



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.



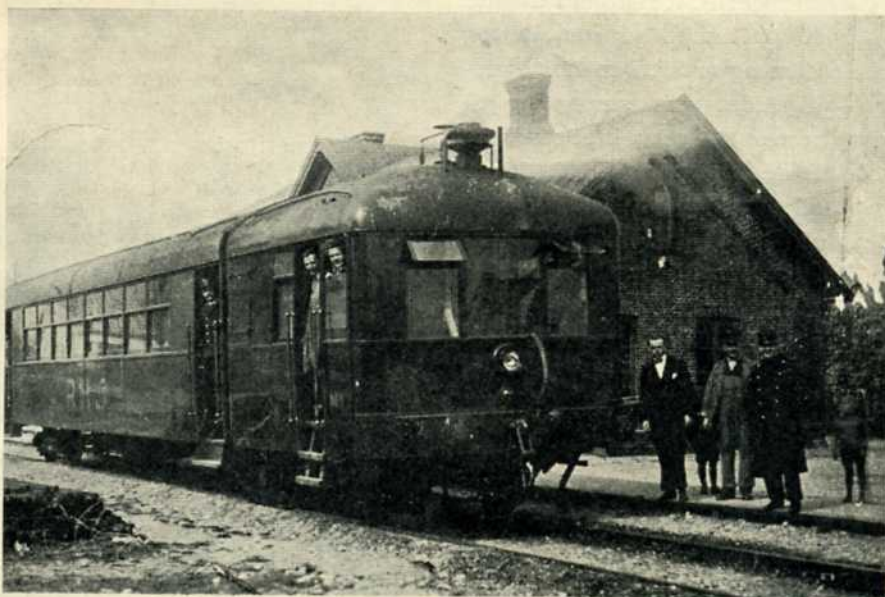
Farvel til Randers-Hadsund Jernbane

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 vognbjørnstransport 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.

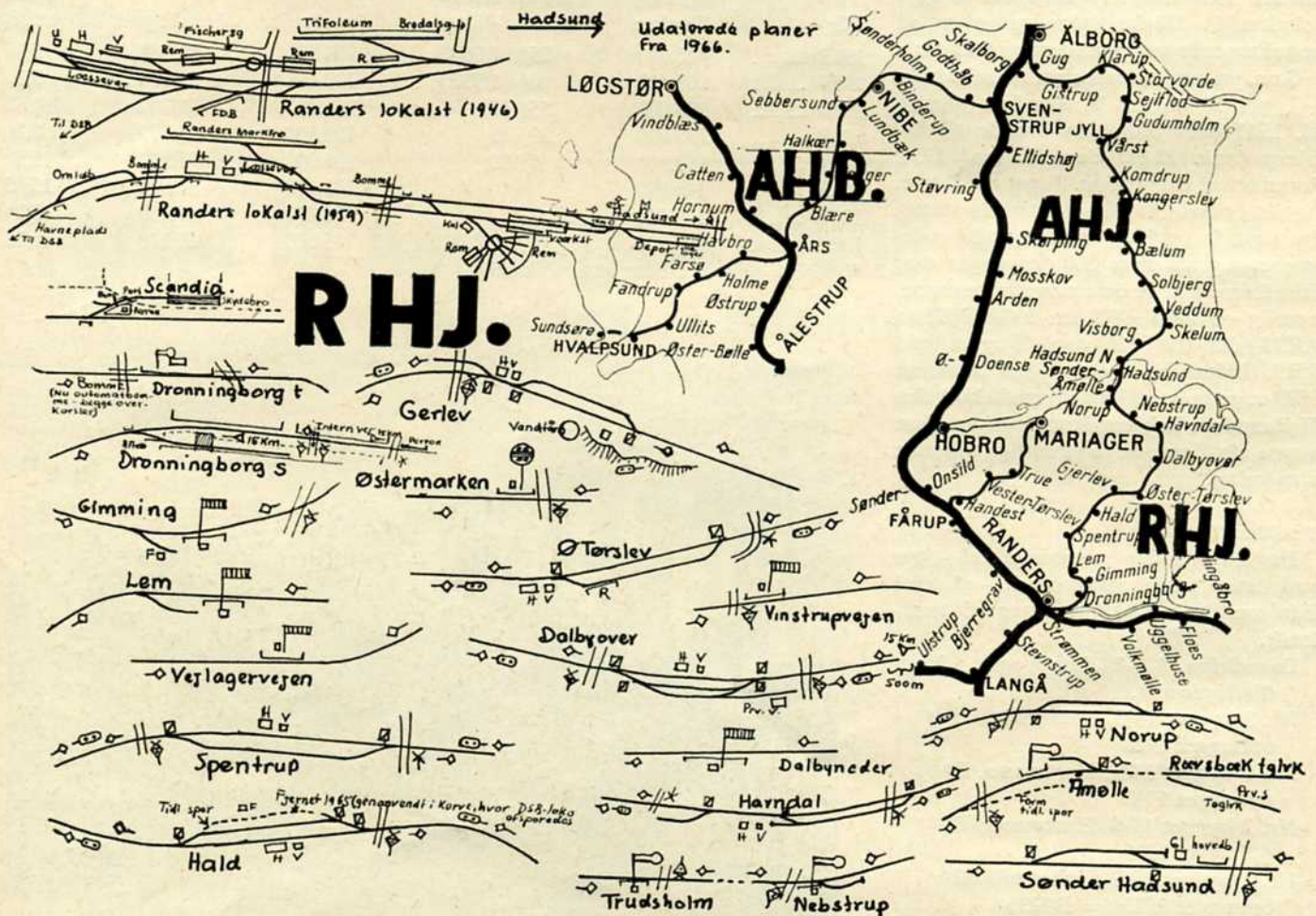
Åbningen fandt sted den 9. oktober 1883. Forud var – som vanligt – gået diskussioner bl.a. om linieføring, og i

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



Strækings- 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

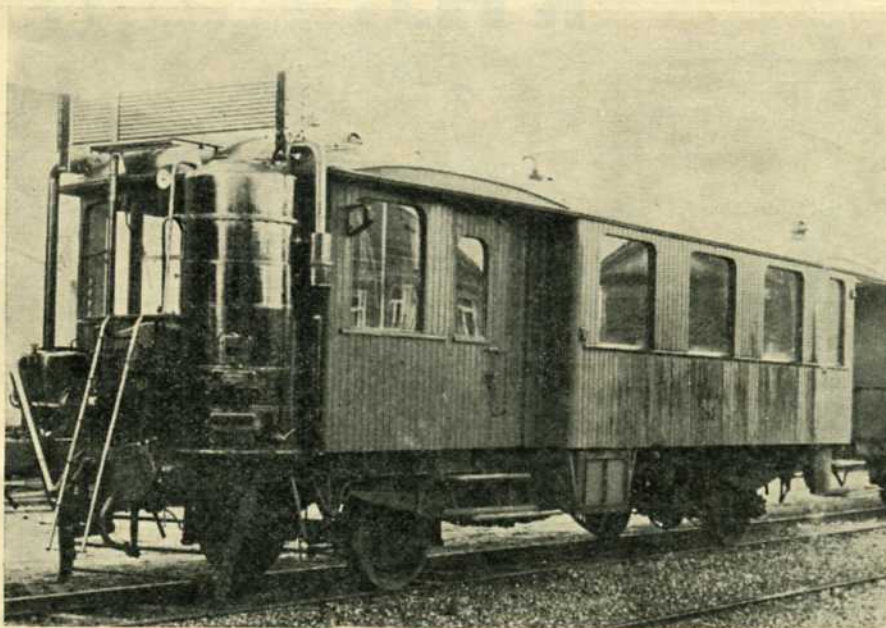
Om køreplanen blot disse ganske få oplysninger:

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

