



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

**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.

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 skinnnebånd,

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.



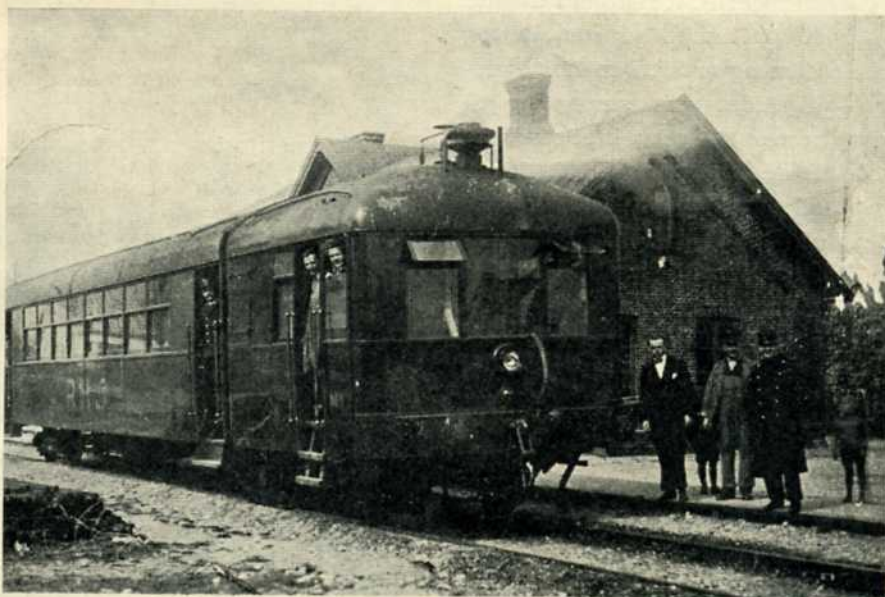
## Farvel til Randers-Hadsund Jernbane

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



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<sup>r</sup> ophugget 1926

Nr. 4 bygget 1882, Hartmann, B<sup>r</sup> ophugget 1940

Nr. 2 bygget 1898, Hartmann, B<sup>r</sup> ophugget 1926

Nr. 1 bygget 1882, Hohenzoll B<sup>2r</sup> ophugget 1935 (= P 123)

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

ophugget 1931 (GJ 10 = DSB S 352)

Nr. 2 bygget 1926, Henchel, 1C<sup>r</sup> ophugget 1966

Nr. 3 bygget 1930, Henchel, 1C<sup>r</sup> ophugget 1963

Nr. 1 bygget 1913, Henchel, 1B<sup>r</sup> ophugget 1951 (HH 13 – RHJ 1936)

Nr. 6 bygget 1913, Henchel, 1C<sup>r</sup> 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

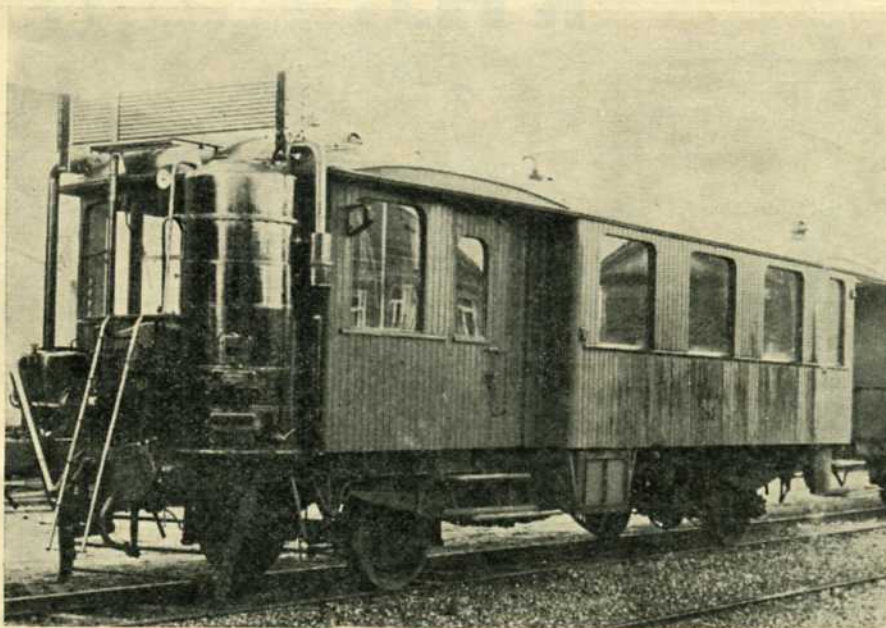
Om køreplanen blot disse ganske få oplysninger:

1. oktober 1912. Randers privatbanestation-Hadsund Syd 40,7 km. Fire togpar i tiden 5.40-21.20, køretid 1<sup>3</sup>/<sub>4</sub>-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

