

"Banesagen" 1877 - 1923.

af Margaret Skelmose.

I anden halvdel af forrige århundrede og i begyndelsen af 1900-tallet huserede jernbanefebere i Danmark. Al transport over land var hidtil foregået ad åløb samt med hestevogn eller på gåben, så der skal ikke megen fantasi til at forestille sig den lettelse i gods- og persontransport, jernbanerne skabte. Rougsø var også smittet af begejstringen over jernbanens velsignelser, og der var fra 1870'erne til 1920'erne mange planer fremme om forskellige forbindelser i det, der engang hed Rougsø og Sønderhald Herred. Allingåbro havde fået sin bane med forbindelse til resten af verden i 1876, så planerne gik ud på at skaffe Ørsted, Vivild og andre af egnens små byer forbindelse til Allingåbro med en privatbane.

Man har på forskellige tidspunkter været meget langt fremme med disse planer og tilsyneladende lige på nippet til at gå i gang, uden at der sker mere. Det har p.t. ikke været muligt for mig at finde ud af hvorfor. Min beretning bliver ikke fyldestgørende, men kan kun indeholde, hvad der indtil nu har været muligt for mig at skaffe oplysninger om. Man kan i sognerådsprotokollen for Ørsted kommune se, at sognerådet til mødet d. 19. februar 1877 vedtager et forslag om at yde et tilskud på 10.000 kr. til en påtænkt sporvej Allingåbro-Ørsted. Dog med det forbehold, >>at der flere steder på vejen bliver overkørsler, således at de, hvis heste er bange for sporvognen, kan holde der, medens den passerer<<. Villigheden til at yde økonomisk støtte er altså til stede, men sporvej bliver der ingen af. I 1900 fremkommer et udvalg i Rougsø Herred med et forslag om en bane Allingåbro-Ørsted-Vivild-Nørager-Fjellerup-Tranehus-Gjerrild eventuel med en sidebane Ørsted-Udby. Det øvrige Nord- og Midtdjursland kommer også med forslag om forskellige andre privatbaner.

Det var i alle disse planer meningen, at togene skulle være elektriske, og at elektriciteten til driften skulle komme fra tørvebrænding i elektricitetsværker opført tæt ved moserne. Planen om et elektricitetsværk ved Løvenholm mose var langt fremme. I >>Mosebladet<< fra maj 1907 kan man således læse følgende: >>Med Stærkstrømslovens Vedtagelse er Anlægget af de påtænkte Moseelektricitetsværker muliggjort, og der vil sandsynligvis allerede i Sommer blive taget fat på et sådant Værk i umiddelbar Nærhed af Løvenholm Mose. Værket skal forsyne Egnen mellem Aarhus, Randers, Grenå og Ebeltoft, og muligvis også disse 4 Købstæder med Elektricitet til Lys og Kraft, samt afgive strøm til de af Ministeren foreslåede Elektriske Jernbaner der på Egnen<<.

Der kom intet elektricitetsværk ved Løvenholm mose, og det eneste der kommer ud af disse planer om jernbaneforbindelser i Nord- og Midtdjursland er i jernbaneloven af 1908 en bane mellem Ryomgård og Gjerrild med forbindelse videre til Grenå, færdig i 1911. Der var i jernbaneloven af 1908 også planer om en bane fra Allingåbro til et punkt på Romgård-Gjerrild-banen. Denne del af planen blev aldrig realiseret.

Men i Rougsø giver man ikke op. Ørsted og Vivild er stadig på banen, nu med planer om en forbindelse til Allingåbro-Ørsted-Vivild.

Til et sognerådsmøde i Ørsted kommune d. 12. juli 1915 vedtages der at yde 100.000 kr. til banen Allingåbro-Ørsted-Vivild. Dog med den forudsætning, at Holbæk yder 38.000 kr., og at bevillingen godkendes ved en sogneafstemning. Vivild-Vejlby sogneråd vedtager på et møde d. 27. juli 1915 derimod ikke at ville yde sin del af tilskuddet på 100.000 kr. Fire

stemte for bevillingen, men et knebent flertal på fem var imod, nemlig medlemmerne fra Vejlbys sogn: Her havde man jo en bane i forvejen og ingen speciel interesse i, at andre også skulle have det. Vivild kræver herefter en sogneadskillelse, og Vejlbys protesterer: Her anser man ikke en så lokal og snævert afstukken bane for fyldestgørende til at afhjælpe Banetrangen for pågældende egn, men nærmest som et middel til at fremme Byerne Ørsted og Vivilds særinteresser<<. Desuden er >>Vejlbys Sogn for lille og navnlig er dets jordværdier for små og øvrige værdier alt for forskydelige til at danne en selvstændig kommune<< (fra sogneprotokollen d. 4. november 1915).

Et efterfølgende sognerådsvalg afgør sagen, idet Vivilds sogn får flertal i sognerådet, og man bevilger nu 184.000 kr. til projektet, da der er sket en stigning i de beregnede udgifter til banen fra ca. 600.000 kr. til 1.000.000 kr. Ørstedssogn bevilger et tilsvarende beløb, og amtet giver et tilskud på 6.000 kr. pr. km.

På det store privatbaneforslag på finansloven 1917 blev banen bevilget med statstilskud. Nu skulle alt være klart, men der sker ikke mere.

Det næste jeg har i sagen er en brevveksling fra 1923 mellem boghandler P. Nielsen i Ørsted på den ene side og ingeniør Vieth, Ebeltoft, samt en bankbestyrer i Vivild, Jørgen Grand, på den anden side. Nielsen og Grand var medlemmer af det udvalg, som arbejdede på projektet, og ingeniør Vieth var hyret til at komme med forslag til løsning af den elektriske side af sagen. Brevene viser med al tydelighed, at det går trægt, som f.eks. her i et brev fra Nielsen til Grand dateret d. 10/08:

Som du vist ved, skrev jeg en af de første dage i juli til direktør Raben (banedirektøren) for at minde om vor Sag og bede ham fremskynde den. Da jeg intet har hørt siden, spurgte jeg ingeniøren. Han har heller ikke hørt noget, jeg spurgte ham, hvad han mente om at få vore folketingsmænd til at pirre dem derinde. Det ser du jo, han beder os selv afgøre, når jeg har talt med ham derom, har han gerne skudt det til side.

Nielsen har til Jørgen Grand vedlagt et brev fra ingeniør Vieth, som viser, hvorledes planerne for banen her i 20'erne ændrede sig p. g. a. den stigende konkurrence fra bilerne. Der citeres her fra hans brev:

>>Banerne har sikkert ikke udspillet deres rolle, men deres driftsform er ikke længere tidssvarende, og når denne forandres, vil bilerne ikke længere være nogen alvorlig konkurrence, men snarere være henvist til at være føde- og transportmiddel for banerne. Bilkonkurrencen har skabt to yderligere krav: 1) Person- og godstrafik må, i alt fald overvejende grad, skilles ad, og 2) Privatbanens tog må, hvor tilslutningen er af sekundær betydning, føres ud over dette og ind til oplandets hovedstation, in casu Randers. I tilfælde af, at statsbanerne går over til motorbag-drift på Østbanen, hvad de utvivlsomt engang gør, er denne sidste betingelse muligvis ikke nødvendig. Og midlet hertil er indførelse af motorbag-drift: Et fast godstog hver dag, i fornødent omfang suppleret med ekstratog (Slæbere), når det ene tog er utilstrækkeligt, og ellers små, hyppige motorvogntog, der føres hurtigt igennem og kun holder brøkdele af en minut på stationerne.

Men de gør sikkert klogt i at skyde banesagen ud lidt endnu; den fordelsagtigste motorvogn- type og driftsform kan ikke siges at være funden, men der eksperimenteres på

fuld Kraft, og når løsningen er der, vil interessen for deres bane nok blive gjenvakt<<. (Vieth til Nielsen 29/11 1923)

P.g.a. konkurrencen fra bilerne måtte persontransporten adskilles fra godstransporten og gå over til motordrevne tog med hyppige afgang. Vieth mener ikke, at løsningsmodellen ligger helt klar endnu, og det får ham til at udskyde sagen. Det er den efterhånden nok blevet så længe, at den til sidst ikke længere er relevant. Vieth får nemlig ikke ret i sin profeti om, at bilerne kun bliver et underordnet vedhæng til togene. I realiteten er det netop bilerne, som i løbet af 20`erne overflødiggør et tæt toget. En postvogn har fx allerede i 1920 afløst hestevognen til post- og persontransport på ruten Allingåbro-Vivild-Lystrup, og det varer heller ikke længe inden den første bus, som nogle endnu kan huske, dukker op. En ladvogn med bænke i hver side. Også vognmændene udskifter efterhånden hestevognen med en bil.

Jernbaner blev herefter noget man begyndte at nedlægge i stedet for at bygge. I dag - to til tre generationer senere - er én til to biler pr. husstand normen, og Allingåbro Station forvandles til et museum.