



Indkørsel til TKVJ Sdr. Felding station. Foto: Olaf Skov.

Princippet er stort set det, at skinnerne ved hjælp af en slæde, der glider på svellerne, men under skinnerne, rykker disse sidste løs fra svellerne, uden hverken at skille samlinger eller andet. Der levnes altså to skinnebånd,

der snor sig à la to slanger bagud. De tiloversblevne skruer og spiger samles manuelt og lægges i den fremstrakte hånd, der består af grabben på den larvefodstraktor, der leverer de nødvendige kræfter.

FFJ

— Sæbybanen — har vi tidligere hørt en del om, men der har været afholdt endnu et udsalg, og det tilmed fra en yderst vellevende bane, nemlig

SB

Til Fårup (Mariager) er her sendt B 11 og C 32. Til Frederikshavn (DJK) er sendt M 1 samt en vogn med reserve-dele. Hurra for den reddede M 1!

Endelig er til ophugning på havnen i Frederikshavn sendt følgende materiel: C 31, tre lukkede godsvogne, litra I, seks do, litra Q, og fem åbne, litra P. Til Jerup, ligeledes til stedlig ophugning et damploko, en motorvogn samt en personvogn.

— — —
En epoke i dansk privatbanehistorie er ved at være udrundet. Atter en epoke. — Og det er ikke den sidste.

18.



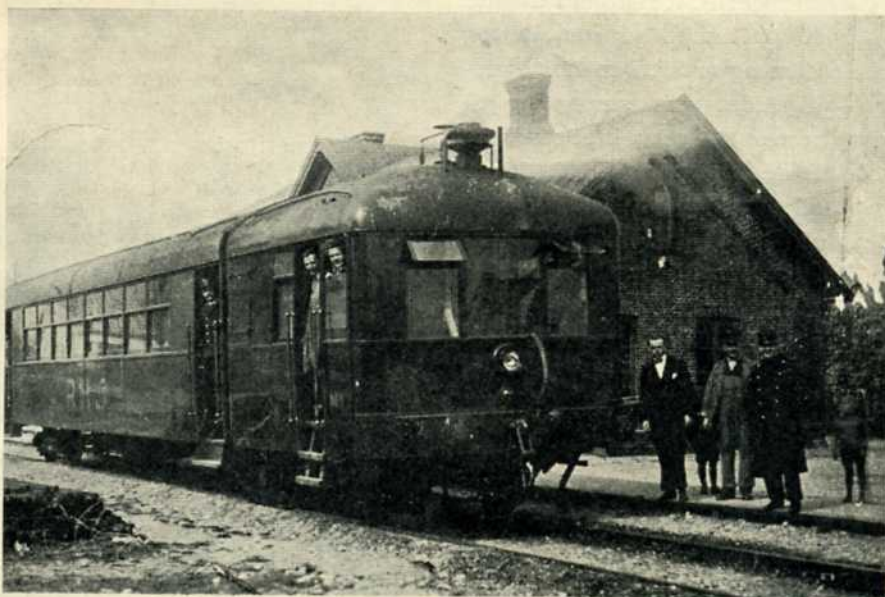
Farvel til Randers-Hadsund Jernbane

9. oktober 1883 — 31. marts 1969

På det nedlagte Rævsbæk teglværk syd for Hadsund. Et mærkeligt sted at stå rent banemæssigt, siger De.

Javel, det må erkendes, men på den anden side er der dog svage banemæssige relationer i valget af netop dette sted. Dels dette, at et tunge- og hjerteløst sporskifte i RHJ viste vej ind mod teglværket, et tidligere tilsluttet privat sidespor på RHJ — nu helt tilgroet, men dog med intakte skinner. Dels også dette, at Rævsbæk teglværk — tilgroet og forfaldent — rummer noget af det mindste af miniskinneprofil. Noget med 4-5 kg pr. m? Sporvidden er 600 mm, og tipvognene fulde af ler med meterhøj vegetation i.

Et teglværk faldet for udviklingen, for stordriften, for strukturrationaliseringen, jo finere betegnelser, jo bedre dækker det måske? Dækker over noget, som måske er svært at forklare med



Dampvognen 1883-1897

enkle ord. Lettere er det nok at sige med enkle ord, at RHJ – at bl. a. RHJ – indstiller driften pr. 31. marts 1969.

Og så kan det jo være så revnende ligegyldigt, om lukningen skyldes ind under struktur eller ikke-struktur. Ikke alene stedet, men også nabolaget er spormæssigt interessant, kort mod nord Sønder Hadsund med den gamle endestation for RHJ, jft. senere, med datidige remiser, let genkendelige, med, lidt længere mod nord, den miksede bro, der vel i sig selv er den egentlige drivfjeder, hvad lukningen angår.

Broen, der bærer såvel skinnegående som ikke-skinnegående trafik, dog kun én ting ad gangen, er nær sin livsaften og skal erstattes af en mere moderne, og så kniber det med at få råd til også at lægge skinner.

Åmølle trinbræt

Også Åmølle ligger nær. På den anden side af amtsvejen ligger det nedlagte kalkværk, hvor der endnu findes en del sporrester, sporvidden her 500 mm samt nogle endnu anvendelige vogndrejeskiver. Det var endvidere her

– ved Åmølle trinbræt – det skitseprojekterede sidespor til Dansk Salt skulle gå fra. Først mod nord, svingende nord-vest-vest, passerende derefter Dania og endende ved Dansk Salt. Det endte altså før det blev etableret, det blev til vognbørnstransport til/fra Hobro i stedet, men det kunne måske have været medvirkende til at holde RHJ i live nogle år.

Det grønnes mellem sporene her ved Åmølle, det gør det i øvrigt i en del af holdestedernes spor, det er ligesom resistensen mod det at RHJ anvendte sprøjtemiddel er mere udpræget, end det man møder på andre baner.

Historien

Vi bør starte med den – historien altså. I korte træk i hvert fald.

Den 25. maj 1881 udstedtes den lov, der hjemlede koncessionsudstedelse til RHJ. Allerede 16. september 1881 udstedtes denne koncession gældende til 1961, og Scandia (Rowan) påbegyndte straks anlægsarbejderne.

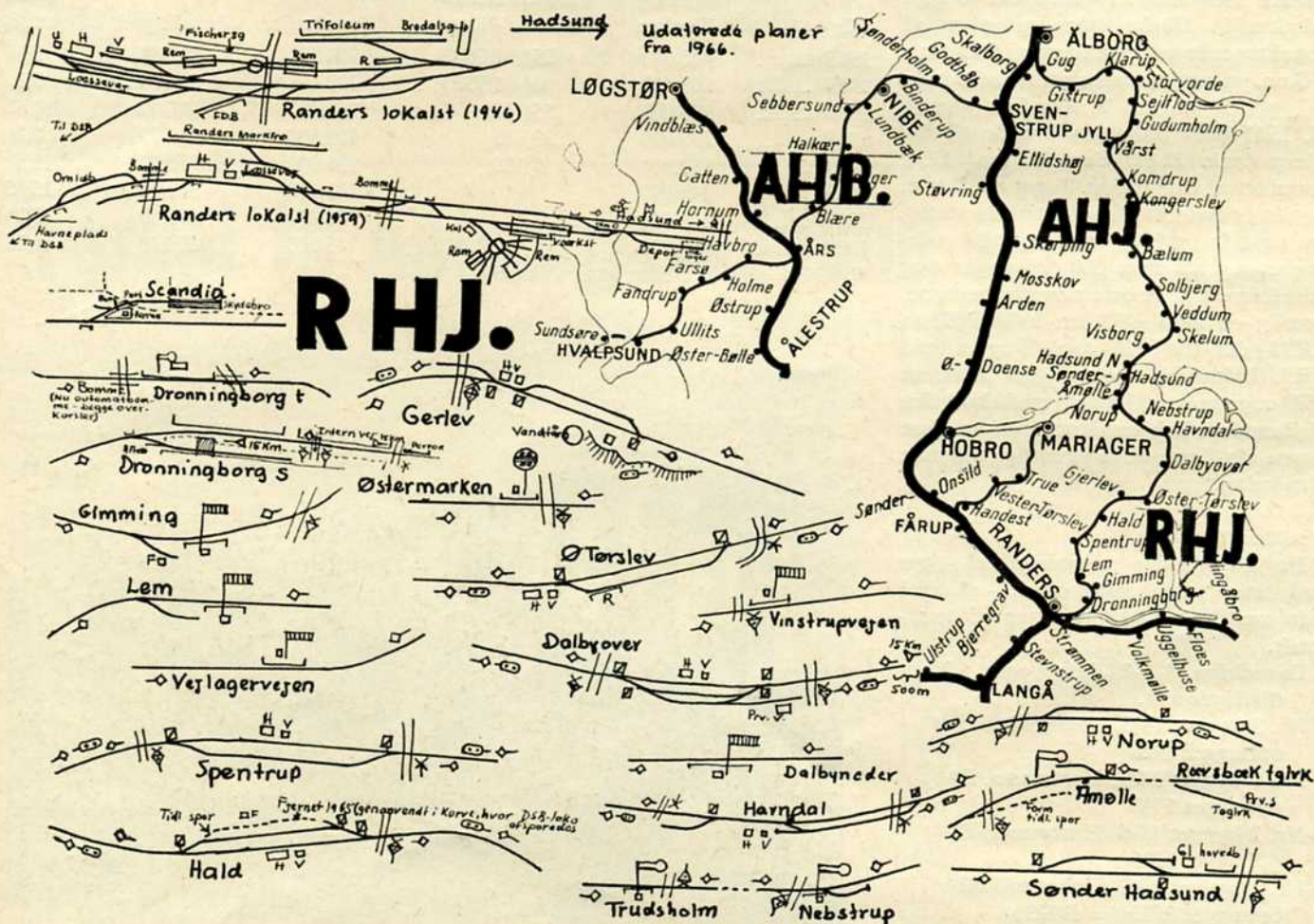
Åbningen fandt sted den 9. oktober 1883. Forud var – som vanligt – gået diskussioner bl.a. om linieføring, og i

1875 var der tanker om en bane Ålborg-Hadsund-Randers, herunder også bro ved Hadsund, men planerne konkretiseredes altså alene i den sydlige delstrækning. Ingeniør Rowan tilbød 1880 at bygge denne strækning for 1,4 mill. kr., alt inklusive. Heraf ville den herre selv indskyde de 720.000 kr. samt drive banen i 10 år mod at erholde 60% af bruttoindtægten. Anlægget bød bl. a. på det særsyn, at der anvendtes langsveller og hult skinneprofil.

Der var også det særsyn, at der blandt materiellet – tre loko, to personvogne, fem rejsegodsvogne og 20 godsvogne – var to dampvogne (to af de nævnte tre loko). Allerede fra den officielle åbning bortforpagtedes banen til Localeisenbahnen-Betriebs-Gesellschaft, Hamburg.

De første år kørte dampvognene et kilometerantal varierende fra ca. 65% af det samlede kilometerantal og ned efter. Dette varede til omkring 1. april 1897, hvor vognene toges ud og byggedes om til almindelige personvogne.

1. oktober 1923 overdroges banen, der først blev købt af staten samme dag – til A/S RHJ og samtidig påbegyndtes



Stræknings- og stationsplaner for Randers-Hadsund og Ålborg-Hadsund

en hårdt tiltrængt ombygning af sporet (1924-25).

Vognmateriellet

Udover det, der allerede er nævnt, kan kortelig opremses følgende:

1. februar 1919 er kun godsvogne tilgængelige, alle à 10 t bæreevne. 10 lukkede F, nr. 11-20, heraf havde nr. 19-20 dog påmalet last 7,5 t, idet de vejede 6,7 t mod de øvrige 6,1 t, og sporet kunne ikke bære store vægte! 15 lavsidede åbne P, nr. 6-20.

1. april 1925 alt uændret.

Pr. 1. juli 1927: ÷ P 13, + F 21 og + H 10 (tara 6,8, men uden forbud).

Pr. 1. juli 1929: + P 4-5.

Pr. 1. juli 1931: 11 F, nr. 11-21, en H 10, 20 åbne lavsidede P, nr. 2, 4-12, 14-20, tre højsidede K, nr. 1-3. Alle last 10 t, undtagen de tre K, der kunne laste 15 t. Endvidere er nu kommet til M 1-2, hver med 78 pladser + 32 ståpladser, tara 33 t, fra Scandia 1927.

Kortelig bør her også nævnes de særprægede lokalvogne, som ingen andre baner ville kendes ved, på grund af deres unormale profil. Brede (for brede) var de, buet tag og uden gavldør. Derfor nødvendigvis kun anvendelige i lokaltrafik. Måske står stadig en af vognkasserne ved remiserne i Randers.

Som en art idéassociation følgende:

Tog 1212, togart B, Randers afgang kl. 15.11 over Silkeborg-Brande til Esbjerg (ank. 22.51) den 19. maj 1934, fremført af D-maskine. Toget medførte, og det er baseret på autentiske notater, fra Brande en CSS, en E samt 37 godsvogne, og af disse 37 godsvogne var ikke færre end de otte privatbanevogne, nemlig en hvid AHJ, en hvid FFJ, to AHTJ (den ene hvid), tre SB og en hvid RHJ. Idéassociationen ligger deri, at RHJ-vognen var læsset med kød fra Hadsund til Esbjerg havn, og i at disse vogne sås flere gange ugentlig på denne strækning.

Trækraften

Begyndt på den materielle del – om end det er meget summarisk – så også lidt om de forskellige arter af trækraft.

Damploko A 1-2 dampvogne, Scandia/Nydquist.

Nr. 3 bygget 1883, Borsig, C^r ophugget 1926

Nr. 4 bygget 1882, Hartmann, B^r ophugget 1940

Nr. 2 bygget 1898, Hartmann, B^r ophugget 1926

Nr. 1 bygget 1882, Hohenzoll B^{2r} ophugget 1935 (= P 123)

Nr. 5 bygget 1886, Stettin, 1B-T2

ophugget 1931 (GJ 10 = DSB S 352)

Nr. 2 bygget 1926, Henchel, 1C^r ophugget 1966

Nr. 3 bygget 1930, Henchel, 1C^r ophugget 1963

Nr. 1 bygget 1913, Henchel, 1B^r ophugget 1951 (HH 13 – RHJ 1936)

Nr. 6 bygget 1913, Henchel, 1C^r ophugget 1954 (HLA 3 – RHJ 1946)

Motor

M 1-2 nævnt foran, oprindelig med Kiel 150 hk benzinmotor.

M 3, Triangel 1928, tidl. DSB ME-vogn til RHJ 1939, udrangeret 1953.

M 3, Scandia 1926, tidl. SNB M 1, 1949 = DSB MBF 481, RHJ 1959.

M 4, Triangel 1930, tidl. KS M 2, til RHJ 1943, udrangeret 1952.

DL 41, Frichs 1953, 375 hk, dieselelektrisk.

Endvidere Frichs traktor, 1949, 60 hk, dieselelektrisk.

Sluttelig skal så føjes ind OMB MD = RHJ M 4 og MFVJ M 4 = RHJ DL 42.

Skal vi nævne skinnebusserne også, trods nogen usikkerhed for så vidt an-

går de seneste år, så har der i banens eje været: SM 51-55 og SP 61-62. Heraf er nr. 53 tidl. RØHJ nr. 2, nr. 54 tidl. LB nr. 1 og nr. 55 tidl. HTJ nr. 18.

Der samkøres i stort omfang med AHJ, hvorved der bydes de rejsende direkte forbindelse – uden togsifte – udover Hadsund. Dette kan medføre, og gør det, at RHJ-materiel optræder i Thisted, men til gengæld, om man så må sige, kører efterår 1968 nyovertaget HP MS 30 i originalt antræk på RHJ. Et orange provoislæt i alt det røde!

Køreplan og statistik

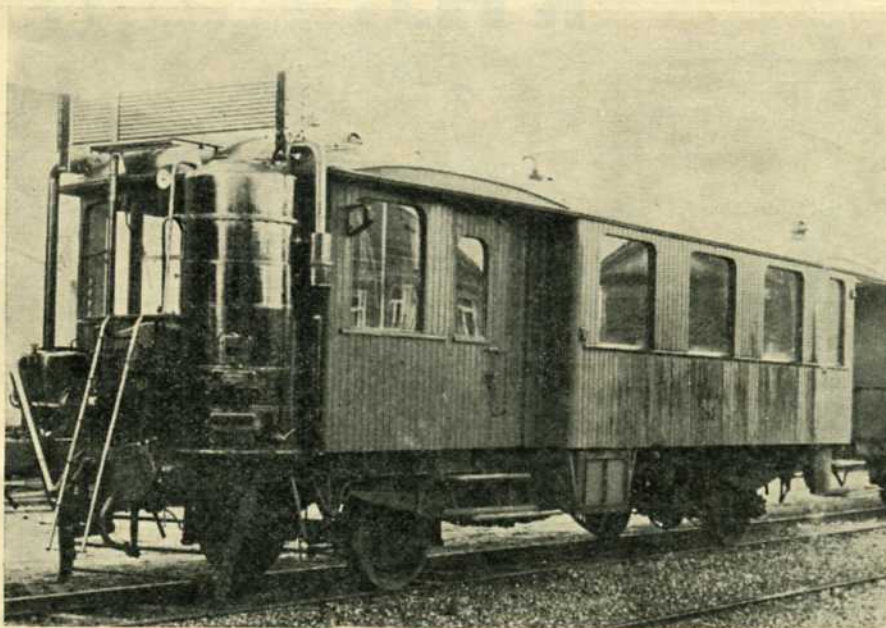
Om køreplanen blot disse ganske få oplysninger:

1. oktober 1912. Randers privatbanestation-Hadsund Syd 40,7 km. Fire togpar i tiden 5.40-21.20, køretid 1³/₄-3 timer. Tre krydsninger i Hald. 15. maj 1938. Otte togpar Randers privatbanestation-Hadsund Nord. Nu 41,8 km og i tiden 6.00-23.00. Køretid 70-90 minutter. Tre af togparrene førte såvel 1. som fællesklasse.

Om statistikken, der jo kan anvendes på uendelig mange måder, er neden-

År	Togkm	Motor Damp Skbus -% ca.	Antal rejs.	Antal t gods	Aksl. pr. tog
1965	415.000	25/ 0/75	254.800	32.500	5,6
1955	306.400	0/ 1/99*)	229.800	31.100	7,3
1945	126.000	55/ 45/	239.700	82.300	11,6
1935	235.000	33/ 67/	129.500	25.300	7,2
1925	113.800	0/100/	136.000	25.100	15,5
1915	149.000		183.100	33.900	15,85
1907	121.800		126.300	29.400	15,2
1899	87.200		85.500	17.100	11,33

*) 99% = såvel motor som skinnebus



RHJ M 3 med generator

stående eksempler hentet, og de skulle være så reelvante, at de kunne tale direkte til læseren.

Diverse

Det blev altså broen, der væltede banens do. Underligt nok, for så vidt som der vil gå både år og dag forinden denne bro påbegyndes, endsige står færdig. Det blev disse urovækkende tanker, der også bremsede indsættelse af Y-tog på RHJ.

Det er som om banerne lever i dølgsmål, som om blot en enkelt offentlig officios tilkendegivelse af mistillid omgående medfører, at alle pludselig nærer mistillid, hvilket igen manifesterer sig i panikagtigt frafald. Banen dør. Ved er RHJ kun delvis et skoleeksempel herpå, idet banegårdsforholdene i Hadsund ville blive en kolossal dødvægt at slæbe på. Kolossal fordi det, der nu deles mellem AHJ og RHJ fra 1. april 1969 alene ville påhvile sidstnævnte bane. At lade samme bane ende i Hadsund Syd endnu engang ville næppe være en brugbar løsning, snarere en nødløsning, der ville give banen endnu mere åndenød.

Broens historie er i korthed følgende: Længde 260 meter. I 1884 anslået at ville koste 166.000 kr. 1899 var prisen

450.000 kr., og så i 1900 startede byggeriet, åbnet 1904.

1924 skete en restaurering omfattende hovedreparation samt udvidelse af gennemsejlingsåbningen. Disse ting kostede da 300.000 kr. Broen er i øvrigt statsejet, mens vedligeholdelse stort set betales af privatbanerne (AHJ har gentagne gange ytret utilfredshed med at skulle betale ca. en trediedel af det samlede beløb) og amtet.

Om RHJ i øvrigt disse spredte oplysninger. Togenes gennemførsel direkte til/fra Hadsund er nævnt foran, skæringsdato var 23. maj 1928. 20. maj 1951 var også en skæringsdato, idet togene fra denne dato gennemførtes til/fra Randers statsbanestation. Den nye lokalstation var dog først klar til ibrugtagning den 15. december 1952. Den hidtidige lokalstation blev for den sum 300.000 kr. solgt til fragtmandscentral, og bygningen er nedrevet i efteråret 1968.

Scandia og Dronningborg sidesporet skulle vel have en reel mulighed for at overleve i lighed med f.eks. NFJ til Haustrups fabrik (et tidligere indgået lejemål pr. 1970 synes pludselig måske at kunne vælte dette sidstnævnte spor). Om Dronningborg-forbindelsen forhandles efterår 1968.

Dronningborg, der til nedlæggelsen havde to trinbrætter, hvoraf det gamle,

en perron umiddelbart nord for sidesporet, dog i mange år har været ude af brug.

August 1919 var RHJ så småt kørende, at der i fuld alvor taltes om en LVJ-løsning som »- løsning i yderste nødsfald«. Det var det lille overskud i 1918-19 (6.765 kr.), der blev sat i relation til personalets store lønkrav. Da højere takster synes urealistiske, herskede der pessimisme.

Naturkræfternes hærgen har på denne bane opnået et dobbelt klimaks. Dels har den ofte og i særlig stort omfang været sneramt, dels har højvande i Randers fjord mange gange givet togenes kørsel over havnepladsen præg af pramdrift på Gudenåen. Oversvømmelserne har også historisk generet banen, idet mange arkivmaterialer er blevet vandskadede på den tidligere lokalstation i Randers. Vandet kunne overstige skrivebordshøjde!

Skinnebusserne kom her som så mange andre steder i 1947, og allerede i 1948 kørtes fire daglige dobbeltture til/fra Ålborg.

Dette er for så vidt alt for lidt og alt for spredt om den interessante RHJ, men vi skal videre - flere banelukninger forestår desværre - så vi kan næste gang mødes i Hadsund Nord, denne gang med destination Ålborg.

18.

Farvel til Aalborg-Hadsund Jernbane

2. december 1900 — 31. marts 1969

Pindstrup Mosebrug

Med nogen sort samvittighed starter vi på »stationspladsen« ved Pindstrup Mosebrugs sidespor syd for Kongerslev - med sort samvittighed fordi mødestedet var aftalt som Hadsund Nord.

Når så samvittigheden er dysset hen, vågner objektiviteten og aktiviteten. Da enhver vurdering er subjektiv, kan det roligt konstateres, at her i dette virvar af smalspor er der ikke tegn på bane-død.

De små dieseltog smutter på de 700 mm brede spor til og fra Lille Vildmose. Tomme ud, tørv hjem. Somme tider med ti tremmevogne »læstet« med betalende gæster - jfr. DJKs »sær-tog« til mosen den 27. oktober 1968.

Nu behøver denne smalsporenklave selvsagt ikke at likvideres pr. 1. april 1969, fordi AHJ lukker, f.eks. kører i

dag i bedste velgående banen fra Stenvad til Fuglsø mose, og det trods flere år er gået siden RGGJ lukkede.

PM-sidesporet er i øvrigt part i en undersøgelse for så vidt angår gods-bane status for hele eller en del af strækningen. En vægtig part grundet store tal, hvad angår det bane sendte. Eksempelvis kan nævnes følgende antal afsendte vogne i hvert af årene 1958-1966: 573, 808, 1.105, 574, 672, 509, 509, 375, 494. Antallet er faldet, javel, men vægten i de 573 vogne i 1958 var 5.927 tons og i de 494 vogne i 1966 6.850 tons. Et argument for overlevnen som godsbane er, at vejenes tilstand slet ikke tillader vognbjørnskørsel i det omfang, der her vil blive tale om.

Farveorgie

Det var en helt anden historie, men i og for sig en banemæssigt spændende

historie. Realiteterne var - eller burde være - møde i Hadsund Nord.

Morsomt nok er det her HPs orange-farvede SM 30, der er i tur Randers-Ålborg. Og hvor det orange virker dejligt utraditionelt her i alt det post-kasserøde.

Utraditionelt var også de ålborgenske baners skorstensbånd, idet disse talte direkte til betragteren. Taget fra skorstenens overkant var stribernes farver ordnet således:

AHB: hvid, blå, hvid, grøn, hvid, rød, hvid.

AHJ: hvid, blå, hvid, rød, hvid, grøn, hvid.

FFJ: hvid, rød, hvid, blå, hvid, grøn, hvid.

Lettere at begribe, dersom det forevistes i farvefjernsyn, men forhåbentlig kan De tænke Dem til løsningen.