

Ebeltoft—Trustrup Jernbane

1901 - 27. Marts - 1926

Ebeltoft—Trustrup Jernbane

1901 - 27. Marts - 1926

Første Gang man hører Tale om en Ebeltoftbane, er i 1873. Der var den Gang Planer fremme om Anlæg af en Bane fra Næstved til Slagelse og videre Nord paa gennem Odsherred til Spidsen af Sjællands Odde, „hvorfra der kun er en kort Overfart til Ebeltoft“. I denne Forbindelse er der Tale om en Ebeltoft-Bane, og Tanken om en Overfart fra Sjælland til Ebeltoft kom frem flere Gange under Drøftelserne om Anlægget af Banen.

I Aaret 1874, da Randers—Grenaa-Banen blev anlagt, viste der sig ogsaa i Ebeltoft Interesse for at faa en Bane til Byen. Paa et Møde, hvortil samtlige Skatteydere i Byen var indbudt, og som var stærkt besøgt, valgtes der et Udvalg til at arbejde for Sagen. Dette første Jernbaneudvalg kom til at bestaa af Boghandler A. Lyngby, Prokurator Bay, Malermester C. Hansen, Sagfører Thørring og Købmand Ørting. I over 25 Aar arbejdede Ebeltoft ihærdigt for Banesagen, inden det endelig lykkedes at faa Planen realiseret ved Aabningen af Ebeltoft—Trustrup Jernbane den 27. Marts 1901.

I 1874 faar Kredsens Folketingsmand, Th. Christensen, indføjet i Lovforslaget om Anlæg af en Bane fra Aarhus over Thorsager til Ryom en Bestemmelse om Tilslutning fra en Ebeltoft-Bane, og der blev af Stadsingeniør Obel udarbejdet et Projekt til en Bane med følgende Retning: Ebeltoft, omkring Vigen, Femmøller, Grønfeld, Møllerup, Bjødstrup, Ryom. Det var ved dette første Baneforslag, som ved de fleste senere, en Bane over Mols, der var Tanken. Man vilde derved sætte Ebeltoft i Forbindelse med sit naturlige Opland og føre Banen gennem gode, vel dyrkede Egne. Allerede i 1876 fremkom der dog Planer om en Trustrup-Bane. Det lykkedes ikke at gennemføre nogen af Planerne i første Omgang, og Sagen blev foreløbig stillet i Bero.

I 1881 tog Jernbaneudvalget med Borgmester Lange som Formand atter fat. Denne Gang gik Planen ud paa at føre Banen over Egens, Møllerup, Kalø, Rønde til Mørke. Folketingsmand Th. Christensen støttede som tidligere Sagen kraftigt. Tilslutningen fra de Kommuner, der vilde berøres af Baneanlægget, var dog meget ringe. Paa Mols vilde de fleste ikke være med til at deltage i Udgifterne. Sagen blev dog ikke opgivet, men man forsøgte at finde billigere Løsninger af Opgaven. Folketingsmand Christensen fremsatte saaledes Forslag om at anlægge en Landevejsbane fra Trustrup til Ebeltoft i Lighed med Dampsporvognen paa Strandvejen i København. Der skulde dog selvfølgelig ogsaa befordres Gods med en saadan Bane. Der var i Rigsdagen vedtaget en Lov (²⁰/₂ 75), hvorefter der kunde gives Tilladelse til Anlæg af saadanne Baner, og til Trods for, at Amtsvejsinspektør, Justitsraad Møller hævdede, at den nævnte Vejs Stigninger var for store, vedblev Folketingsmanden i lang Tid at fastholde Planen.

Nu var der efterhaanden gaet 10 Aar med Forberedelser, uden at Banen var kommen, og Ebeltoft blev øjensynlig utaalmodig. Man mente ikke, Jernbaneudvalget var tilstrækkelig energisk, og der blev indsendt Andragende til Byraadet om at faa

det suppleret med Toldforvalter Breyn og Konsul Nielsen. Om det er disse to Medlemmer, der har tilført Udvalget ny Kraft, vides ikke, men kort Tid efter indsendte Udvalget et Andragende til Regeringen om Anlæg af en Statsbane til Ebeltoft. Banen skulde have Tilslutning til de eksisterende Baner i Mørke, eller, hvis dette ikke kunde lade sig gøre, i Ryom eller Trustrup.

Som Motivering for et saadant Baneanlæg blev bl. a. fremhævet dets militære Betydning (Helgenæs som Flankestilling under et fjendtligt Indfald i Jylland) og Muligheden for at etablere Forbindelse ad Søvejen med Sjælland over Ebeltoft. I Andragendet blev ogsaa nævnt det ønskelige i Anlæg af en direkte Randers—Ebeltoft-Bane over Clausholm, Skørring, Mørke og Rønde.

Det er forstaaeligt, at Ebeltoft var ivrig for at faa en Bane. Aarhus—Ryom- og Randers—Grenaa-Banen havde taget Opland fra Byen, og Indbyggerantallet gik tilbage. Den politiske Strid gjorde det imidlertid vanskeligt at faa Sagen gennemført. Estrup udtalte saaledes til en Deputation, der var i København angaaende Banesagen, at han ikke mente at kunne faa de fornødne Bevillinger paa Finansloven, selv om han ogsaa godt kunde unde Egnen den Bane.

I 1888 blev der af Folketingsmand Th. Christensen fremsat Forslag i Folketinget om Anlæg af en Statsbane fra Mørke til Ebeltoft. Den blev kalkuleret til 230,000 Kr. pr. Mil. Kommuner og Amt skulde bidrage med 25,000 Kr. pr. Mil. Under Udvalgsbehandlingen blev Forslaget dog ændret til at gælde en Privatbane med et Statsilskud paa 80,000 Kr. pr. Mil. Folketingsmand Bønløkke fra Grenaa, der sad i Udvalget, hævdede dog, at Banen burde gaa til Kolind, da Ebeltofts bedste Opland laa her. Forslaget blev vedtaget i Folketinget, men strandede i Lands-tinget.

I 1891 blev der af Konsul Joh. Stenberg slaaet til Lyd for Anlæg af lette og billige Sidebaner efter det saakaldte Decauville's System. Det var smalsporede Baner (600 mm Sporvidde) med meget indskrænket og enkel Betjening. Konsul Stenberg søgte Koncession paa Anlæg af en Række Baner efter dette System, bl. a. ogsaa en Bane Randers—Mørke—Ebeltoft. Planerne blev imidlertid mødt med en Del Mistillid og maatte opgives. De gav dog Anledning til, at der nu fra Jernbaneudvalgets Side blev arbejdet for en letbygget, smalsporet Bane (Sporvidde 1,00 m) Ebeltoft—Thorsager. Overingeniør Ernst ved Statsbaneanlægene udarbejdede Projekt og Overslag til en saadan Bane, der lød paa ca. 783,000 Kr. Der blev udsendt Indbydelse til Aktietegning og agiteret kraftigt for Tilslutning. Direktør Wistoft, der var bleven Kredens Folketingsmand, var meget ivrig i Arbejdet for Banen, som han mente vilde gøre Ebeltoft til „Østkystens Esbjerg“. En Tid blev det overvejet at benytte „Vandfaldet“ ved Fæmmøller til at producere Elektricitet til Drift af Banen.

Indtil 1897 blev der med megen Energi arbejdet for at tegne Kapital til en Ebeltoft—Mørke-Bane, men det kneb at faa den tilstrækkelige Tilslutning. Ebeltoft Købstad maatte efterhaanden forhøje sit Tilskud fra 60,000 til 100,000 Kr. Det var, som nævnt, først Meningen at anlægge en smalsporet Bane til Thorsager, men omkring 1895 samlede Stemningen sig om en normalsporet Bane til Mørke. Det var vanskeligt at faa Landkommunerne med, og der blev undertiden stillet meget vidtgaaende Fordringer med Hensyn til Banens Beliggenhed som Betingelse for Aktietegning. F. Eks. ønskedes Stationen i Rønde anlagt „mellem Slagter Hansens Hus og Beisborg ikke over 600 Alen Sydvest for Rønde Krø og ikke over 100 Alen fra Landevejen“. Kalø Gods, hvis Tilslutning var af den største Betydning for Planernes Realisation, stillede sig afvisende til Trods for, at man tilbød at tage meget vidtgaaende Hensyn til Godset. Den Kommune, der stillede sig mest velvillig, var Agri-Egens, der først tegnede Aktier for 25,000 Kr. og senere endog for

40,000 Kr. I et Møde i Ebeltoft Byraad i Juli 1894 vedtog dette imidlertid efter Forslag af Martin Hansen med alle Stemmer mod 2 at kræve „den projekterede Station i Agri-Egens Kommune flyttet saa langt mod Øst, at den kommer til at ligge mindst 500 Alen indenfor den korteste Afstand fra Ebeltoft, i hvilken der kan erholdes Næringsbevis paa Detail- eller Købmandshandel“. Resultatet af denne Beslutning var selvfølgelig, at Agri-Egens truede med at stryge sin Aktietegning, saa Byraadet hurtigst muligt maatte ophæve den igen.

Det viste sig ikke muligt at gennemføre Jernbanesagen til Trods for den store Agitation og de store Forventninger. Man ventede saaledes med Direktør Wistoft, at Ebeltoft vilde kunne tage Konkurrencen op med Aarhus og blive Udførselshavn for Randers. Om Rønde, hvor der var projekteret Station, blev det sagt, at den var ved at stagnere, da Landevejen ikke var tilstrækkelig som Trafikmiddel, men det var nødvendigt for den opvoksende By, at der kom en Jernbane dertil. Intet hjælp imidlertid, og i Januar 1897 meddelte Jernbaneudvalget, at det maatte opgive Arbejdet for Ebeltoft—Mørke-Banen. Den var projekteret til at skulle koste 1,000,000 Kr., hvoraf Staten vilde tegne Halvdelen. Af den anden Halvdel var der kun tegnet 381,000 Kr., fordelt saaledes:

Randers Amt.....	100,000 Kr.
Ebeltoft By.....	97,000 „
Ebeltoft Landsogn.....	10,000 „
Draaby Kommune.....	30,000 „
Agri-Egens Kommune.....	40,000 „
Thorsager-Bregnet Kommune .	20,000 „
Private Aktionærer.....	84,400 „
	<hr/>
	381,400 Kr.

Sagen blev saa stillet i Bero foreløbig, men allerede i Marts Maaned samme Aar fremkom der et Andragende til Byraadet om dettes Medvirken ved Nedsættelsen af et nyt Jernbaneudvalg, der dog nu skulde arbejde for en Bane til Trustrup. Byraadet imødekom Andragendet og valgte Købmand N. Lundberg, Branddirektør J. Møller og Konsul N. Nielsen til Medlemmer af et saadant Udvalg. Det lykkedes dette Udvalg at rejse en stærk Stemning for den ny Retning, og i Oktober blev der i Thirstrup Kro afholdt et stort Møde om Banesagen. Der var mødt saa mange Mennesker, at Mødet maatte forlægges til et stort Kornloft. Efter en længere Forhandling vedtoges det med alle Stemmer mod een (Vognmanden i Trustrup) at søge at faa gennemført en Jernbane fra Ebeltoft til Trustrup. Der valgtes et stort Udvalg med Repræsentanter for alle de interesserede Kommuner til at arbejde for Sagen. De samme, der indvalgtes i dette Udvalg, blev senere Koncessionshavere for Banen.

Ebeltoftbanen var nævnt i Jernbaneloven af 8. Maj 1894, men da der her var Tale om en Bane til Mørke, blev det nødvendigt at faa en Lovændring gennemført, for at der kunde gives Koncession. Denne Lov blev stadfæstet 19. Marts 1898.

Man var vel klar over, at man, naar man valgte Retningen til Trustrup, ikke kunde vente stor Persontrafik, ligesom Banens Opland i det hele kun vilde blive lille og daarligt; til Gengæld ventede man saa meget større Godstrafik fra de store Kalkstenslejer omkring Rosmus og Balle. Der er da ogsaa herfra i Aarenes Løb tilført Banen meget Gods og solide Indtægter, saa det vil være vanskeligt at afgøre, om Banen havde kunnet klare sig bedre, hvis den var gaaet over Mols. For de Mænd, der stod i Spidsen for Arbejdet for Banen, var Hovedsagen dog at faa en

Bane til Ebeltoft. Kunde man ikke faa den over Mols, maatte man tage den over Trustrup, blot man fik en Bane.

Det lykkedes at tegne den fornødne Kapital, og Koncession paa Anlægget af Banen blev givet den 10. Oktober 1898.

Banens Retning blev fra Ebeltoft, forbi Draaby og Skærsø, Øst om Stubbe Sø, forbi Gravlev og Hyllested, tæt Øst om Rosmus og i en Bue Øst om Balle Mose op til Trustrup. Paa vedhæftede Oversigtskort er saavel Trustrupbanen som den projekterede Mørkebane indtegnet. Banens Længde blev 22,5 km. Den blev bygget som let, uindhegnet, normalsporet Bane med Skinner paa 17,5 kg pr. m. Den største Stigning er 1:80 og mindste Krumningsradius paa fri Bane er 470 m. Banens laveste Punkt er ved Ebeltoft, hvor den ligger 1,88 m over Havet, dens højeste Punkt er ved Rosmus, 34,84 m over Havet. Trustrup Station ligger 31,8 m over Havet, men ved Balle Mose er Banen kun 12,7 m over Havet, saaledes at der her til begge Sider er lange Stigninger.

Der blev foruden i Ebeltoft anlagt Stationer med Sidespor ved Skærsø, Gravlev, Hyllested, Rosmus og Balle. Desuden et ubetjent Trinbrædt ved Draaby. I Trustrup er Banen ført ind paa den derværende Statsbanestation. Ebeltoft Station har Sporforbindelse med Ebeltoft Havn.

Statsbaneanlægene udarbejdede Projektet til Banen og ledede Anlægget. Dette paabegyndtes i 1899. Ingeniør E. Vieth, der senere blev Driftsbestyrer, var kontrollerende Ingeniør. Til paa Koncessionshavernes Vegne at forestaa Anlægget var valgt et Forretningsudvalg, bestaaende af Fabrikant N. Lundberg, Branddirektør J. Møller og Proprietær O. Mønsted, Balle Mølle.

Baneanlægget kom ialt til at koste godt 1 Million Kroner. Aktiekapitalen er fordelt saaledes:

Staten.....	508,306	Kr.
Randers Amt.....	126,009	„
Ebeltoft Købstad	141,526	„
Ebeltoft Landsogn	12,601	„
Draaby Kommune.....	42,801	„
Thistrup-Fuglslev Kommune..	18,953	„
Hyllested-Rosmus Kommune..	54,049	„
Aalsø-Hoed Kommune.....	7,602	„
Lyngby-Albøge Kommune	3,749	„
Ebeltoft Havn.....	13,538	„
Private Aktionærer.....	87,478	„
	<hr/>	
	1,016,612	Kr.

Den 27. Marts 1901 blev Banen aabnet for Drift ved en Festlighed paa Trustrup Gæstgivergaard.

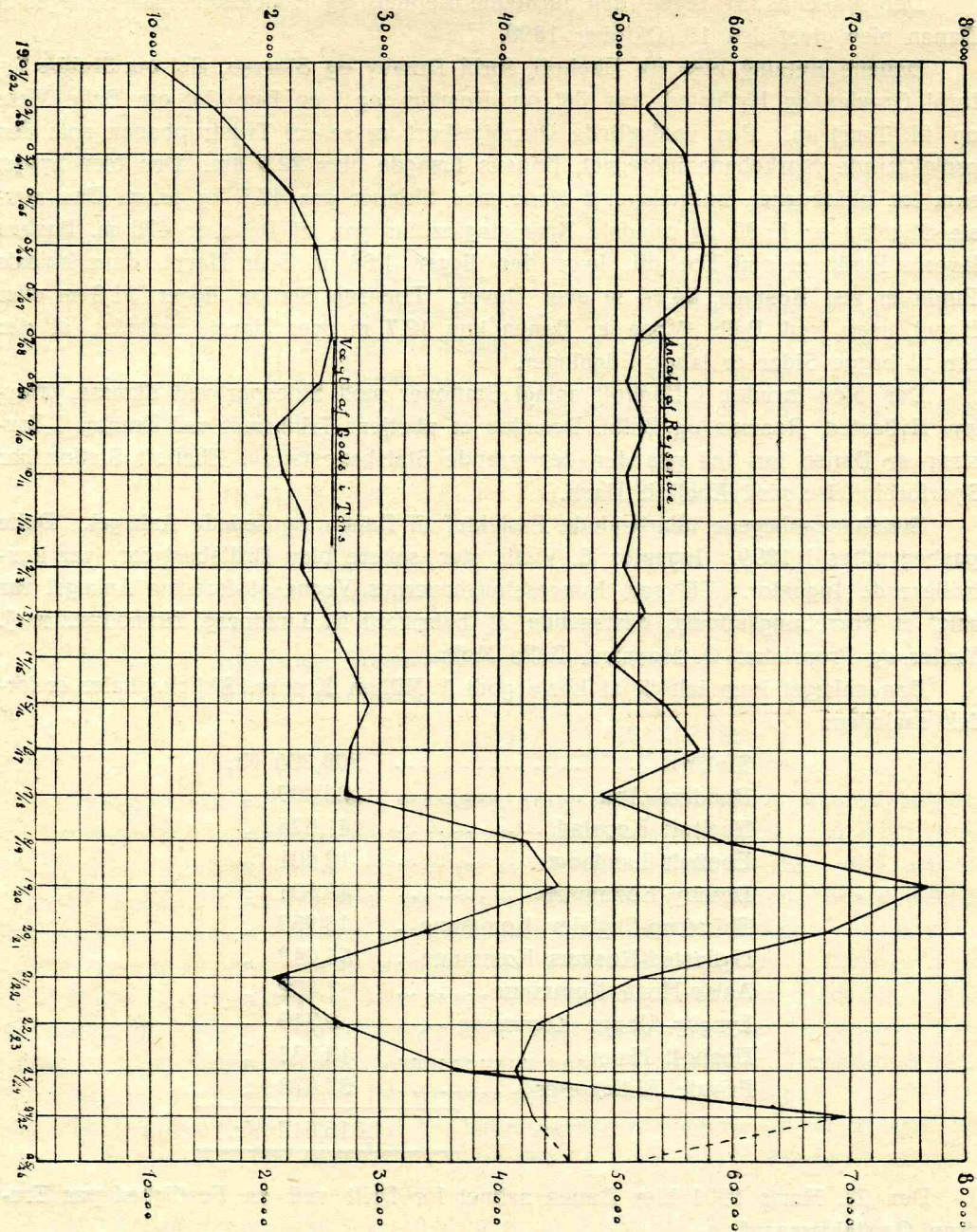
Af Materiel var der anskaffet:

- 3 Stk. 2 koblede Lokomotiver (1-B),
- 3 Stk. Personvogne,
- 1 Stk. Post- og Bagagevogn,
- 4 Stk. lukkede Godsvogne,
- 4 Stk. aabne, lavsidede Godsvogne,
- 2 Stk. aabne, højsidede Godsvogne.

Lokomotiver og Vogne blev leveret af Fabriken „Vulcan“, Maribo.

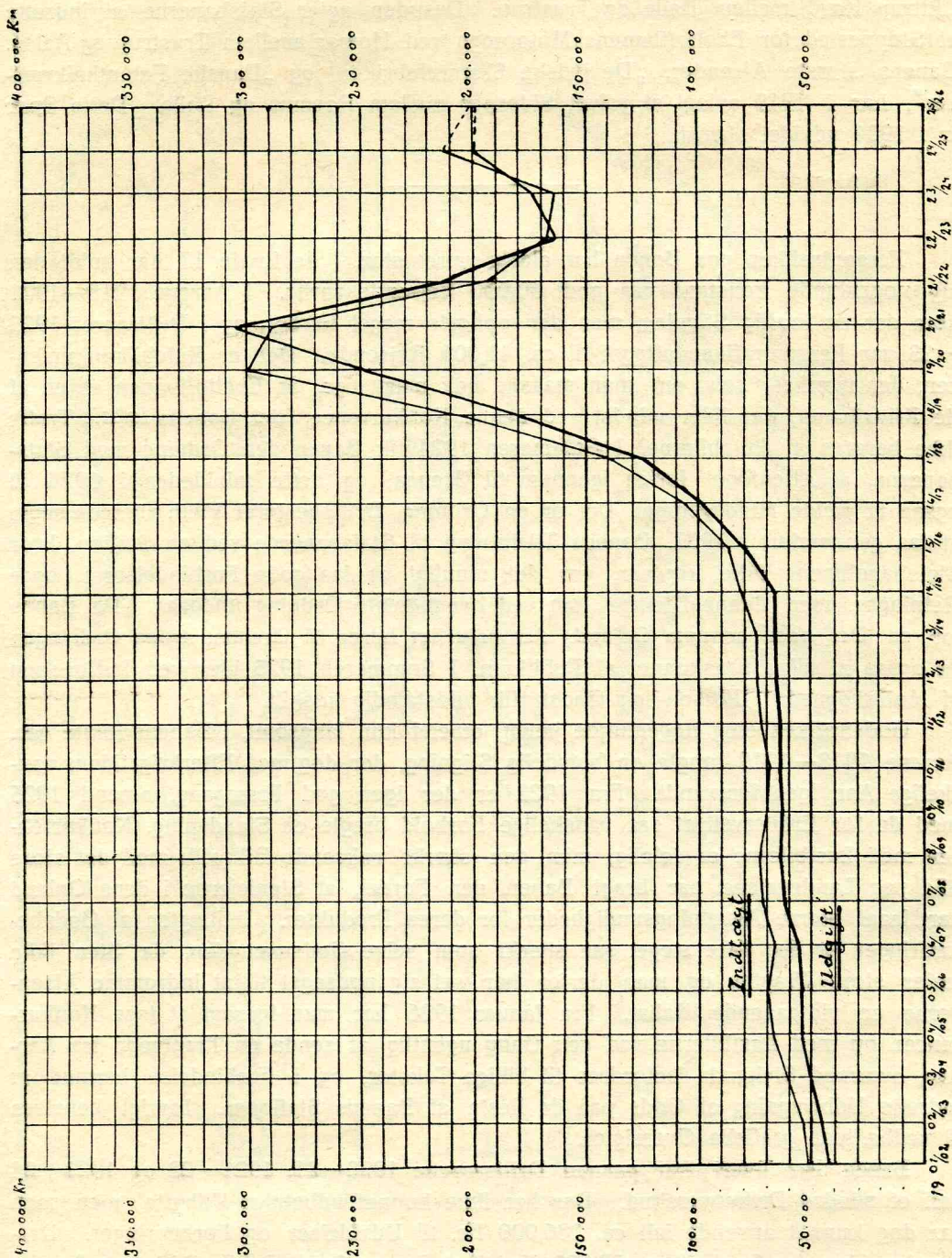
Da Koncessionshaverne mente, at Banen væsentligst vilde blive en Godsbane,

Trafik.



bl. a. med store Transporter af Kalksten, synes det urigtigt, at der kun blev anskaffet 10 Godsvogne. Det havde sikkert ogsaa været heldigere, om der var valgt en sværere Skinnetype. I det hele blev der knebet for stærkt ved Anlægget. Dette Kniberi har bevirket, at Banen tidligt maatte anvende de indtjente Overskud til Anskaffelser og Udvidelser, saaledes at den ikke har kunnet konsolidere sin økonomiske Stilling tilstrækkeligt. Ved en Bane gennem et godt Opland, der kan ventes at ville indtjene store Overskud, er et knebent Anlæg ikke saa uheldigt som ved en Bane som Ebeltoftbanen, hvor Overskudene kun kan ventes at ville blive

Driftsresultater.



smaa. De Anskaffelser, der i de 25 Aar er bleven foretaget, og som rettelig burde være sket allerede ved Anlægget, beløber sig til ca. 98,000 Kr. I 1901 havde de vel næppe oversteget 60,000 Kr., og Banen havde været betydelig bedre stillet nu.

Der er efterhaanden bleven anskaffet 12 Stk. aabne og 5 Stk. lukkede Godsvogne. Endvidere er der i 1925 anskaffet en Motorvogn samt en dertil hørende Pak- og Postvogn. I 1919 blev to af Banens Lokomotiver ombygget paa Sydfynske Jernbaners Værksteder og bl. a. forsynet med Overhedere.

Ved Indførelse af Motorvognsdrift blev der indrettet 3 ny Stoppesteder, nemlig „Stubbe“ mellem Skærsø og Gravlev, „Ny Balle“ mellem Rosmus og Balle og „Attrup Kær“ mellem Balle og Trustrup. Desuden agter Statsbanerne at indrette et Stoppested for Ebeltoftbanens Motorvogn ved Homaa mellem Trustrup og Aalsø. Banens største Afsender, „De jyske Skærvefabriker“ og „Danske Patentkalkværker“, har i 1919 anlagt et privat Sidespor mellem Rosmus og Balle. Dette Spor er i 1924 udvidet stærkt.

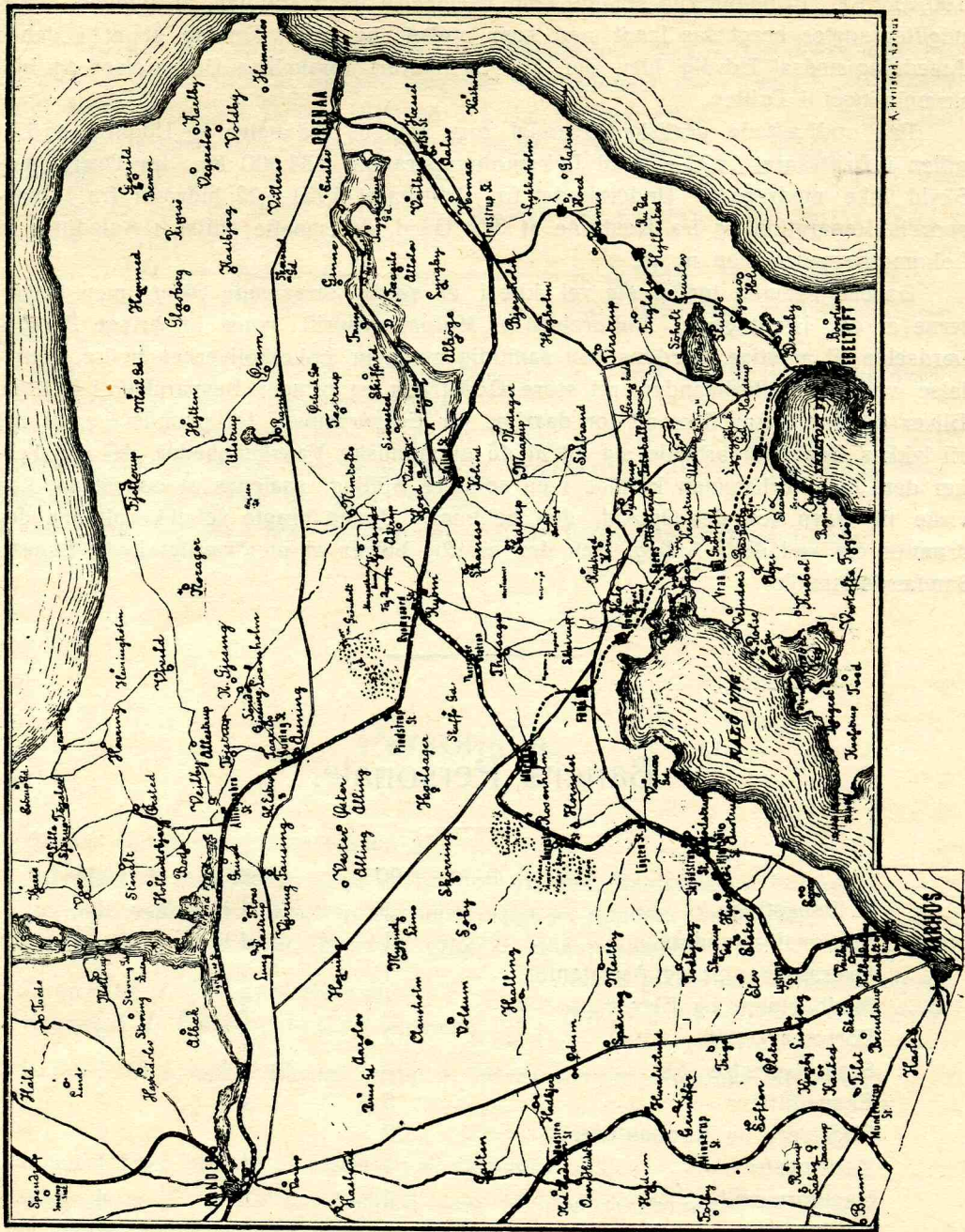
Persontrafikken paa Banen har aldrig været stor. I de første 17 Aar holdt den sig nogenlunde konstant paa godt 50,000 Rejsende aarlig. I Aarene 1918—1921 kom der en kraftig Stigning, men den ophørte meget hurtigt, og i Driftsaaret 1922—23 var Persontrafikken aftaget til ca. 41,000 Rejsende. Det er Rutebilkonkurrencen, der mærkes, selv om man maaske nok maa sige, at Ebeltoftbanen er en af de Privatbaner, der lider mindst ved denne Konkurrence, idet Banens *lokale* Trafik ikke berøres af Rutebilerne. I Sommeren 1924 fik Banen den Ordning med Statsbanerne, at Aftentoget førtes igennem til Grenaa, og dette udvidedes i 1925 til ogsaa at gælde Middagstoget. Det er en Ordning, Driftsbestyrer Vieth allerede søgte at faa gennemført i 1907. Banens Tilslutning til Statsbanerne ved en Station, hvor Statsbanetogene ikke krydser, gør det umuligt at faa gode Forbindelser i begge Retninger, men denne Ulempe kan ved ovennævnte Ordning undgaas. Da Banen for en Del gaar gennem Opland, der naturligt hører til Grenaa, synes Ordningen da ogsaa at blive paaskønnet af Publikum. I Sommeren 1925 blev ved Indførelsen af Motorvognsdrift Person- og Godstrafik fuldstændig adskilt.

Godstrafiken steg nogenlunde jævnt, omend kun langsomt, i Banens første Aar. Aarene 1918—1919 bragte en betydelig Stigning, der dog med Efterkrigstidens vanskelige Aar igen forsvandt. Fra 1922 er der igen god Fremgang, omend 1925 med de for Erhvervslivet saa vanskelige Forhold bragte en Standsning. Konkurrencen med Lastbilerne er følelig, men den stærkt voksende Biltrafik med det store Slid paa Landevejene har bragt Banen den Fordel, at Stenlejerne i dens Opland har faaet større Afsætningsmuligheder for deres Produkter. Indtægten af Godsbefordringen er dog ikke steget saa stærkt som selve Godsmængden, da Sten ikke taaler store Fragter og man derfor har set sig nødsaget til at indrømme Afsenderne en vidtgaaende Rabat. Fra Januar 1926 har man forsøgt at tage Konkurrencen op med Lastbilerne ved een Gang ugentlig at sende en Fragtvogn fra Aarhus, hvormed Stykgods befordres til billige Takster, og i Forbindelse hermed at indrette Udbringning af Gods paa de fleste af Banens Stationer. Iøvrigt henvises til vedhæftede grafiske Oversigter.

Banen har hvert Aar paanær Driftsaarene 1920—21, 1921—22 og 1923—24 haft et mindre Driftsoverskud. Der har ikke kunnet udbetales Udbytte, men man har dog kunnet anvende ialt ca. 186,000 Kr. til Udvidelser og Forbedringer. Derfor blev der henlagt ca. 90,000 Kr. til et Reservefond. Imidlertid bragte Aarene 1918—1922 paa Grund af forskellige Forhold saa store Udgifter, at Banens økonomiske Stilling blev stærkt svækket.

De 3 Lokomotiver skulde have været underkastet en Hovedreparation i 1914, men Krigen bevirkede, at der ikke kunde skaffes Kobber til Fyrkasserne, saaledes at Reparationen maatte udskydes til 1918, og den kom da til at koste 154,000 Kr., medens den i 1914 antagelig kunde være udført for ca. 50,000 Kr. I Aarene 1919 til 1920 blev der installeret elektrisk Lys paa Stationerne. Denne Installation blev

Situationskort over Ebeltoft-Banen.



overmaade kostbar, over 17,000 Kr. Endelig ødelagde et Par stærke Storme med Højvande i Oktober 1921 2 Gange Havnesporet. Reparationen kostede ialt ca. 19,000 Kr., hvoraf Staten som Stormskadehjælp tilskød den ene Trediedel.

Disse 3 Udgifter paa ialt over 193,000 Kr. faldt alle under Dyrtiden. Under normale Forhold var der vel ikke medgaaet mere end ca. 78,000 Kr. Driftsaaret 1920—21 gav endvidere paa Grund af de vanskelige Tider for Erhvervslivet og de endnu høje Driftsudgifter for Banen et Driftsunderskud paa ca. 14,000 Kr. (heri ikke medregnet de 154,000 Kr. til Lokomotivreparationen). Disse store Tab kunde

Banen, der som nævnt var økonomisk svag fra Anlægget, ikke taale. Reservefonden maatte realiseres (med Tab), og Kommunerne maatte garantere for et Laan paa 100,000 Kr. Kommunerne stillede som Betingelse for Garantien, at Banens Driftsudgifter søgtes bragt saa langt ned som muligt, og efter Forslag af et i denne Anledning nedsat Udvalg blev der i 1924 indført forskellige Besparelser og Indskrænkninger i Driften.

Paa vedhæftede grafiske Oversigt over Banens Indtægter og Udgifter er Udgiften i Driftsaaret 1920—21 til Lokomotivreparation, 154,000 Kr., for Oversigtens Skyld ikke medregnet. Underskudet for Driftsaaret 1921—22 hidrører fra Havnesporets Reparation og fra Renterne af den Gæld, der maatte stiftes i Anledning af Lokomotivreparationen m. m.

Banens Fremtid tegner sig vel ikke i et særlig straalende Skær, men Udsigterne er dog jævnt gode. Indførelsen af Motorvognsdrift synes at bringe Personfærdselen til at stige, medens den samtidig muliggør Lokomotivernes bedre Udnyttelse ved den efterhaanden ret store Godstrafik og bringer Besparelser i Driften. Bliver de første Aar ikke alt for daarlige for Erhvervslivet, tør man haabe, at det vil lykkes Banen at arbejde sig ud af de økonomiske Vanskeligheder, der nu trykker den, og efterhaanden komme i en solidere Stilling, saaledes at den stadig kan virke til Gavn for det Opland, den betjener. Banen bragte vel ikke alt det, der drømtes om ved dens Anlæg, men den er dog bleven et uundværligt Led i Egnens Samfærdselsmidler.

Banens Personale.

	1901	1920	1926
Driftsbestyrer.....	1	1	1
Stationsforstandere.....	1	1	—
Overassistenter og Assistenter....	1	2	1
Medhjælpere og Elever... ..	1	2	1
Portører.....	2	2	2
Stationsmestre.....	—	1	1
Ekspeditricer.....	5	4	4
Togførere og Konduktører.....	2	2	2
Banemestre.....	1	1	1
Baneformænd.....	4	4	4
Værkmestre.....	1	1	1
Lokomotivførere.....	1	2	2
Fyrbødere.....	2	2	1
Pudsere.....	1	1	1
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	23	26	22

Driftsstandsninger, Uheld og Ulykker.

Snelæg har ofte voldt Banen store Vanskeligheder. Mange Tog har i Aarenes Løb maattet indstilles. De længste samlede Standsninger skal nævnes: 3 Døgn i Januar 1908, 9 Døgn i Januar 1910 og 5 Døgn i Marts 1917.

Udover Rangeruheld og Sporafløb af mindre Betydning har Banen været fri for Uheld.

I de 25 Aar er ingen af Banens Funktionærer kommen livsfarligt til Skade. Af større Ulykker er indtruffet følgende:

Den 8. Februar 1906 dræbtes Ekstraarbejder S. C. Yde. Han vilde i Banens Grusgrav springe paa Toget, medens dette var i Fart, men faldt mellem Vognene og blev overkørt.

Den 26. Juni 1912 faldt en beruset Passager af Toget ved Gravlev. Han overkørtes af den følgende Vogn og dræbtes.

Den 19. Juni 1915 paakørte Toget en Jumbesyd for Balle Station. Den ene Passager i Jumben, Maler Rostbergs Hustru, dræbtes paa Stedet; den anden Passager, hendes lille Datter, tog ingen Skade.

Jernbanen har ikke haft Skyld i noget af de indtraadte Ulykkestilfælde.

Personalia.

Banens første Bestyrelse bestod af:

Fabrikant *N. Lundberg*, valgt af Ebeltoft Byraad, Bestyrelsens Formand.

Hofjægermester *W. Dinesen*, Katholm, valgt af Randers Amtsraad.

Toldforvalter *S. Warrer*, Ebeltoft, valgt af Finansministeriet.

Proprietær *J. la Cour*, Skærsø,

Købmand *J. Haxen-Sørensen*, Rosmus,

} valgte af de aktiehavende Sogneraad og de private Aktionærer i Forening.

Borgmester *Lyngby*, Ebeltoft, valgt af Ministeriet for offentlige Arbejder.

I Marts 1926 bestaar Bestyrelsen af følgende:

Borgmester *J. Bredstrup*, Ebeltoft, valgt af Ebeltoft Byraad, Bestyrelsens Formand.

Gaardejer *Marinus Hansen*, Draaby,

Gaardejer *Rasmus Hansen*, Gravlev,

Sogneraadformand *C. Jensen-Friis*, Thirstrup, valgt af de aktiehavende Sogneraad.

} valgte af Ministeriet for offentlige Arbejder.

Dommer *A. P. Larsen*, Ebeltoft,

Lærer *N. Helles*, Ebeltoft,

Sagfører *R. C. Møller*, Ebeltoft, valgt af de private Aktionærer sammen med Ebeltoft Havn.

} valgte af Finansministeriet.

Amtsraadsmedlem *J. Sørensen*, Kejlstrup, valgt af Randers Amtsraad.

I Bestyrelsen har desuden siddet nedennævnte:

Manufakturhandler *Sørensen*, Kæmner *M. Bøegh*, Mejeribestyrer *J. Hansen*,
valgte af Ebeltoft Byraad.

Borgmester *H. Selmer*, Proprietær *M. Mauritsen*, Hoed, valgte af Ministeriet
for offentlige Arbejder.

Postmester *C. Sillasen*, valgt af Finansministeriet.

Sagfører *A. Nielsen*, valgt af de private Aktionærer.

Fabrikant *N. Lundberg* var Formand indtil 1909. Derefter var Proprietær *Mauritsen* Formand, indtil han i Januar 1923 efterfulgtes af Borgmester *J. Bredstrup*. D'Hrr. Gaardejere *Marinus Hansen* og *Rasmus Hansen*, der nu sidder i Bestyrelsen, var blandt Banens Koncessionshavere.

Ved Banens Aabning for Drift blev, som nævnt, Ingeniør, cand. polyt. *E. Vieth* ansat som Driftsbestyrer. Ingeniør Vieth, der før sin Ansættelse ved Ebeltoftbanen var Ingeniørassistent ved Statsbanerne, er født den 21. Januar 1865 og cand. polyt. fra 1889. Ingeniør Vieth var Banens Driftsbestyrer indtil 1. Januar 1924. Fra denne Dato har Ingeniør, cand. polyt. *N. V. Yde* været Driftsbestyrer.

Maskiningeniør *Duseberg* har været Banens maskintekniske Konsulent i alle 25 Aar.

Af de Funktionærer, der blev ansat ved Banens Aabning i 1901, er følgende endnu ved Banen og kan saaledes sammen med denne fejre deres 25 Aars Jubilæum:

Værkmester *N. C. Lauritsen*, Ebeltoft.

Lokomotivfører *H. C. Hansen*, Ebeltoft.

Banemester *D. O. Reiths*, Rosmus.

Ekspeditrice *C. D. Reiths*, Rosmus.

Baneformand *S. O. Gauhl*, Hyllested.

Ekspeditrice *K. M. Gauhl*, Hyllested.

Baneformand *J. P. Jensen*, Trustrup.

