	707.384	644.222	63.162	2 %
1925—1926	362.312	102.407	679.906	618.631	61.275	—
1926—1927	326.434	84.003	591.461	558.607	32.854	—
1927—1928	332.586	98.456	586.656	523.896	62.760	—
1928—1929	322.570	87.563	523.305	539.301	÷ 15.996	—
1929—1930	326.896	101.659	487.808	522.509	÷ 34.701	—
1930—1931	323.578	101.861	513.664	510.929	2.735	—
1931—1932	295.811	92.280	481.598	473.105	8.493	—
1932—1933	283.636	75.945	411.463	417.175	÷ 5.712	—
1933—1934	311.547	67.870	411.820	421.180	÷ 9.360	—
1934—1935	376.948	59.071	451.031	499.006	÷ 47.975	—
1935—1936	369.535	61.993	449.748	483.323	÷ 33.575	—
1936—1937	396.061	68.916	487.583	487.114	469	—
1937—1938	378.309	70.759	528.687	528.251	436	—
1938—1939	385.047	72.728	541.003	540.754	249	—
1939—1940	398.174	82.116	592.348	590.638	1.710	—
1940—1941	329.673	70.400	642.359	686.493	÷ 44.134	—
1941—1942	410.234	88.541	809.165	806.203	2.962	—
1942—1943	449.607	120.143	1028.813	966.899	61.914	—
1943—1944*)	555.000	134.200	1214.000	1114.000	100.000	—

*) Foreløbig Opgørelse.


AARHUS
Randers
Hørnet
Fredericia
VIBY
Højbjerg
Skaade
TRAN - BJERG
GUNNESTRUP
Langballe
MAARSLET
BEDER
Fløj - strup
MALLING
Lillenoer
Norsminde
Kysing
Tvenstrup
ASSEDRUP
Rude
ODDER
Saxild
NDR: RANDLEV
BOULSTRUP
Horsens
Ørting
HALLING
HOU
Gylling
Alrø
Signaturer:
Jernbane Aarhus - Odder - Hou
Andre Jernbaner
Automobilruten Aarhus - Odder - Gylling - Alrø
Norsminde - Odder (Kystruten)

Odder Jernbanestation i 1884.

Hads Herreds Bogtrykkeri A/S