

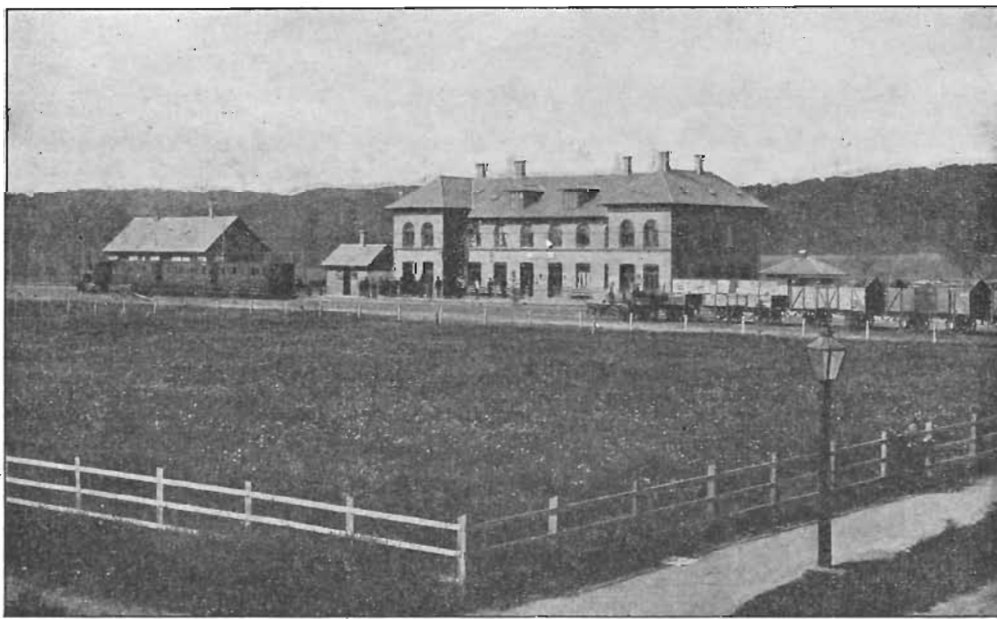
Hads-Ning Herreders Jernbane

1884—1909



Hads-Ning Herreders Jernbane

1884 — 1909



Odder Station 1884

Odder
Hads Herreds Bogtrykkeri AS

Tanken om at skaffe Odder Jernbaneforbindelse med Omverdenen synes at være opstaaet for ca. 35 Aar siden. Hvad der gav Stødet til at søge Tanken bragt ud i Livet, har sikkert været, at Baneprojektet Aarhus—Ryomgaard paa det Tidspunkt var ved at blive realiseret. Den 21de November 1874 afholdtes efter Indbydelse af Mænd i Hads Herred et Møde i Odder. Der var forskellige Jernbaneplaner oppe. Den ene omfattede en Jernbane fra Odder til Hovedgaard; den anden Plan var mere omfattende, idet den gik ud paa at bygge en Længdebane, der fra Hasselager i Nord skulde føres over Odder Syd paa til Tvingstrup. At begge disse Projekter ogsaa havde Interesse for Egnen omkring Horsens ses af, at Borgmesteren i Horsens, Kammerherre Jessen, tilligemed flere fremragende Horsensborgere var til Stede ved Mødet. Til at arbejde videre for Sagen valgtes paa Mødet et Udvalg bestaaende af:

Kammerraad Kiørboe, Skjægs Mølle,
Gæstgiver H. Holck, Odder,
Proprietær Jensen, Karensminde,
Gaardejer M. Christiansen, Beder,
„ N. Rasmussen, Rørth,
Fabrikant Stallknecht, Horsens og
Grosserer Hans Broge, Aarhus.

Den 7de December s. A. holdt Udvalget Møde i Aarhus, Broge valgtes til Formand og det overdroges til Stadsingeniør Obel og Ingeniør Ohrt at udarbejde nærmere Projekter og Overslag til henholdsvis Linien: Hasselager—Odder—Tvingstrup og Odder—Hovedgaard.

Paa et offentligt Møde i Odder den 2den Juni 1875 fremlagde Udvalget de udarbejdede Planer og Overslag, der androg: for Længdebanen (5,₈₈ Mil) 1,956,000 Kr. og for Tværbanen (1,₇ Mil) 562,000 Kr. Paa Mødet var der størst Tilslutning til Længdebanen. Resultatet af Mødet blev, at der valgtes 64 Mænd fra de interesserede Egne til som Indbydere til Aktietegning at føre Sagen videre. Hvorefter det første Udvalg betragtede sit Hverv som endt. Aktieindbyderne valgte Justitsraad, Herredsfoged Rehling til Formand. Under 15de Juni s. A. udsendtes derefter følgende:

INDBYDELSE

TIL

AKTIETEGNING I EN JERNBANE GJENNEM NING, HADS OG EN DEL AF VOR OG NIM HERREDER.

Efterat det paa Mødet i Odder den 21. November 1874 nedsatte Udvalg havde tilvejebragt foreløbige Planer og Overslag saavel til en Jernbane fra Hovedgaard til Odder som til en gennemgaaende Bane fra Tvingstrup over Odder til Haselager, overdroges det ved Mødet i Odder den 2. Juni til undertegnede Udvalg at indbyde til en Konkurrence-Actietegning af Private og Kommuner i begge ovennævnte Jernbanelinier.

Afgjørelsen af, hvilken af de to Linier der derefter ved denne Konkurrence skal betragtes som den sejrende, vil komme til at bero foruden paa, at selvfølgelig det i og for sig nødvendige Beløb tegnes for at sikre Anlægget, tillige paa, hvilken Tegning der klarest og rundeligst kan føre Vidnesbyrd overfor Stats- og Lovgivningsmagten om den paagjældende Egn's Trang til at faae en Bane, — denne Trang godtgjort gennem Egnens Evne og Beredvillighed til at yde Bidrag.

I Henseende til Statsmagtens Stilling til dette nye Jernbaneproject tør det ikke oversees, at det store Antal Sidebaner til Statens Stambaner, som dels allerede ere foreslaaede og dels kunne ventes bragte i Forslag fra Landets forskjellige Egne og til hvis Anlæg Statsbidrag begjæres, for en længere Aarrække vil lægge saa stærkt Beslag paa Alt hvad Statshuusholdningen til dette Øjemed kan afsee, at mange af disse Jernbaneforslag utvivlsomt ville faa Valget imellem enten at udskydes i en fjernere Fremtid eller selv at maatte tilvejebringe et større Bidrag fra Privates og Kommunernes Side end tidligere forudsat.

Ved Randers-Grenaa og Aarhus-Ryomgaard Banen bidrager Staten 80,000 Kr. pr. Banemiil foruden Expropriationsudgifterne, som ved Aarhus-Ryomgaard Banens Lov dog ere begrændsede til et vist Maximum, og Resten af Anlægskapitalen tilvejebringes dels ved Præferenceaktier (der for Randers-Grenaa Banen udgjøre c. $\frac{7}{12}$ og for Aarhus-Ryomgaard Banen c. $\frac{5}{12}$ af den hele Anlægssum), og dels ved Aktier, tegnede af Private og Kommuner.

Under Forudsætning af at den af de her omhandlede Baner, der vælges til

Udførelse ligeledes bygges som Privatbane med et lignende Statstilskud, vil dette for den 1,7 Miil lange Tværbane andrage 136,000 Kroner og for den 5,33 Miil lange Længdebane 426,400 — Anlægskapitalen udgjør for Tværbanen efter Ingenieur Ohrts Overslag 562,000 — og for Længdebanen efter Stadsingenieur Obels Overslag ... 1,956,000 — Paaregnes heraf $\frac{3}{12}$ eller 50 pCt. tilvejebragt ved Præferenceaktier, maatte derefter Kapitalen tilvejebringes paa følgende Maade:

	Tværbanen	Længdebanen
Statsbidrag	136,000 Kroner	426,400 Kroner
Præferenceaktier	281,000 —	978,000 —
Privat- og Kommuneaktier .	145,000 —	551,600 —
	<hr/> 562,000 Kroner	<hr/> 1,956,000 Kroner

I ovennævnte Overslagssummer er imidlertid Intet beregnet til Driftsmateriel, og da det i hvert Fald ikke i Øjeblikket tør forudsættes som givet, at Staten vil overtage Banens Drift, maa det til Driftsmateriellets Anskaffelse nødvendige Beløb, der for Tværbanen af Ingenieur Ohrt er anslaaet til 150,000 Kr., og næppe tør sættes til mindre end 130,000 Kr. og som for Længdebanen sikkert ikke tør ansættes til mindre end 320,000 Kr., tillægges Beløbene for Privat- og Kommuneaktier, hvorved disse forhøjes til

275,000 Kroner for Tværbanen, 871,600 Kroner for Længdebanen.

Dertil kommer dog endnu, at der for Tiden Intet vides om, hvilke Betingelser Staten vil stille for Banens Tilslutning til Statsbanen, hvorhos det maa erindres, at Overslagene ere forfattede under meget lave Priisforhold, navnlig for Skinnerne, og sidstnævnte Summer tør derfor kun betragtes som de mindste Beløb for Privat- og Kommuneaktier, der i heldigste Fald kunne ventes at blive tilstrækkelige, medens det af Hensyn til den nuværende Uvished, dels om Statstilskuddets Størrelse, dels om Betingelserne for Tilslutningen til Statsbanerne og endelig om Muligheden af en Statsdrift, vil være forsigtigst allerede fra Begyndelsen af at være forberedt paa en saameget større Tegning, at mulige Vanskeligheder i en eller anden af ovennævnte Retninger ikke skulde udskyde Forehavendets Gjennemførelse til en fjern og uvis Fremtid.

I Henhold dertil har Udvalget besluttet at søge tilvejebragt Privat- og Kommunetegning for et samlet Beløb af:

for Tværbanen 300,000 Kroner og for Længdebanen 900,000 Kroner.

Tegningen skeer uden Hensyn til, hvilken Rækkefølge de forskellige Aktieklasser under Sagens videre Gang maatte komme til indbyrdes at indtage.

Aktierne tegnes i Beløb af 200 Kr. Stykket.

Som det vil sees, ere ovenstaaende Beregninger for Længdebanens Vedkommende baserede paa Tilslutning til Statsbanen i Tvingstrup og Hasselager. Paa Mødet i Odder den 2. Juni fremkom stærke Grunde for at bringe Banen direkte

ind til Aarhus, ligesom ogsaa Muligheden af et selvstændigt Spor imellem Tvingstrup og Horsens omtales. Den Tegning, som her aabnes for Længdebanen, maa derfor betragtes som gjældende ogsaa for de nævnte Forandringer, hvis disse senere blive foretrukne enten af tekniske eller pekuniære Grunde, hvorved særlig en rundelig Tegning i Aarhus og Horsens kommer i Betragtning.

Idet vi saaledes indbyde Private og Kommuner til Tegning i de her omhandlede Baner, tilføjes, at det er vor Hensigt, saasomt Tegningen maa betragtes som sluttet, at sammenkalde en Generalforsamling af alle Aktionærer for den Banelinie, hvilken der i Henhold til Foranstaaende gives Fortrinet. Disses Hverv vil det da blive at vælge de Tillidsmænd, som paa Aktionærernes Vegne ville have at henvende sig til Regjeringen om Lov og Koncession paa Anlægget, samt at bestemme de Terminer, i hvilke de tegnede Bidrag skulle indbetales, dog ikke hurtigere end i 4 halvaarlige Terminer, og i det Hele bringe Foretagendet til Udførelse.

Odder, den 15. Juni 1875.

Christian Andersen, Balle.	Chr. Andersen, Ondrup.	P. B. Andersen, Oldrup.	Andersen, Tranbjerg.
Erik Bay, jun., Gersdorfslund.	Berg, Gyllingnæs.	Hans Broge, Aarhus.	Jens Busk, Aas.
Hans Christensen, Fensteen.	Jens Christensen, Sondrup.	M. C. Christiansen, Beder.	Niels Friis, Heiballe.
Anders Hansen, Oldrup.	Rasmus Holm, Torild.	N. Jensen, Karensminde.	Jensen, Dyngby.
S. Jensen, Fillerup Mølle.	Jens Jensen, Madedkrog, Gylling.	Niels Jensen, Mustrup.	Niels Jørgen Jensen, Brigsted Mølle.
Peder Jensen, Assedrup.	Peder Jensen, Drammelstrup.	Peder Jensen, Gangsted.	Peder Jensen, Ørting.
Søren Jensen, Fensholt.	Niels Jørgensen, Ørting.	Kirkerup, Holme.	P. A. Kiørboe, Skjægs Mølle.
H. Liisberg, Aarhus.	Jens Mikkelsen, Alro.	H. Mygind, Præstholm.	Eskild Nielsen, Saxild.
Jens Nielsen, Sander.	Chr. Pedersen, Lillenoer.	Niels Pedersen, Randlev.	Jens Pedersen, Halling.
Hans Peter Poulsen, Obstrup.	Ole Peter Poulsen, Thestrup.	J. Raupach, Odder.	E. v. Holstein-Rathlou, Rachlousdal.
Chr. Rasmussen, Gunnestrup.	Jens Peter Rasmussen, Randlev.	Niels Rasmussen, Aalstrup.	Niels Rasmussen, Rorth.
Peder Rasmussen, Nølev.	Peder Rasmussen, Ondrup.	Rasmus Rasmussen, Holme.	Rasmus Rasmussen, Spottrup.
Seier Rasmussen, Bjerager.	Søren Rasmussen, Gylling.	Rehling, Odder, Formand.	Riisberg, Askegaard.
Schmidten, Aarhus.	P. Schrøder, Vilhelmsborg.	Peder Simonsen, Tvenstrup.	Thomas Simonsen, Rude.
J. Stallknecht, Horsens.	Søltoft, Glibing Mølle.	P. C. Sørensen, Oudrupgaard.	Søren Sørensen, Snærd.
Sørensen, Bjeragerhougaard.	Peter Sørensen, Pederstrup.	P. S. Thomsen, Odder.	S. P. Vissing, Gylling.

Resultatet af denne Aktietegning viste, at der ikke var Udsigt til at gennemføre nogen af de to Projekter. Indbyderne til Aktietegningen sammenkaldte derefter et Møde af dem, der havde tegnet Aktier, og paa dette Møde, der afholdtes den 10. Januar 1876, vedtoges det at ophæve Aktietegningen til de to tidligere Baneprojekter og at sætte al Kraft ind paa at søge gennemført en Bane fra Odder til Aarhus.

En Del af de tidligere Indbydere, suppleret med nye Mænd, ialt 76, valgtes til at fremme Sagen. Justitsraad Rehling valgtes til Formand, og dateret samme Dag som Mødet udsendtes:

INDBYDELSE

TIL

AKTIETEGNING I EN JERNBANE FRA ODDER TIL AARHUS.

Paa et i Dag i Odder afholdt Møde overdroges det til Undertegnede at indbyde til Aktietegning i en Jernbane fra Odder til Aarhus, der skulde søges anlagt helst som Privatbane med Statsilskud eller — hvis dette ikke lader sig opnaa — da som Statsbane med Tilskud fra de deri interesserede Kommuner og Private.

Ifølge Stadsingenieur Obels sidste Sommer affattede Overslag, vilde Anlægsudgifterne ved denne 3,08 Mil lange Bane andrage 1,310,000 Kroner og Anskaffelsen af Driftsmateriel m. v. vil omtrent udkræve 190,000 —

maa at der til Banens Anlæg og Udstyring for Driften ialt vil behøves 1,500,000 Kroner
 Paaregnes heraf et Statsilskud, som ved Randers-Grenaa og Aarhus-Ryomgaards-Banen, af 80,000 Kr. pr. Mil med 246,400 Kr.
 og i Præferenceaktier $\frac{9}{13}$ eller 50 pCt. med 750,000 „
 maa der i Kommune- og Privataktier tegnes ialt 503,600 „

1,500,000 Kroner.

I Henhold hertil indbyde vi herved alle i dette Baneanlæg interesserede Kommuner og Private til Tegning af Aktier, idet vi bemærke:
 at Tegningen er bindende, hvad enten Banen anlægges som Privatbane med Statsilskud eller som Statsbane med Tilskud fra Kommuner og Private;
 at Tegningen skeer uden Hensyn til hvilken Rækkefølge de forskjellige Aktieklasser under Sagens videre Gang maatte komme til indbyrdes at indtage;
 at Aktierne tegnes i Beløb af 200 Kroner Stykket, samt
 at Indbetalingen ikke vil blive forlangt hurtigere end i 4 halvaarlige Terminer.

Da det til Sagens videre Fremme er af Vigtighed snarest at slutte Aktietegningen, for om muligt endnu i indeværende Rigsdagssamling at kunne forelægge Regjering og Rigsdag Andragende om Lov og eventuel Koncession paa Baneanlægget, have vi fastsat Fristen for Tegningens Slutning til Udgangen af førstkommende Februar Maaned.

Sluttelig skulle vi kun gøre opmærksom paa, at det er en aldeles nødvendig Betingelse for Sagens heldige Gjennemførelse, at alle de Kommuner og Private, som paa nogen Maade, direkte eller indirekte, ville høste Fordel af dette Baneanlæg, ogsaa nu uden Undtagelse og efter bedste Evne deltage i Aktietegningen.

Odder, den 10. Januar 1876.

J. P. Aggesen, Andersen, Chr. Andersen, Christen Andersen, Hans Andersen,
 Veilskovgaard. Tranbjerg. Balle. Egholm. Hundslund.

Erik Bay, H. Broge, K. K. Bønnelykke, Anders Christensen,
 Gersdorfslund. Aarhus. Odder. Saxild.

Hans Christensen, Jens Christensen, H. P. Christiansen, Niels Friis,
 Fensten. Sondrup. Fløjstrup. Høiballe.

Anders Hansen, H. Hessellund, Rasmus Holm, E. v. Holstein-Rathlou,
 Oldrup. Boulstrup. Torrild. Rathlousdal.

A. Hviid, J. O. Jacobsen, Knud Jacobsen, N. Jacobsen,
 Odder. Ørting. Tranbjerg. Norslund.

Søren Jacobsen, Hans Jensen, Jens Jensen, Mikkell Jensen, Niels Jensen,
 Pøel. Testrup. Gylling. Krogstrup. Karensminde

N. Jensen, Peder Jensen, Søren Jensen, Søren Jensen,
 Folketingsmand, Dyngby. Drammelstrup. Fillerup. Fensholt.

Anders Jørgensen, Knud Jørgensen, Peder S. Kaa, Kirkerup, P. Kiørboe,
 Dyngby. Rørth. Bøgeskov. Holme. Skjægs Mølle.

Mikkell Madsen, Johan Mikkelsen, Mikkell Mikkelsen. Mikkell Mikkelsen,
 Nølev. Boulstrup. Beder. Halling

Niels Mikkelsen, Rasmus Mikkelsen, N Munk, H. Mygind,
 Langballe. Sletb. Odder. Præstholm.

Anders Nielsen, Eskild Nielsen, Jens Nielsen, Jens Nielsen, Seier Nielsen,
 Hærret. Saxild. Sander. Malling. Randlev.

Søren P. Nielsen, Rasmus Overgaard, Chr. Pedersen, Hans E. Pedersen,
 Assedrup. Rude. Lillenoer. Svorbæk.

Jens Pedersen, Niels Pedersen, Jens P. Poulsen, S. K. Poulsen,
 Halling. Randlev. Tulstrup. Holme.

Espen Rasmussen, Chr. Rasmussen, Kristen Rasmussen, Jens P. Rasmussen,
 Morsholt. Gunnestrup. Malling Mark. Randlev.

Niels Rasmussen, Niels Rasmussen, Peder Rasmussen, Rs. Rasmussen,
 Aalstrup. Rørth. Nølev. Spøttrup.

Seier Rasmussen, Søren Rasmussen, G. Rehling, P. Schrøder,
 Bjerager. Gylling. Formand, Odder. Vilhelmsborg.

Peder Simonsen, Thomas Simonsen, Jens Steffensen, Jens Sørensen,
 Tvenstrup. Rude. Ørting. Dyngby.

S. E. Sørensen, Søren Sørensen, Søren Sørensen, S. P. Vissing,
 Bjeragerhougaard. Pedersstrup. Leerdrup. Gylling.

Aktietegningen til dette Baneprojekt fik et bedre Udfald, og den 11te April 1876

holdt de, der havde tegnet Aktier, Møde og konstituerede sig som et Selskab og valgte til dettes Bestyrelse følgende 5 Mænd:

Justitsraad Rehling, Odder,
Kammerraad Kiørboe, Skjægs Mølle,
Møller Jensen, Fillerup,
Stamhusbesidder E.v. Holstein-Rathlou, Rathlousdal og
Grosserer Hans Broge, Aarhus.

Justitsraad Rehling valgtes til Formand for Bestyrelsen, og desuden valgtes et Agitationsudvalg bestaaende af:

Gaardejer Niels Rasmussen, Rørth,
Gaardejer Jens Nielsen, Malling,
Skolelærer Andersen, Tranbjerg,
Proprietær Aggesen, Vejlskovgaard,
Skovrider P. Schrøder, Vilhelmsborg,
Gaardejer Peder Rasmussen, Nølev,
Gaardejer Chr. Rasmussen, Gunnestrup,
Lærer Hviid, Odder,
Gaardejer Søren Jensen, Fensholt,
Købmand J. Raupach, Odder og
Gaardejer Niels Pedersen, Randlev.

Det skulde være dette Udvalgs Hverv ved Møder i Egnen at fuldstændiggøre Aktietegningen. Paa et Møde, som Bestyrelsen afholdt den 17de Oktober 1876, skønnedes Aktietegningen at være tilstrækkelig til, at man kunde indgive Andragende til Regeringen om Fremskaffelse af fornøden Lovhjemmel for Banens Anlæg.

Under 15de November s. A. blev der tilsendt Indenrigsministeriet følgende Andragende:

Paa det Actieselskabs Vegne, som under 11. April d. A. har constitueret sig i Odder for Tilvejebringelse af en Jernbane fra Odder til Aarhus, tillader undertegnede, foreløbig valgte Bestyrelse, sig at andrage paa, at Ministeriet i indeværende Rigsdagssamling vil søge udvirket en Lov, hvorved Regjeringen bemyndiges til at meddele Concession paa Anlæg og Drift af en saadan Jernbane, bygget som let, bredsporet, paa lignende Vilkaar, som i de senere Aar ere fastsatte for forskjellige Baneanlæg, navnlig ved 23. Mai 1873 og 4. Mai 1875 for den østjydske Jernbane.

Omtrent samtidig med, at der ved sidstnævnte Lov gaves Tilladelse til ved en Jernbane at forbinde Aarhus med Randers-Grenaa Banen, fremkom en kraftig

Bestræbelse fra den frugtbare og folkerige Egn, der strækker sig igjennem Ning og Hads Herreder, om ved en Jernbane at see sin stedse voxende Trang til bedre Samfærdselsmidler afhjulpen. — Denne Egn var, som det vil være i behagelig Erindring, allerede paatænkt optaget i Statsbanenettet under Forhandlingerne om Loven af 19. Januar 1863, og kun Hensynet til Skanderborg og Ry Egnen forhindrede, at den dengang saakaldte Torrild Linie maatte vige for en vestligere. Senere har Egnen udviklet sig som faa andre, og navnlig er Odder By bleven et Brændpunkt for Handel og Omsætning, for hvilken det maa staa som en vigtig Statsopgave at gjøre noget og som dels til indre Samfærdsel, dels til Forbindelse udadtil, kan bære en selvstændig Bane for de circa 3 Mile, der adskiller den fra Aarhus, Jyllands i mercantil Henseende vigtigste og største Kjøbstad og Udførselsplads. Herved vil tillige en god Forbindelse opnaaes med Statsbanen, der igjen vil modtage ikke ubetydelig Forøgelse i sin Trafik.

Efter forskjellige foreløbige Forhandlinger udstedtes under 10. Januar d. A. vedlagte Indbydelse til Actietegning, og det vil af Navnene paa de 72 udenfor Odder og Aarhus boende Indbydere bedst erkjendes, i hvilken Grad denne Bane interesserer Landbrugerne over hele Hads og Ning Herred. Actietegningen har nu siden haft en Fremgang, som heldigt svarede til Indbydernes Forventninger, idet der, inclusive 150,000 Kr. tegnede af Aarhus Amtsraad og 50,000 Kr. af Aarhus Commune, allerede er tegnet Actier udover det i Indbydelsen paaregnede Beløb, 503,600 Kr., dels ved Sognecommuner og dels ved Private paa Land og i By, og det uagtet det pr. Banemil paaregnede Beløb endog er sat høiere end Aarhus-Ryomgaardbanens Tegning, der allerede overgik tidligere Tegninger.

Naar man derfor tør hengive sig til det Haab, at Staten i Henseende til Expropriation og Tilskud vil yde lignende Understøttelse som ved tidligere og navnlig de ovennævnte Baneanlæg, vil efter de foreliggende Projecteringer og Overslag dette vigtige Foretagende kunne realiseres.

Den paatænkte Bane er som vedlagte Kort udviser projecteret af en Længde af ca. 3,8 Mil og dens Totalanlægssum 1,500,000 Kr. incl. Drifts-Materiel.

Ved de Undersøgelser, som have været anstillede, saavel som ved den Tilslutning, Tanken har vundet i Ning Herred, har man fundet, at dens Anlæg som Sidebane til en Landstation paa Statsbanen vilde være uhensigtsmæssig, for ikke at sige ugjennemførlig, og at den derfor bør føres gennem Ningherred til Aarhus; men selv her har man fundet det mindre let gennemførligt at lade den udmunde i selve Statsbanens Station, som allerede i Forvejen er stærkt indskrænket, og derfor paatænkt en selvstændig Station, dog selvfølgelig i Forbindelse med Statsbanens. — Saavel derved, som paa Grund af Trafikkens Natur paa denne Bane, vil den hovedsagenlig være at betragte som en Localbane imellem Odder og Aarhus og naturlig være henvist til særskilt Drift som et privat Foretagende.

Vi haabe derfor, at Regjeringen ved Siden af at erkjende Foretagendets Vigtighed og yde det sin gunstige Understøttelse, tillige vil erkjende, at denne i nærværende Tilfælde endnu fremdeles bedst vil kunne gives i lignende Form som ved de hidtil concessionerede Baner, og som den udstedte Indbydelse har forudsat.

Forsaauidt imidlertid det høie Ministerium skulde være kommen til den Beslutning fremtidig at ville forandre Formen for Statens Medvirkning ved Jernbanenettets Udvidelse derhen, at Staten selv ved locale Baner paatager sig Anlægget og Driften, og de interesserede Egne have at yde Tilskud ved Banens Tilblivelse, er det vort Haab, at heller ikke da vort Andragende vil blive uden Resultat, idet vi i Henhold til det i Indbydelsen gjorte Forbehold tør udtale, at Actieselskabet vil findes redebont til at forhandle om de Vilkaar, som Ministeriet i saadant Tilfælde maatte stille.

I Bestyrelsen for Selskabet til Tilvejebringelse af en Jernbane
fra Odder til Aarhus, den 15de November 1876.

G. Rehling,
Herredsfoged i Odder,
Formand.

Holstein-Rathlou,
Rathlousdal.

Hans Broge,
Aarhus.

P. A. Kiørboe,
Skjægs Mølle.

S. Jensen,
Fillerup Mølle.

Ved en Konference, som Bestyrelsen havde med Ministeren, udtalte denne (Skeel), at Administrationen havde besluttet, at slige Baner burde bygges som Statsbaner med Tilskud fra den paagældende Egn, men samtidig udtalte han, at han ansaa den foreliggende Jernbane for kun at være af meget sekundær Betydning. Ministeriet henlagde derefter Sagen, og Udsigterne for Baneanlægget var saaledes ikke videre lyse.

Jernbanesagens Venner synes at være bleven noget modløse ved den kolde Modtagelse, som deres Henvendelse til Regeringen fik. Arbejdet for Sagen har dog ikke været helt indstillet, Tanken om at løse Jernbanespørgsmaalet ved en Linie Odder-Hovedgaard dukker atter op uden dog at vække større Opmærksomhed. Nogen Agitation for en forøget Aktietegning synes ikke at have været foretaget, men Komitéen har ment, at det tegnede Beløb, lidt over 500,000 Kr., har været tilstrækkeligt, idet den er gaaet ud fra, at Resten af Byggesummen vilde kunne tilvejebringes ved Laan eller Præferenceaktier.

I Begyndelsen af Aaret 1880 har Komitéen ment, at Øjeblikket var inde til at søge Sagen ført ud i Livet, og der besluttes, at der ved privat Initiativ skal forelægges en Lov om Banens Anlæg.

Den 26de Maj 1880 forelagdes der Rigsdagen et Forslag om Anlæg og Benyttelse af en Jernbane fra Odder til Aarhus. Forslaget indbragtes af Folketingsmanden for Aarhus Amts 1ste Valgkreds, Dr. Gert Winther. Af Forhandlingerne i Rigsdagen synes det at fremgaa, at Forslaget mødte nogen Modstand; det naaede kun igennem 1ste Behandling.

Det næste Aar, den 14de Februar 1881, indbragtes Forslaget igen af samme Forslagsstiller i en noget ændret Affattelse, idet det omfattede Strækningen Ørting-Odder-Aarhus. Allerede ved første Behandling ændres Forslaget til at gælde en Bane fra Hou over Odder til Aarhus eller til et Punkt paa Statsbanen mellem Skanderborg og Aarhus. Af Forhandlingerne i Folketinget ses det, at der ved dette Punkt nærmest har været tænkt paa Hasselager. Forslaget naar heller ikke denne Gang at blive behandlet til Ende. Det kommer dog lidt videre end det foregaaende Aar, idet det Udvalg, der nedsættes, naar at afgive Betænkning om Forslaget, der anbefaler Sagens fortsatte Behandling.

Grunden til, at Sagen ved disse to første Forelæggelser saavel af Rigsdagens Medlemmer som særlig af Regeringen mødes med megen Kritik og tilsyneladende liden Sympati, ses tydelig at være, at Forslaget fremkommer mindre vel forberedt, idet der ikke synes at være sikker Enighed om Liniens Retning, ligesom de fornødne Midler til Sagens Realisation ej heller var til Stede. Disse to som det synes, mislykkede Forelæggelser har dog sikkert haft deres Betydning ved at forberede Stemningen for Banesagen i Rigsdagen og til at ægge Energien hos de Mænd, der arbejdede for Sagen ude i Befolkningen.

Omtrent samtidig med Behandlingen af Banesagen i Rigsdagen i Foraaret 1881 sker der en Rekonstruktion af den Komité, der har Sagen i sin Haand. Den tidligere 5 Mands Bestyrelse beslutter paa et Møde den 16de April sin Opløsning, og af de til samme Møde indkaldte Delegerede for samtlige Bidragsydere vælges en Bestyrelse bestaaende af 22 Medlemmer. Gert Winther vælges til Formand, Rehling til Viceformand og Gaardejer Wistoft til Sekretær, og af denne Komité's Medlemmer vælges et Forretningsudvalg paa 7 Medlemmer, der senere suppleres med 2 Medlemmer, og endelig vælges heraf et snævrere Udvalg paa 5 Medlemmer, der senere som Koncessionshavere og Anlægsbestyrelse bliver dem, der fører Sagen til sin endelige Afslutning.

Disse Mænd vare:

Justitsraad, Herredsfoged Rehling, Odder,
 Hofjægermester C. F. E. v. Holstein-Rathlou, Rathblousdal,
 Proprietær, cand. jur. Chr. Neergaard, Rantzausgave,
 Gaardejer Jens Nielsen Sander og
 Grosserer Hans Broge, Aarhus.

I Løbet af Aaret 1881 tager den saaledes valgte Komité og særlig dens snævrere Forretningsudvalg kraftigt fat paa at gennemføre Sagen. Liniens Retning fastsættes (den 12te Juni) i sine Hovedtræk, og Agitationen for Aktietegningen drives med stor

Kraft. Der aabnes Forhandlinger med Statsbanerne om Tilslutning til Statsbanerne ved Viby og med forskellige Entreprenørfirmaer, særlig Lauritz Petersen og Watzold, der tilbyder at modtage ca. Halvdelen af Betalingen i Præferenceaktier. Da det ved nærmere Forhandling viser sig, at Byggesummen for Banen, saafremt Betalingen kan ske kontant, kan nedbringes ca. 300,000 Kr., sættes alt ind paa at faa tegnet tilstrækkeligt til, at hele Anlægssummen kan betales kontant og at faa tegnet saa meget, at man kan nøjes med af Staten at faa tilskudt Halvdelen af Ekspropriationsudgiften. Saaledes forberedt lykkedes det Komitéen i Begyndelsen af Aaret 1882 at formaa Indenrigsministeren til paa Regeringens Vegne at forelægge Rigsdagen en Lov om Jernbanens Anlæg. Det synes tildels at skyldes Paavirkning af Folketingsmanden for Aarhus Amts 2den Valgkreds — senere Indenrigsminister Ingerslev — at Regeringen nu stemmes venligere for Sagen og selv forelægger Lovforslag derom.

Støttet af Regeringens Anbefaling gik Sagen nu uden større Modstand igennem og resulterede i følgende:

LOV

OM

MEDDELELSE AF KONCESSION PAA ANLÆG OG BENYTTELSE AF EN JERNBANE FRA HOU HAVN OVER ODDER TIL ET PUNKT PAA STATSBANEN MELLEML SKANDERBORG OG AARHUS.

§ 1.

Regeringen bemyndiges til at meddele Eneret paa Anlæg og Benyttelse af en Jernbane fra Hou Havn over Odder til et Punkt paa Statsbanen mellem Skanderborg og Aarhus.

Banen skal have samme Sporvidde som de jydsk-fynske Statsbaner, med hvilke den vil være at sætte i Forbindelse. Den bygges som Lokomotivbane efter et lettere System og saaledes, at Indhegning af Banen og Anbringelse af Led over Veioverkjørsler ligesom ogsaa Bevogtning ved disse i Reglen bortfalder.

Indenrigsministeren bemyndiges til at træffe Overenskomst med Koncessionshaverne paa Banen om Vilkaarene for dennes Tilslutning til Statsbanen og Medafbenyttelse af denne.

§ 2.

Med Hensyn til Expropriationen til Banen kommer Loven af 10de Marts 1861 § 5, 1ste Led, til Anvendelse, hvorhos Regeringen bemyndiges til at beslutte, at indtil Halvdelen af Erstatningen for de Grunde og Eiendomme, som for bestandig afgives til Jernbaneanlægget, udredes af Statskassen, uden at Lov af 26de Mai 1868 § 2 derved kommer til Anvendelse.

§ 3.

De i Lov Nr. 72 af 23de Mai 1873 § 2, 1ste Stykke, §§ 4, 5 og 6 indeholdte Forskrifter skulle ogsaa komme til Anvendelse paa det i nærværende Lov omhandlede Baneanlæg. Forsaavidt der, for at tilveiebringe den fornødne Kapital til Baneanlægget optages Laan mod Prioritet i dette, kunne de Hoved- og Partialobligationer, der udstedes for deslige Laan, udfærdiges paa ustemp- let Papir og transporteres uden Brug af stemplet Papir.

Loven vedtoges af Folketinget den 24de April, af Landstinget den 9de Maj og stadfæstedes af Kongen den 12te Maj 1882.

Endnu nogen Tid efter Lovens Givelse maa Forretningsudvalget arbejde haardt for at faa Aktietegningen op til det nødvendige Beløb, 1,050,000 Kr. Det synes dog at have haft en usvigelig Tro paa Sagen og paa sin egen Evne til at gennemføre den. Det vedbliver, medens der endnu mangler ikke ubetydelige Beløb i Aktie- tegningen, at fremme Forberedelserne til Banens Anlæg. Da Aktiebeløbet med Udgangen af Juli 1882 endelig er fuldt tegnet, er der afsluttet Kontrakt med Entreprenørfirmaet Lauritz Petersen & Wätzold om Arbejdets Udførelse, og Banelinien er udstukket og Ministeriet anmodet om at lade den besigtige. Besigtigelseskom- missionen under Forsæde af den kgl. Kommissarius, Kammerherre, Stiftamtmand Rosenørn befarer Banelinien fra 5te til 11te Oktober s. A., og under 30te s. M. approberer Ministeriet Linien og Stationsanlægene, saaledes som de nu forefindes.

Paa dette Sted skal fremhæves den meget store Andel, som Grosserer Hans Broge havde i, at Banesagen gennemførtes saa hurtigt og saa godt. Endnu levende Mænd kan bevidne, og Jernbanens Arkiv indeholder uomtvistelige Beviser paa den Dygtighed og Omsigt og den utrættelige Energi, som han udfoldede saavel ved Aktietegningen som i Forhandlingerne med Autoriteter og Entreprenører.

Selve Arbejdet paabegyndtes umiddelbart efter Besigtigelsen. Overingeniøren ved de nye Statsbaneanlæg, Justitsraad Tegner (senere Generaldirektør ved Stats- banerne), der var Statens tilsynsførende Ingeniør ved Anlægget af Banen, var tillige Koncessionshavernes raadgivende Ingeniør, og den daglige Ledelse af Anlægget blev overdraget til Ingeniør, Løjtnant Tornøe, der havde været Driftsbestyrer ved Vemb-Lemvigbanen og paa Forretningsudvalgets Møde den 3die Oktober valgtes til Driftsbestyrer for den nye Bane.

Lauritz Petersen & Wätzold havde overtaget Banens Anlæg som Generalentre- prenører. De skulde for 1.000,000 Kr. udføre hele Baneanlægget. Senere enedes man dog om, at Forretningsudvalget imod, at der i Kontraktsummen afkortedes 132,500 Kr., selv skulde overtage Anskaffelsen af det rullende Materiel samt af In- ventar, Uniformer etc. Sammen med Horsens-Juelsmindebanen, som samtidig var

under Bygning, indkøbtes Lokomotiverne — 2 Stk. — fra Hannoversche Maschinenbau-Actien-Gesellschaft og Vognene — 10 Person-, Post- og Bagagevogne samt 8 lukkede og 15 aabne Godsvogne — fra Breslauer Actien-Gesellschaft für Eisenbahn-Wagenbau.

I Oktober 1882 blev der afsluttet Overenskomst med Statsbanerne om Tilslutningen ved Viby, om Benyttelsen af Statsbanernes Spor fra Viby til Aarhus og om Banens Medafbenyttelse af Aarhus Station. Det var heri bestemt, at Banen foruden en aarlig Afgift skulde betale Statsbanerne 40,000 Kr. en Gang for alle; dette Beløb var Entreprenørerne uvedkommende. Tillige var der beregnet 10,000 Kr. til Forretningsudvalgets Raadighed til Forarbejder og til Administration etc. under Anlægget. Med Millionen til Entreprenørerne var Aktiekapitalen altsaa fuldt beslaglagt.

Aarhus Privatbank var Banens Bankier. Ifølge Beslutning paa en Generalforsamling den 7de Marts 1883 indbetales Aktierne i 4 lige store Rater med $\frac{1}{4}$ Aars Mellemrum (ikke som i Indbydelserne til Aktietegning anført med $\frac{1}{2}$ Aars Mellemrum); de skulde være fuldt indbetalt i December Termin 1883. Ved denne Indbetalingsmaade indvandt Banen ca. 10,000 Kr. i Renter under Anlægget.

Den endelige Tegning af Aktiekapitalen var saaledes:

Aarhus Amdtsraad	200,000
Aarhus Byraad	150,000
Odder Sogneraad	110,000
Gosmer-Halling „	30,000
Randlev-Bjerager „	60,000
Saksild-Nølev „	30,000
Beder-Malling „	60,000
Maarslet „	30,000
Holme-Tranbjerg „	10,000
Private Aktionærer	370,000
	1,050,000

Banens Anlæg begyndte som anført ovenfor i Oktober 1882 og fremmedes saa hurtigt, at Banens Aabningsfest kunde finde Sted allerede den 18de Juni 1884. Dagen efter, den 19de Juni, aabnedes Banen for den almindelige Trafik.

Det viste sig straks nødvendigt at anskaffe mere rullende Materiel end oprindelig paaregnet, saavel et tredie Lokomotiv som flere Person- og Godsvogne. Banens Anlægskonto blev derfor foreløbig ikke sluttet, men der blev i en Række Aar overført

et Beløb af Driftsoverskudet til Anlægskontoen, dels til Dækning af ovennævnte Anskaffelse, dels til yderligere Anskaffelse af Vogne, til Opførelse af Administrationsbygningen i Odder, til Udvidelse af Sidespor etc. Af Driftsoverskudet af de 8 første Driftsaar fra 1884-85 til 1891-92 overføres der ialt ca. 55,000 Kr. til Anlægskontoen. Naar Statens Bidrag — Halvdelen af Ekspropriationsomkostningerne — 145,401 Kr. 10 Øre medregnes, er Banens Anlægssum 1,279,394 Kr. 31 Øre.

Foruden ovennævnte Anskaffelser og Udvidelser, der regnskabsmæssig set er medregnet til Banens Anlæg, er der siden gjort betydelige Anskaffelser og foretaget store Arbejder for at bestride den stigende Trafik og imødekomme Tidens Krav. Lokomotivernes Antal er bleven forøget fra 3 til 6, Vognmateriellet er bleven forøget ganske betydelig, Personvognenes Antal er forøget fra 10 til 20 og Godsvognene fra 29 til 72. Personvognene blev i 1896—97 forsynet med Dampopvarmning. Ved Odder Station blev der i 1898—99 opført Reparationsværksted, det udvidedes i 1904—05. Fra 1899—1905 blev de oprindelige 35 Ibs. Skinner udvekslede med 45 Ibs. Skinner, hvorved det blev muligt, at Statsbanernes store Godsvogne kunde indgaa paa Banen med fuldt Læs. — Malling, Beder og Maarslet Stationer er bleven forsynede med Omløbsspor, og paa samtlige Stationer er anbragt tidssvarende Maste-signaler til Betryggelse af Driftssikkerheden. Alle Banens Stationer er bleven forbundne indbyrdes og med Hovedkontoret og Aarhus Station med en Tjenestetelefonledning, og paa alle Banens Stationer undtagen Assedrup og Neder-Randlev er desuden installeret alm. Telefon. I Anledning af Horsens—Odderbanens Tilslutning blev Odder Station i Aarene 1902—04 betydelig udvidet; Banen bidrog hertil 8,000 Kr., Resten af Udgiften afholdtes af Horsens—Odderbanen. Forholdet blev ordnet saaledes, at de to Baner ejer den udvidede Station i Fællesskab med lige Andele. Randlev Holdeplads blev i 1905 forsynet med Sidespor. I Aarene 1905—09 er der foretaget betydelige Udvidelser af Banens Stationsbygninger, baade for at skaffe større Varerum, men ogsaa for at forbedre Beboelsesforholdene for Banens Funktionærer.

Der skal nu anføres nogle Tal, der anskueliggør Udviklingen og Jernbanens Benyttelse i de forløbne 25 Aar, idet Resultaterne for det første fulde Driftsaar 1885—86 og det sidste Driftsaar, hvorfor Regnskab foreligger ved denne Beretnings Affattelse, nemlig 1907—08 anføres:

	1885—86	1907—08	pCt.
Antal Lokomotiver	3	6	100
— Person-, Post- og Bagagevogne	10	20	100
— Godsvogne	23	72	213
— Ansatte Funktionærer	36	68	90

	1885—86	1907—08	pCt.
Antal Tog daglig	6	12	100
— Rejser (befordrede Personer)	128,000	336,000	162
— Tons Gods	12,900	52,200	304
Indtægt af Personer	Kr. 61,400	139,200	127
— - Gods	- 32,600	90,100	176
— - Forskelligt	- 6,100	16,600	
— ialt	- 100,100	245,900	146
Udgift -	- 60,100	179,600	199
Overskud	- 40,000	66,300	66
Togenes Gennemsnitsstørrelse (Aksler)	8,73	13,01	50
Kulforbrug pr. Lokomotivkm. kg.	4,4	6,2	41
Aktiekapitalen	Kr. 1,050,000	1,050,000	0
Indtægt pr. Kilometer af hver Rejsende -	3,37	2,96	÷14
— - — - — Tons Gods .. -	0,11	0,08	÷38

Det ses af disse Tal, at Banen har været i stigende Udvikling i det første kvart Aarhundrede af sin Levetid. Hvad der særlig kendetegner Hads-Ning Herreders Jernbanes Udvikling i Sammenligning med de andre af Landets Baner, er den stærke Stigning af Personbefordringen. Indtil 1898 kørtes der som ved de fleste private Baner med 3 Togpar daglig, men fra 1898 blev Togantallet forøget, fra 1ste Maj 1898 til 4 Togpar, fra 1ste Maj 1902 til 5 og fra 1ste Maj 1904 til 6 Togpar daglig. I det førstnævnte Tidsrum fra 1884 til 1898 var den gennemsnitlige aarlige Stigning af Personbefordringen 4,0 pCt., fra 1898 til 1909 har den aarlige Stigning gennemsnitlig været 6,7 pCt. Fra 1898 til 1909 har Stigningen for samtlige Baner i Landet, Statsbanerne iberegnet, gennemsnitlig været 3,0 pCt. aarlig. — Det synes som om Egnens Trang til at benytte Banen til Personbefordring har retfærdiggjort den — i Forhold til andre Baner — stærke Forøgelse af Togenes Antal.

Denne Forøgelse har iøvrigt ogsaa lettet Bestridelsen af den stigende Gods-befordring og har muliggjort at befri de af Personer mest benyttede Tog fra den Del af Godsbefordringen, der gør Toggangen langsom, saasom Udlæsning af Stykgods og Rangering. Den Omstændighed, at der ved Banens Anlæg er anvendt et saa billigt System med stærke Stigninger og snævre Kurver, har medført, at Stationerne har meget korte Horizontalpartier og korte Sidespor, og heraf følger igen, at Banen ikke egner sig for meget lange Tog, saa at den stigende Trafiks Fornødenheder naturligen er bleven tilfredsstillet ved en Forøgelse af Togenes Antal i Stedet for ved en yderligere Forøgelse af deres Størrelse.

Banen ender jo egentlig ved Viby; paa de 4,8 Kilometer fra Viby til Aarhus benyttes Statsbanens Spor. Denne Ordning medførte en betydelig Besparelse ved Banens Anlæg, og den Afgift, der skal svares til Statsbanerne for at benytte Sporet fra Viby til Aarhus og for Medafbenyttelsen af Aarhus Station, er saa moderat, at det første Projekt til Banen, der gik ud paa at føre den direkte ind til et Punkt ved Kysten lige Syd for Aarhus Havn, sikkert vilde være blevet meget dyrere saavel i Anlæg som i Drift. At den nuværende Ordning har sine Ulemper, er selvfølgelig. Køreplanen er afhængig af Statsbanernes, der naturligen har forbeholdt sig første Ret til Gennemførelsen af sine egne Tog, men der er altid fra Statsbanernes og deres Embedsmænds Side bleven vist Privatbanen en elskværdig og forstaaende Imødekommenhed, saaledes at vor Afhængighed hidtil aldrig har været følt trykkende. Det skal dog tilføjes, at denne Afhængighed af Statsbanerne saavel som de altfor indskrænkede Pladsforhold paa Aarhus Banegaard vanskeliggør Udviklingen henimod mere moderne og nutidssvarende Driftsformer, som en nær Fremtid sikkert bærer i sit Skød, hvad enten det bliver elektrisk Drift, eller det bliver Drift med Motorvogne eller lign.

De fra Banens Aabning gældende Takster benyttedes saa godt som uforandrede i de første Aar. Den 1ste Maj 1887 traadte et nyt Takstregulativ i Kraft, der ikke indeholdt nogen væsentlig Ændring for Godstaksternes Vedkommende, men indførte nye Takster for Personbefordringen, ca. 8 pCt. lavere end de tidligere. Disse Persontakster er endnu gældende. Ved et nyt Takstreglement, der traadte i Kraft 1ste Juni 1904, indførtes nye Godstakster, der var af samme Størrelse som de dengang gældende Statsbanetakster; dette betød en Nedsættelse paa ca. 25 pCt. Da Statsbanerne i 1908 foretog en mindre Forhøjelse af sine Godstakster, fulgte Banen efter og ændrede sine Godstakster i Overensstemmelse hermed fra 1ste August 1908.

Fra 1ste August 1904 har Banen haft Overenskomst med Statsbanerne om gennemgaaende Indskrivning af Gods.

Det vil ikke forundre nogen, at den stærke Udvikling, som Banen har gennemgaaet i de forløbne 25 Aar, ikke blot har faaet Indtægterne, men ogsaa Udgifterne til at stige. Mod Stigningen af Indtægterne har den ovenfor nævnte Nedsættelse af Taksterne, særlig paa Gods dannet en Modvægt, men Stigningen af Udgifterne er derimod bleven forøget ved den gennemgaaende Stigning af alle Priser, hvilket atter har medført, at Banens Bestyrelse flere Gange (1888, 1900, 1906 og 1909) har maattet forhøje Lønningerne for Banens Funktionærer, de sidste to Gange endog med temmelig betydelige Beløb. Dette har selvfølgelig medført, at Driftsoverskudet ikke procentvis er steget saa meget som Indtægten.

I Udbytte er der til Aktionæerne aarlig bleven udbetalt: i de første 6 Aar 2.

pCt.*), i de næste 2 Driftsaar $2\frac{1}{2}$ pCt., i 3 Driftsaar 3 pCt., i de to næste Driftsaar $3\frac{1}{2}$ pCt. og siden den Tid, første Gang for Driftsaaret 1897—98, 4 pCt.

Som det fremgaar af Jernbaneselskabets Love, bestaar Selskabets Bestyrelse af 9 Medlemmer, hvoraf 2 vælges af Aarhus Amtsråd, 1 af Aarhus Byraad, 3 af de 7 Sognekommuner og 3 af de private Aktionærer. Oprindeligt havde Selskabets Generalforsamling vedtaget en nogen anden Fordeling af Medlemmerne, nemlig saaledes, at de 7 Sognekommuner valgte 4 og de private Aktionærer kun 2 Medlemmer, men Ministeriet nægtede at stadfæste Lovene i denne Form, og Generalforsamlingen maatte ifølge Koncessionens Bestemmelse bøje sig for Ministeriets Afgørelse; men dette Spørgsmaal foranledigede megen Strid og mange ekstraordinære Generalforsamlinger. Lovene stadfæstedes først den 25de September 1886.

Den første Bestyrelse, valgt af Generalforsamlingen den 11te Februar 1885, bestod af:

- Valgte af Aarhus Amtsråd: Godsejer Chr. Neergaard, Aakjær.
 Gaardejer Niels Rasmussen, Pedholt.
- » » Aarhus Byraad: Grosserer Hans Broge, Aarhus.
- » » Sognekommunerne: Gaardejer Niels Pedersen, Randlev.
 Karetmager Rasmus Rasmussen, Odder.
 Gaardejer Jens Nielsen, Sander.
 Amtsrådsmedl., Lærer J. Andersen, Tranbjerg.
- » » de private Aktionærer: Justitsraad Rehling, Odder.
 Hofjægerm. v. Holstein-Rathlou, Rathlousdal.

Paa Generalforsamlingen den 24de Juli 1885 genvalgtes Bestyrelsen, idet dog Købmand P. W. Møller valgtes i Stedet for Hofjægermester v. Holstein-Rathlou. Den 30te Juli 1886 genvalgtes Bestyrelsen uforandret, men paa en ekstraordinær Generalforsamling den 12te November 1886 maatte af Hensyn til den Ændring, som Ministeriet havde foretaget i Lovene, Omvalg finde Sted, og den første »lovlige« Bestyrelses Sammensætning blev da følgende:

- Valgte af Aarhus Amtsråd: Gaardejer Niels Rasmussen, Pedholt.
 Amtsrådsmedlem Hans Kjeldsen, Aarslev.
- » » Aarhus Byraad: Grosserer Hans Broge, Aarhus.
- » » Sognekommunerne: Amtsrådsmedlem J. Andersen, Tranbjerg.
 Gaardejer Jens Mortensen, Ondrup.
 Gaardejer Niels Rasmussen, Rørth.

*) For første Driftsperiode, lig ca. $\frac{7}{8}$ Aar, udbetaltes $\frac{13}{4}$ pCt., hvilket svarer til 2 pCt. for et helt Aar.

Valgte af de private Aktionærer: Købmand P. W. Møller, Odder.
 Etatsraad Rehling, Odder.
 Hofjægerm. v. Holstein-Rathlou, Rathlousdal.

Af disse Mænd har kun Hofjægermester v. Holstein-Rathlou endnu Sæde i Bestyrelsen. Etatsraad Rehling, Amsraadsmedlem, senere Sparekassedirektør Andersen og Købmand P. W. Møller var Medlemmer af Bestyrelsen til deres Død, henholdsvis 1895, 1905 og 1908. Den nuværende Bestyrelse består af:

Valgte af Aarhus Amsraad: . . . Lensbaron Gyldenkrone, Vilhelmsborg.
 Amsraadsmedlem P. Kristensen, Taastrup.
 » » Aarhus Byraad: . . . Redaktør M. Simonsen, Aarhus.
 » » Sognekommunerne: . . . Bankdirektør Sommer, Odder.
 Amsraadsmedlem H. Simonsen, Saksild.
 Gaardejer S. Knudsen, Tranbjerg.
 » » de private Aktionærer: Hofjægermester v. Holstein-Rathlou.
 Grosserer Joh. Baune, Aarhus.
 Købmand G. Nielsen, Odder.

Foruden disse Mænd har følgende haft Sæde i Bestyrelsen:

Gaardejer Jens Rasmussen, Gosmer.
 Amsraadsmedlem Mikkell Jensen, Krogstrup.
 Købmand L. W. Svendsen, Aarhus.
 Gaardejer Anders Jørgensen, Dyngby.
 Proprietær Høiriis, Petersminde.
 Gaardejer Rasmus Christensen, Rørth.
 Kancelliraad Hansen, Odder (senere død).
 Gaardejer A. Voergaard, Fillerup.
 Gaardejer A. Joh. Rasmussen, Smederup.
 Forpagter Beck, Gersdorflund.
 Grosserer M. Hansen, Aarhus.
 Proprietær v. Lowzow, Faurgaard.
 Stiftamtmand, Kammerherre Dreyer, Skanderborg.
 Tømremester Chr. Jensen, Odder.

Formand for Bestyrelsen har været: Etatsraad Rehling til 1895, Hofjægermester v. Holstein-Rathlou til 1907 og derefter Grosserer Baune.

Jernbanens første Driftsbestyrer, Ingeniør cand. polyt. W. E. Tornøe døde i Februar 1897. Som hans Afløser antoges fra 1ste April 1897 daværende Driftsbe-

styrer ved Horsens-Juelsminde Jernbane, Ingeniør, cand. polyt A. Bentzon. Af Jernbanens første Funktionærer er endnu følgende tjenstgørende: Stationsforstanderne Erichsen, Odder; Jensen, Tranbjerg; Kastberg, Maarslet; Pedersen, Beder og Pedersen, Malling. Stationsmester R. P. Nielsen, Neder-Randlev. Portør H. Pedersen. Togsførerne Christensen, Marlens og Sørensen. Banemester Jensen. Baneformændene S. P. Jensen og P. Jensen. Pudser S. P. Larsen.

»Hadsherreds Jernbane« var oprindeligt Banens Navn, men paa en Generalforsamling den 27de August 1884 blev Navnet forandret til »Hads-Ning Herreders Jernbane«. Denne Navneforandring — det kortere Navn havde af praktiske Grunde været at foretrække — viste, at Foretagendet blev omfattet af hele Egnen med en levende Interesse. Og denne Interesse har holdt sig gennem de 25 Aar; Vidnesbyrd herom er det store Antal Aktionærer, der Aar for Aar møder til Selskabets Generalforsamling. »Føllet« eller »Oddergrisen« var Øgenavne, som Folkevittigheden gav de smaa Tog gennem Hads og Ning Herreder, men disse Tog har siden udviklet sig baade i Længde og i Mængde, og til Assistance for de smaa »Cigarkasser« er senere tilkommet rummeligere og mere komfortable Vogne, ja endog en »Salonvogn« ejer Banen. — Banen har i de forløbne 25 Aar udviklet sig sammen med sin Egn og er bleven et naturligt og nødvendigt Redskab for Egnens Erhvervsliv, og dette Forhold vil forhaabentlig vedvare og fortsættes i de næste 25 Aar og videre.



Hads-Ning Herreders Jernbane

1884—1909.

Oversigt over Driftsresultaterne.

Driftsaar	Antal Rejser	Tons Gods	Driftsindtægt, Kroner				Drifts-udgift Kr.	Drifts-over-skud Kr.	Udbytte til Aktio-nærer o/o
			Personbe-fordring	Gods-belordring	Andre Ind-tægter	Indtægt ialt			
1884—85 ^{*)}	104364	10037	54694	25772	3752	84218	46110	38108	1 ³ / ₄
1885—86	128184	12870	61409	32597	6110	100116	60131	39985	2
1886—87	130884	13782	60528	34973	5795	101296	59058	42238	2
1887—88	135506	14372	57280	36048	5960	99288	63543	35745	2
1888—89	138568	17406	59529	42911	6130	108570	68154	40416	2
1889—90	141740	18986	62301	45611	7125	115037	70340	44697	2
1890—91	144807	19589	65759	46238	6675	118672	71982	46690	2 ¹ / ₂
1891—92	150161	20200	64353	48970	7060	120383	70936	49447	2 ¹ / ₂
1892—93	162107	21351	70817	50741	6963	128521	77354	51167	3
1893—94	167587	21928	72119	53333	7687	133139	76630	56509	3
1894—95	166235	21871	71805	52962	9755	134522	81959	52563	3
1895—96	177859	26953	76335	63655	10593	150583	85717	64866	3 ¹ / ₂
1896—97	185217	28592	79673	68338	10594	158605	91809	66796	3 ¹ / ₂
1897—98	194204	31210	86035	74902	11134	172071	99656	72415	4
1898—99	215454	28841	92300	72483	10454	175237	111357	63880	4
1899—00	231551	32941	95040	78966	11829	185835	121952	63883	4
1900—01	250610	31924	103867	79126	11491	194484	135118	59366	4
1901—02	259002	31918	106600	79208	10926	196734	135495	61239	4
1902—03	261665	38033	110228	93057	11663	214948	132139	82809	4
1903—04	283936	38596	121592	96060	13253	230905	133622	97283	4
1904—05	296160	45174	126663	90362	15215	232240	143830	88410	4
1905—06	323242	50810	134982	89470	21570	246022	155244	90778	4
1906—07	342846	51491	141542	90197	14536	246275	181853	64422	4
1907—08	335972	52167	139184	90117	16638	245939	179633	66307	4
1908—09 ^{**)}	357500	54000	146000	99000	15000	260000	180000	80000	

*) Kun 286 Dage.

**) Ifølge kalkulatorisk Opgørelse.



Grosserer Joh. Baune, R. af Dbg., Dbrn.,
Aarhus,
Formand.



Amtsrådsmedlem H. Simonson,
Saxild,
Næstformand.



Bankdirektor H. Somner,
Odder,
1die Medlem af Forretningsudvalget.



Holjægermester
C. F. E. v. Holstein-Rathlou, R. af Dbg.,
Rasklousdal.



Gaardejer S. Knudsen,
Tranbjerg.



Redaktør M. Simonsen,
Aarhus.



Lensbaron O. T. C. Gyldenkrone,
Vihelmsborg.



Amtsrådsmedlem P. Kristensen,
Taarup.



Kobmand G. Nielsen,
Odder.

Den nuværende Bestyrelse.



Afd. Kammerraad Kiørboe,
Skjægs Mølle, Odder.



Afd. Gæstgiver Holck,
Odder.



Afd. Kjøbmand Niels Jensen,
Malling.



Afd. Grosserer Hans Broge,
C. af D. Dbm.,
Aarhus.



Afd. Gaardejer M. Christensen,
Beder.



Afd. Exatsraad Stallknecht,
Horsens.



Fhv. Gaardejer N. Rasmussen, Dbm.,
Rørch.

Det første Udvalg, valgt den 21. November 1874.



Afd. Etatsraad Rehling, R. af D.
Odder.



Afd. Kammerraad Kjørboe,
Skjægs Mølle, Odder.



Afd. Grosserer Hans Broge,
C af D, Dbn.,
Aarhus.



Hofjægermester
C. F. E. v. Holstein-Rathlou, R. af Dbr.,
Rathlousdal.



Phv. Møller S. Jensen,
Fillerup.

Den første Bestyrelse, valgt 11. April 1876.



Afd. Sparekassedirektør J. Andersen,
R. af Dbg.
Aarhus.



Afd. Skovrider P. Schröder,
Vilhelmsborg.



Gaardejer Kr. Rasmussen,
Gunnestrup.



Afd. Gaardejer J. Nielsen, Dbm.,
Malling.



Afd. Gaardejer P. Rasmussen,
Nølev.



Afd. Kancelliraad S. Jensen,
Fensholt.



Afd. Købmand J. Raupach, F. M.,
Odder.



Fhv. Lærer Hviid,
Odder.



Afd. Proprietær Aggesen,
Vejlskovgaard.

Agitationsudvalget, valgt den 11. April 1876.



Afd. Kobmand M. Meden,
Aarhus.



Afd. Landstingsmand N. Rasmussen,
Lisberg Terp.



Afd. Gaardejer K. Jacobsen,
Tranbjerg.



Afd. Folketingsmand,
Dr. phil. Gert Winther.



Afd. Gaardejer J. Nielsen, Dbn.,
Malling.



Afd. Gaardfester R. Rasmussen,
Spottrup.



Afd. Gaardejer R. Andersen,
Rude.

Den store Komité,



Ald Gaardejer H. B. Christiansen,
Flojstrup.



Forstander M. Jensen, Dbn.,
Krogstrup.



Kabinand O. Langballe, R. af Dbg., Dbn.,
Aarhus.



Assurancebestyrer Wisloft, R. af Dbg.,
Aarhus.



Bankdirektør Gall, F. M.,
Odder.



Gaardejer H. Hesselund,
Boulstrup.



Gaardfæstcer Eske Petersen, Dbn.,
Spottrup.

valgt den 16. April 1881.



Afd. Grosserer Hans Broge,
C. af D., Dbm.,
Aarhus.



Hofjægermester Chr. Neergaard, R. af D.,
Aakjær.



Afd. Etatsraad Rehling, R. af D.,
Odder.



Hofjægermester
C. F. E. v. Holstein-Rathlou, R. af Dbg.,
Rathlousdal.



Sparekassedirektor J. Nielsen, Dbm.,
Odder.

Koncessionshaverne
(Forretningsudvalget).



Afd. Entreprenør Lauritz Petersen, f. M.



Afd. Entreprenør,
Kammeraad J. C. F. Wätzold



Fhv. Generaldirektør J. V. Tegner,
C. af Dbg., Dbm.



Afd. Driftsbestyrer W. E. Tornøe,



Driftsbestyrer A. Benzøn.



Vurderingsformand N. Rasmussen,
Pedholt.



Afd. Købmand P. W. Møller,
Odder.



Vognfabrikant R. Rasmussen. Dbm.,
Odder.



Afd. Amdraadsmedlem H. Kjeldsen,
Aarslev.



Afd. Landstingsmand J. Mortensen,
Øndrup.



Gaardejer J. Rasmussen,
Gosmer.



Byv. Købmand L. V. Svendsen,
Aarbus.



Gaardejer A. Jørgensen,
Dyngby.



Proprietær Hørris,
Petersminde.

Tidligere Medlemmer af Bestyrelsen,
hvis Billeder ikke findes paa foranstaaende Blade.



Ald. Kancelliraad Hansen,
Odder.



Forpagter Beck, R. af Dbg.,
Gersdorffslund.



Gaardejer A. Voergaard,
Fillerup.



Hofjægermester v. Lowzow,
tidl. Faargaard.



Gaardejer A. Joh. Rasmussen,
Smederup.



Grosserer Mathias Hansen,
Aarhus.



Tømremester, Løjtnant Chr. Jensen,
Odder.

Tidligere Medlemmer af Bestyrelsen,
hvis Billeder ikke findes paa foranstaaende Blade.

