

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

Diverse

Det blev altså broen, der væltede banen, broens levetid der bestemte 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 »læsset« med betalende gæster – jfr. DJKs »særtog« 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 godsbane 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 overlevelsen 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 postkasserøde.

Utraditionelt var også de ålborgensiske 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.

Rullende materiel

Banens litrering af rullende materiel så den 1. juli 1931 således ud: Q, QB, QC, QF, QS, H, Z, IS, KL, PC, PC, PF, T, TA, D, E, A, B, BV, og C.

Om loko og disses afløser disse få facts:

- Nr. 12-15 1900, de to første Jung, de to sidste Maribo.
- Nr. 16 1903, Borsig.
- Nr. 28 1910, Borsig.
- Nr. 37 1921, Borsig.

Nr. 12-15 var 2B T2-loko, de blev alle ophugget 1935.

Nr. 16 var af type CT2, i 1905 = 1C T2, ophugget 1949.

Nr. 28 = 1C T3, ophugget 1966.

Nr. 37 = 1C T3, ophugget 1952.

Motorsiden:

- M 5201 APBs værksted 1929, AHJ CB 61 fra 1951, tidl. AHJ CV 112.
- M 5202 Triangel 1929.
- M 5203 Frichs loko 1936.
- M 5204 Triangel 1942, vejbus 1948, udrangeret 1952.
- M 5205 Pedershåb traktor 1950.
- ML5206 Frichs loko 1952.
- Skinnebusser SM 6, 7 og 14 (AHTJ 1 - OHJ 14 - AHJ 14).
- Påhængsvogne SP 6, 7 og 10 (HTJ SP 37).

Toggangen

Egentlig kom vi vist aldrig fra Hadsund Nord, kun dertil. En efter privatbaneforhold imponerende banegård, remise i begge ender, havnebane (åbnet den 5. december 1927) og to perroner. Hertil altid et velassorteret sortiment af rullende materiel at bese. Men, forinden vi atter forsøger at starte, lidt - også her kun lidt - om toggangen.

1. oktober 1912 fire togpar i tiden 5.30-22.30, deraf de to med forbindelse Hadsund Nord-Syd. Længde 56,3 km, køretid 2½-3 timer. Af krydsninger en i Bælum, to i Vårst og en i Skelund.

15. maj 1938 seks togpar, kl. 4.30-23.23, 1¾-3½ times køretid. Alle tog førte kun én klasse.

Forhistorie m. m.

Vi kan høre lidt om dette under køreturen fra Hadsund mod Ålborg. Begyndelsen er kædet sammen med RHJ, og det er tidligere - under RHJ - berørt. Lettest kan vi starte der, hvor hele det sammenhængende udkast var droppet, der hvor RHJ forlængst var åbnet, altså med de mere direkte forarbejder forud for AHJ.

Det blev en lov af 8. maj 1894, der gav stødet, og den blev den 20. maj 1897 fulgt af eneretsbevilling. Banens anlægsudgift var kalkulatorisk 1.650.000 kr., men en aktiekapital på 2.195.800 kr. blev nødvendig. Også da kendtes inflationen.

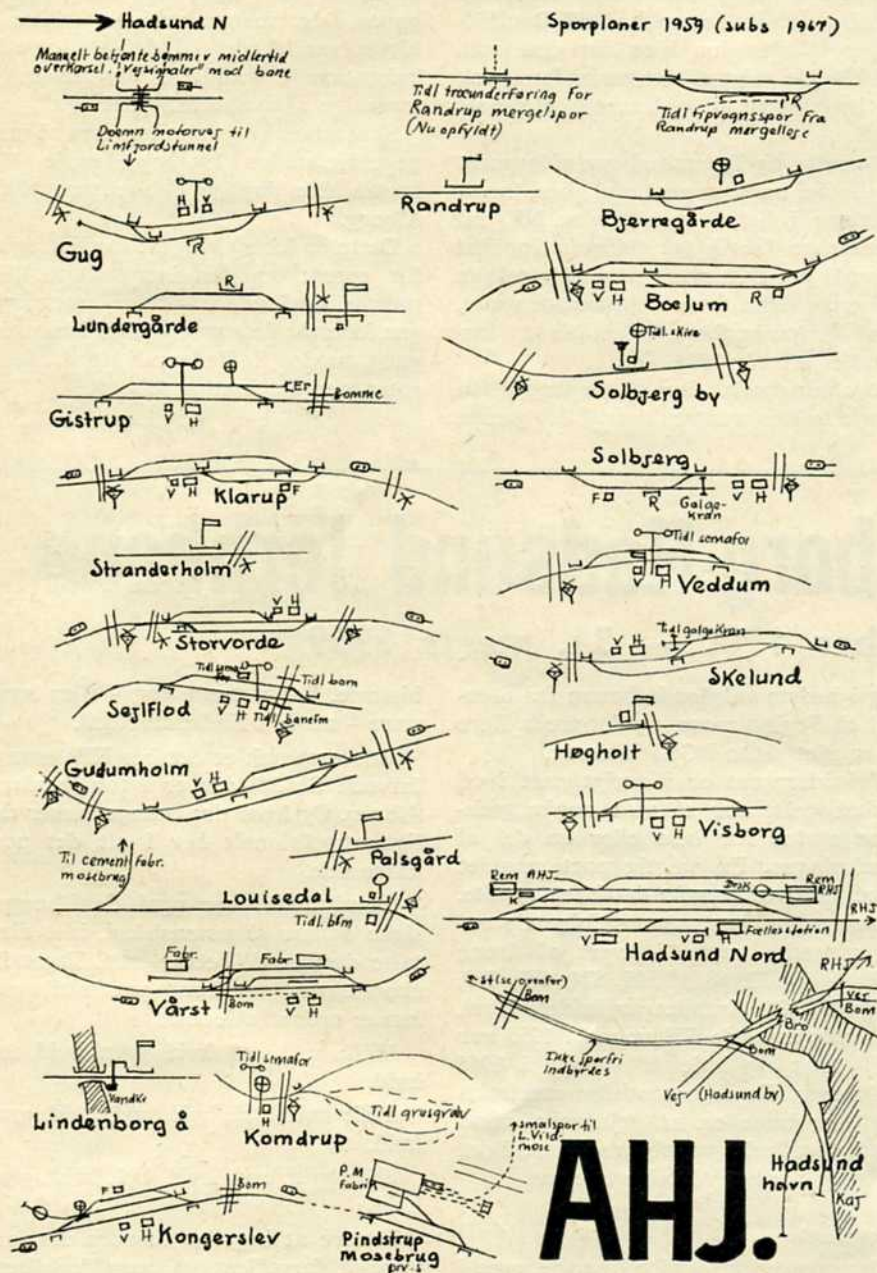
Banen fik driftsfællesskab med de øvrige Ålborgbaner, men da banegården i Ålborg var under bygning, måtte AHJ til en begyndelse have egen station der. Ventesaal og to perronspor.

Om banens status ved åbningen kan vi passende citere (i uddrag), hvad Dansk Jernbaneblad skrev den 1. oktober 1900 (nr. 205):

»AHJ ventes åbnet i november 1900. Banernes samlede net er herefter 32,05 mil (241,3 km). Hidtil største er SFJ med 13,62 mil (102,6 km). AHJ er 56,3 km, 35 lbs skinner, stigning maks. 1:100, mindste radius - mellem Bælum og Solbjerg - 1.200 fod. Laveste niveau + 8,7 fod mellem Storvorde og Gudumholm, højeste 115,75 mellem Bælum og Solbjerg. Har 12 broer, heraf en 18 fods over Østerå ved Ålborg og to 16 fods over Lindenberg å og Korrup å.

Telefonisk forbindelse mellem alle ekspeditionssteder.

Driftsmateriel: fire loko med tendere som FFJ, fire kombinerede 1. og 3. kl. personvogne, 2 kedelvogne med en 2. og to 3. classes kupeer, to kombinerede



Stationsplaner Ålborg-Hadsund Jernbane

post- og 2. og 3. kl. personvogne, to bagagevogne, tre lukkede stykgodsvogne med skydedøre, syv lukkede godsvogne, to åbne højside og 12 åbne lavside godsvogne. Godsvognene laster 7.500 kg.«

Diverse

Egentlig burde opregnes kronologisk alle banens fortidige og få nutidige sidspor, dvs. de sidste kan udfindes på hosstående skitse. De fortidige derimod er yderst vanskelige at holde styr på.

F.eks. 1918 blev oprettet Refsnæs og Teglluset tørvespor, det første omdøbtes senere til Refsnæs Kær. Bjerregårde oprettedes også 1918 som privat side- og tørvespor til en begyndelse, men senere benyttet af gårdene (blev T & S 1929). PM blev først oprettet 1957, jfr. herom foran. Og Randrup T & S, trinbræt efter 1945.

Randrup mergelspor i og for sig også et kuriosum (nedlagt 1955). Havde i sin tid et 700 mm smalspor fra Randrup mergelleje ind på rampen, så mergel kunne tippe direkte i jernbanevogne. Fra dette leje førtes smalsporet også i en halvcirkel ned mod og langs med AHJ for atter at dreje mod vest ind i en dalsænkning, her endende som rebrassement, og, når vi kører igen, ført under AHJ igennem en træunderføring, der – det siges i hvert fald på stedet – kan findes i dag. Underføringen er ikke i denne forbindelse fundet, men det kan være »søgerens« skyld.

Kommet øst ud under banen løb smalsporet ret hurtigt ud i det planum, der nu bærer PM-sporet, fulgte dette ind i – eller ud i – vildmosen, hvor direkte sporforbindelse med Vildmose-tilsynets (statens) 700 mm spor opnåedes, og næsten uendelige køremuligheder stod åbne. Helt til remiseanlæggene ved Dokkedal ved Kattegat.

Når De hører, at der under anden verdenskrig var ca. 110 km af disse smalspor i mosen, er det vist umiddelbart forståeligt, at dette emne må hvile, i hvert fald i denne artikel. Dog ikke hvile helt, idet »Sporet i græs«, jfr.

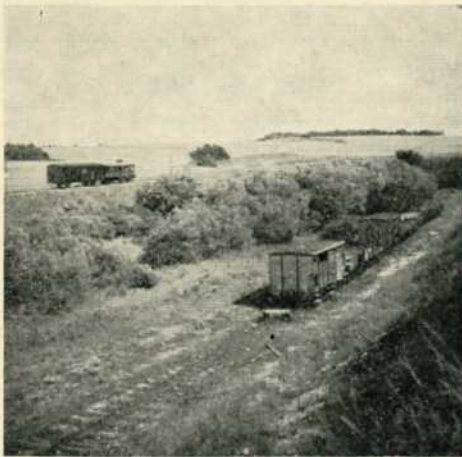
Jernbane-Bladet nr. 5, 1962, fra AHJ til Cementfabrikkernes mosebrug atter når dette spornetværk (nordenden af mosen). For at det ikke skal være alt, så gik der også fra Gudumholm station et 700 mm spor mod øst – det var Mousporet. Det blev anlagt omkring 1917, og havde sin begyndelse på rampe ved læssesporet på Gudum station.

Og Lindemborg å trinbræt kan ej heller forbigås i tavshed, skønt, men ensomt beliggende. Ingen sti fører dertil, kun lystfiskerne kunne have glæde af denne facilitet. Man kunne fristes til at sige med Churchill »Aldrig har så mange gjort så meget for så få – lystfiskere!« Retfærdigvis må dog også nævnes vandstationen på dette sted.

Om titusindvis af vognladninger med tørv kunne der skrives romaner, blot ikke her. Om de gamle Kielervogne uden tag og med træskodder for vinduerne, datidens storrumsvogne! Disse vogne, som det tilsyneladende er umuligt at finde blot et enkelt billede af. Også en roman, men ej heller her, nej, for det er slet ikke den sidste bane, som vi må tage afsked med.

Næste gang rokerer vi fra øst-til vestperron i Ålborg, så er det en tur med ANSJ, alias AHB, det gælder.

18.



AHJ Komdrup grusgrav og »kirkegård«

Lyngby

SPAREKASSEN
FOR LYNGBY OG OMEGN
BIKUBEN

Hovedgaden 11 – 2800 Lyngby
– en lønkonto gi'r mange fordele

Fra dagbogen

Grenå den 25. nov. En tyv har i nat brudt døren op til stationens pakhus. Fra en skuffe var der stjålet 20 kr. og en mængde pakker var åbnet for at se om de indeholdt noget af værdi.

Skive den 1. dec. En bilist, der for nogen tid siden overså at lyssignalerne ved overskæringen i Durup var i gang og blev påkørt af toget, blev i dag idømt en bøde på 300 kr.

Hobro den 2. dec. En 25-årig mand, der ikke havde billet, forsøgte at springe af toget i nærheden af Hobro station. Han forfejlede springet og kom ind under vognene. Da linien senere blev eftersøgt fandt man ham dræbt.

København H den 8. dec. Da man næsten havde afsluttet flytningen af nærtrafikkens sikringsanlæg kørte et S-tog fra Nørreport mod et S-tog, der holdt på Vesterport og afventede indrangeringstilladelse. To S-togsvogne blev svært beskadiget, og to rejsende pådrog sig lettere skader.

Enghave den 8. dec. Et skinnebrud mellem København H og Enghave var anledning til, at strækningen i tiden kl. 10–13 måtte befares som enkeltsporet og var årsag til forsinkelser i toggangen.

LIND HANSEN
KULTORVET 14 · C. 6288
LEVERANDØR AF CLICHEER
OG BILLED MATERIALE
TIL DE MEST BETYDENDE
DAG- OG UGEBLADE I KØ-
BENHAVN OG PROVINSEN

S. A. Nielsen

ØSTERGADE 42 — ÅRHUS

TELEFON 13 48 33

Lauges Herremagasin

Henry Johannesen

Banegårdsplads 18 - Århus - Tlf. 12 94 96