

FARVEL TIL 5 PRIVATBANER

med sidste dags køreplaner

I år var de fem dødsdømte baner pligtro, de blev ved til den sidste dag, alle fem. I 1968 faldt HBS fra allerede den 30. marts, idet den 31. marts var revisionsdag.

Til den sidste dag blev de ved i 1969, men ikke til det sidste tog, man ønskede at slutte dagens toggang uden at noget »blev derude«, og til den ende aflystes lidt hist og her. Hvor og hvor meget kan ses af hosstående oversigt over sidste-dagens sidste tog.

Der var dog i 1969 opræk til utidig lukning, idet Ålborg privatbaner fra den 2. februar grundet personalemangel måtte aflyse godstogene hveranden dag. Dertil kom aflysning af enkelte søndagspersontog på alle tre strækninger, og fra samme dato, ligeledes med personalemangel som motiv.

Nu, da dette skrives, er der ingen personalemangel, tvært om – en stor del af alle fem baners personale står uden arbejde, og det er – nørrejske arbejdsledsøer in mente – en såre alvorlig sag for den enkelte.

En enkelt lokofører under APB er i øvrigt stadig i tjeneste, han skal fremføre de tog, der fra de tre strækninger skal hjemkøre løst materiel m. m., idet disse ting skal samles for salg i Ålborg.

Afskedsmåden

Der var – ved fuld bemanning – brug for fem medarbejdere samtidig, idet »sluttogene« gik fra Fjerritslev, Hadsund hhv. Års i 21 klokke. Også her spiller personalemangel ind, det med fem mand – absolut utopi. Hvad andet var der at gøre, end at forfølge sidste års succes, nemlig en gros køb af landsdelenes dagblade omkring 31. marts 1969.

Resultat. Først og fremmest stabler af aviser selvsagt. Dernæst udklip, knapt så store stabler, men dog ca. 1 kg i alt. Og fordelingen, såvel omfangs- som vægtmæssigt, var egentlig uventet. Ca. 60% hidrørte fra RHJ, 30 fra APB og 10% fra TFJ.

Det med de 60% til RHJ var uventet, for så vidt som én af fem baner får $\frac{3}{5}$ af den samlede omtale, men det skal nok – og det tyder udklippenes indhold i høj grad på – ses ud fra den synsvinkel, at RHJ mere end de fleste andre baner hørte til egnen, var godtaget,

godkendt og indarbejdet i befolkningen. Som et Randers dagblad skrev i en overskrift: »En privatbane som alle andre, og alligevel som ingen andre.«

Fra disse almene betragtninger lidt om de enkelte baners sidste dag, og lad RHJ lægge for.

Randers-Hadsund Jernbane

Afskeden begyndte her – ja, kulmine-rede her – den 30. marts, på hvilken dag et tog bestående af damploko F665, VLTJ 5 samt ti personvogne befordrede ca. 580 rejsende Randers-Hadsund N.-Randers.

Toget var stablet på benene – skinnerne – af et Randers dagblad og veteranbanen i Mariager (MHVJ) i fællesskab, og et velset overskud til sidstnævnte partner blev resultatet. Dette overskud er tænkt anvendt til anskaffelse af veteranmateriel fra netop RHJ. Og dette festtog, ja, det var et festtog. Det var en oplevelse, glæde iblandet vemod. Det sidste nok af mere kortvarig karakter.

Der var jernbaneorkester i toget, der var orkester hist og så her på stationerne, der var vandtagning i Gerlev, og nær vandmangel på vejen dertil. Så nær, at toget futede igennem et undrende Havndal, beboerne stod der med håret – og alle forberedelser – ned ad nakken. Køreplansbruddet er senere offentligt undskyldt, og en gratis sommertur med MHVJ er lovet som kompensation.

I Hadsund mødtes man med et allerede ankommet tilsvarende tog fra Ålborg, dog ikke damp – men dieseltrækraft. Hadsund blev altså det store centrum, og havde anstrengt sig for at være værdig til værdigheden. Fællesspisning, musik, Disney-film, hestevognskørsel og meget mere prægede byen til kl. godt 15, da den sidste store »jernbanedag« var slut. Togene futede atter mod deres hjembyer.

RHJs veteran tog kom nogenlunde rettidigt afsted fra Randers, hjemkosten fandt sted ca. 1 time for sent, men hvad, det var turen værd.

Og så den allersidste dag

Godt besatte tog hele dagen, men stigende frekvens mod slutningen. Mens Ålborgbanernes bestyrelse mødte op i Ålborg, var der i Randers ikke nogen

tilsvarende ceremoni, men af den grund ikke mangel på interesserede betragtere – og deltagere for den sags skyld også.

Det sidste tog nåede Randers med blot 20 minutters forsinkelse og medbragte ca. 100 rejsende.

Der var på de forskellige stationer dels – og først og fremmest – sort af tilskuere, dels også livlig rejsendeudveksling, idet mange ville have blot en kort afskedstur med.

Ankomsten til Randers statsbanestation blev markeret med knaldsignaler.

»Og det trafikale puslespil mellem fjordene vil gå op, også efter 31. marts,« siger de otte grønne busliniers leder. Disse busser siges det samtidig, koster 230.000 kr. pr. stk., og så tilføjes det: »De årlige driftsomkostninger er endnu ikke gjort op.«

Der siges ikke noget om priserne, billigere bliver det næppe.

Strækningen til og med Dronningborg skal bestå (km 2,6) Trifoleum (km 0,4) og Scandia (km 1,2) skal betjenes af DSB med MT eller MH, akseltryk maksimalt 14,3 t og maks. hastighed 10 km/t – sporets tilstand!

Hvorfor kunne denne bane dog ikke leve tiden ud – til 1974 – udtalte direktøren? Ja, hvorfor?

Ålborg-Hadsund Jernbane

Denne bane kørte, som kortelig omtalt under RHJ, også veteran tog den 30. marts. Der var for så vidt angik APB lagt op til afskedstog på alle tre baner, men de udarbejdede planer blev fejlet af bordet af privatbanernes bestyrelse på grund af personalesituationen.

Det blev dog til det ligeledes tidligere nævnte dieseltog på AHJ. ML 5206 samt syv C-vogne. Ca. 300 rejsende og det helt store, hvad folkefest angår. A la Old Theater i Leeds dragter og udstyr fra århundredskiftet. Madkurve og bowlerhatte, og som modvægt jazzorkester Gabadela fra Ålborg. Et farent orkester, det var også med da HLA blev nedlagt! Også her var det MHVJ samt et dagblad, der stod for arrangementet og med samme økonomiske udbyttedeling.

Og så 31. marts. De to sidste tog kørte fra Hadsund N. til hver sin side og

med sirenerne tudende hele vejen ud gennem byen. Nogenlunde til tiden og fyldte med rejsende. Så fyldte, at billetteringen ikke kunne være 100% effektiv, hvorfor også det, mange fik gratis befording. En SM og en SP var i hvert fald ikke for meget.

Også tidligere samme dag mærkedes tilstrømningen, orkesterafsked f.eks. i Storvorde, fremmøde af mange ældre, som huskede banens start – og deres egen barndom. Det var nok tungsind, men det var til at bære, man havde jo – i modsætning til RHJ – i flere år anet, hvor det bar hen. Endelig kan banen vel forventes bevaret til Ålborgs nye østhavn, og nær hele resten udbygget til vej- eller stianlæg.

Hadsund ryster allerede det nye tøj, store planer om velindrettet rute- og fragtbilcentral ligger på bordet. Beliggenhed af de 25.000 m² er ideel.

Der blev drøftet mange minder, og også det om manglende vogne til værnemagtstransporter under anden verdenskrig. Om de 120 tyske vogne, der derfor blev udlånt til APB, midlertidigt beskiltet med APB, og så indsattes i driften, de blev læsset med tørv!

Ålborg-Hvalsund Jernbane

Det er punkt 3 i 275 odysen. Denne bane sendte ved godt 20-tiden sit sidste tog ud. Det kørte, som skitsen viser, kun til Års, hvor det kobledes på tog 359, der herefter bestod af to SM og en SP. Udsendelsen fra Ålborg såvel som hjemkomsten dertil blev for alle tre baners vedkommende overvåret af banernes ledelse – bestyrelse og formand – der bagefter på Park Hotel mødtes med personalet.

En æra var slut.

I 20rne disponeredes over:

- 40 damploko
- 75 personvogne
- 300 lukkede godsogvogne
- 300 åbne godsogvogne

I 1969 så de tilsvarende tal således ud:

- 20 personvogne
- 175 lukkede godsogvogne
- 20 åbne godsogvogne
- 13 skinnebusser
- 12 SP
- 5 SB
- 5 motorvogne
- 4 små dieselloko

2 store dieselloko
(et af de sidste er allerede solgt og leveret til SB)

I storhedstiden 600 ansatte, nu 150. Personalemangel var – som foran berørt – årsag til togaflysninger og afslag af veteran kørsel, men det var også årsag til, at et ret stort antal tog fra den 2. februar måtte nøjes med enmandsbetjening.

111 stationer forsvinder, skriver et dagblad for at markere de store linier. Postvæsenet glæder sig, skriver et andet, for postal rationalisering fremmes herved. Den enes død den andens brød! Mere realitet for den brede befolkning er der i Aalborg Stiftstidendes overskrift: 700 overskæringer mindre fra i morgen!

Og så Hvalsundbanen, færgen sejler videre, oven i købet med udvidet fartplan.

Den 30. marts blev der intet veteran-tog, men den 9. marts og den 23. marts kørtes afskedstog for Kolding Lokomotivklub, resp. Dansk Jernbane-Klub (M 3203 + DAE 21, hhv. ML, tre C og en E).



Bem. Kørslen mellem Ålborg og Hadsund Nord opføres senest 31/3 1969

75. Ålborg-Hadsund-Randers (privat)

Takst	km	Enk.	Dobb.	P 270	P 272	P 276	P 278
0	0	—	—	14.30	17.35	20.30	23.35
1	1.75	2.50	—	14.36	17.41	20.35	23.40
2	3.25	4.00	—	14.42	17.47	20.40	23.45
3	4.75	5.50	—	14.48	17.53	20.45	23.50
4	6.25	7.00	—	14.54	17.59	20.51	23.55
5	7.75	8.50	—	15.00	18.05	20.57	24.01
6	9.25	10.00	—	15.06	18.11	21.03	24.07
7	10.75	11.50	—	15.12	18.17	21.09	24.13
8	12.25	13.00	—	15.18	18.23	21.15	24.19
9	13.75	14.50	—	15.24	18.29	21.21	24.25
10	15.25	16.00	—	15.30	18.35	21.27	24.31
11	16.75	17.50	—	15.36	18.41	21.33	24.37
12	18.25	19.00	—	15.42	18.47	21.39	24.43
13	19.75	20.50	—	15.48	18.53	21.45	24.49
14	21.25	22.00	—	15.54	18.59	21.51	24.55
15	22.75	23.50	—	16.00	19.05	21.57	25.01
16	24.25	25.00	—	16.06	19.11	22.03	25.07
17	25.75	26.50	—	16.12	19.17	22.09	25.13
18	27.25	28.00	—	16.18	19.23	22.15	25.19
19	28.75	29.50	—	16.24	19.29	22.21	25.25
20	30.25	31.00	—	16.30	19.35	22.27	25.31
21	31.75	32.50	—	16.36	19.41	22.33	25.37
22	33.25	34.00	—	16.42	19.47	22.39	25.43
23	34.75	35.50	—	16.48	19.53	22.45	25.49
24	36.25	37.00	—	16.54	19.59	22.51	25.55
25	37.75	38.50	—	17.00	20.05	22.57	26.01
26	39.25	40.00	—	17.06	20.11	23.03	26.07
27	40.75	41.50	—	17.12	20.17	23.09	26.13
28	42.25	43.00	—	17.18	20.23	23.15	26.19
29	43.75	44.50	—	17.24	20.29	23.21	26.25
30	45.25	46.00	—	17.30	20.35	23.27	26.31
31	46.75	47.50	—	17.36	20.41	23.33	26.37
32	48.25	49.00	—	17.42	20.47	23.39	26.43
33	49.75	50.50	—	17.48	20.53	23.45	26.49
34	51.25	52.00	—	17.54	20.59	23.51	26.55
35	52.75	53.50	—	18.00	21.05	23.57	27.01
36	54.25	55.00	—	18.06	21.11	24.03	27.07
37	55.75	56.50	—	18.12	21.17	24.09	27.13
38	57.25	58.00	—	18.18	21.23	24.15	27.19
39	58.75	59.50	—	18.24	21.29	24.21	27.25
40	60.25	61.00	—	18.30	21.35	24.27	27.31
41	61.75	62.50	—	18.36	21.41	24.33	27.37
42	63.25	64.00	—	18.42	21.47	24.39	27.43
43	64.75	65.50	—	18.48	21.53	24.45	27.49
44	66.25	67.00	—	18.54	21.59	24.51	27.55
45	67.75	68.50	—	19.00	22.05	24.57	28.01
46	69.25	70.00	—	19.06	22.11	25.03	28.07
47	70.75	71.50	—	19.12	22.17	25.09	28.13
48	72.25	73.00	—	19.18	22.23	25.15	28.19
49	73.75	74.50	—	19.24	22.29	25.21	28.25
50	75.25	76.00	—	19.30	22.35	25.27	28.31
51	76.75	77.50	—	19.36	22.41	25.33	28.37
52	78.25	79.00	—	19.42	22.47	25.39	28.43
53	79.75	80.50	—	19.48	22.53	25.45	28.49
54	81.25	82.00	—	19.54	22.59	25.51	28.55
55	82.75	83.50	—	20.00	23.05	25.57	29.01
56	84.25	85.00	—	20.06	23.11	26.03	29.07
57	85.75	86.50	—	20.12	23.17	26.09	29.13
58	87.25	88.00	—	20.18	23.23	26.15	29.19
59	88.75	89.50	—	20.24	23.29	26.21	29.25
60	90.25	91.00	—	20.30	23.35	26.27	29.31
61	91.75	92.50	—	20.36	23.41	26.33	29.37
62	93.25	94.00	—	20.42	23.47	26.39	29.43
63	94.75	95.50	—	20.48	23.53	26.45	29.49
64	96.25	97.00	—	20.54	23.59	26.51	29.55
65	97.75	98.50	—	21.00	24.05	26.57	30.01
66	99.25	100.00	—	21.06	24.11	27.03	30.07
67	100.75	101.50	—	21.12	24.17	27.09	30.13
68	102.25	103.00	—	21.18	24.23	27.15	30.19
69	103.75	104.50	—	21.24	24.29	27.21	30.25
70	105.25	106.00	—	21.30	24.35	27.27	30.31
71	106.75	107.50	—	21.36	24.41	27.33	30.37
72	108.25	109.00	—	21.42	24.47	27.39	30.43
73	109.75	110.50	—	21.48	24.53	27.45	30.49
74	111.25	112.00	—	21.54	24.59	27.51	30.55
75	112.75	113.50	—	22.00	25.05	27.57	31.01
76	114.25	115.00	—	22.06	25.11	28.03	31.07
77	115.75	116.50	—	22.12	25.17	28.09	31.13
78	117.25	118.00	—	22.18	25.23	28.15	31.19
79	118.75	119.50	—	22.24	25.29	28.21	31.25
80	120.25	121.00	—	22.30	25.35	28.27	31.31
81	121.75	122.50	—	22.36	25.41	28.33	31.37
82	123.25	124.00	—	22.42	25.47	28.39	31.43
83	124.75	125.50	—	22.48	25.53	28.45	31.49
84	126.25	127.00	—	22.54	25.59	28.51	31.55
85	127.75	128.50	—	23.00	26.05	28.57	32.01
86	129.25	130.00	—	23.06	26.11	29.03	32.07
87	130.75	131.50	—	23.12	26.17	29.09	32.13
88	132.25	133.00	—	23.18	26.23	29.15	32.19
89	133.75	134.50	—	23.24	26.29	29.21	32.25
90	135.25	136.00	—	23.30	26.35	29.27	32.31
91	136.75	137.50	—	23.36	26.41	29.33	32.37
92	138.25	139.00	—	23.42	26.47	29.39	32.43
93	139.75	140.50	—	23.48	26.53	29.45	32.49
94	141.25	142.00	—	23.54	26.59	29.51	32.55
95	142.75	143.50	—	24.00	27.05	29.57	33.01
96	144.25	145.00	—	24.06	27.11	30.03	33.07
97	145.75	146.50	—	24.12	27.17	30.09	33.13
98	147.25	148.00	—	24.18	27.23	30.15	33.19
99	148.75	149.50	—	24.24	27.29	30.21	33.25
100	150.25	151.00	—	24.30	27.35	30.27	33.31

Bem. Kørslen mellem Hadsund Nord og Ålborg opføres senest 31/3 1969.

75. Randers-Hadsund-Ålborg (privat)

Takst	km	Enk.	Dobb.	Kun 2. klasse	P 375	P 377	P 379
0	0	—	—	—	17.41	20.35	23.35
1	0.50	0.75	—	—	17.54	20.45	23.45
2	1.00	1.50	—	—	18.06	20.55	23.55
3	1.50	2.00	—	—	18.18	21.05	24.05
4	2.00	2.50	—	—	18.30	21.15	24.15
5	2.50	3.00	—	—	18.42	21.25	24.25
6	3.00	3.50	—	—	18.54	21.35	24.35
7	3.50	4.00	—	—	19.06	21.45	24.45
8	4.00	4.50	—	—	19.18	21.55	24.55
9	4.50	5.00	—	—	19.30	22.05	25.05
10	5.00	5.50	—	—	19.42	22.15	25.15
11	5.50	6.00	—	—	19.54	22.25	25.25
12	6.00	6.50	—	—	20.06	22.35	25.35
13	6.50	7.00	—	—	20.18	22.45	25.45
14	7.00	7.50	—	—	20.30	22.55	25.55
15	7.50	8.00	—	—	20.42	23.05	26.05
16	8.00	8.50	—	—			

Tog 356 den 31. marts var kun ret godt besat og 359 ikke propfyldt. Det var ligesom man her lettere end på de to andre baner tog afsked. Dog må vi ikke forbigå den hilsen, der i Farsø blev banen til del fra naboen Falck. Alle køretøjer var opstillet på række og geled og med tændte projektører. Det virkede, trods noget manglende vemod fra befolkningens side, noget nær gribende. Ikke at der med ordene om svigtende interesse menes, at ligegyldighed prægede turen. Alene de 200 mennesker, der kunne trommes sammen i Hvalpsund, var en respektabel start.

Farsø, Års, Nibe, jo vel var der interesse, vel var der mennesker. Fra den 1. april er så rutebilerne også der klar til opgaverne.

I Års og Nibe er allerede solgt bygninger og arealer for ca. 100.000 hhv. ca. 220.000 kr.

Vi må så nordenfjords, til Vendsyssel og Thy, til »Den store bane«, i fortiden bindeleddet mellem de to landsdele.

Ålborg-Fjerritslev Jernbane

Også her vil der fortsat være banerester at finde, idet DSB fra den 1. april har overtaget al rangering til og ved Nørresundby havn og havnestation.

Sporet tilstand tillader her maksimal hastighed 15 km/t, idet dog visse spor ikke må befares med MH. Det må påregnes – siger DSB – at der allerede første år skal sporforstærkes for ca. 50.000 kr. Arealerne i Nørresundby er i øvrigt endnu ikke handlet, der forlanges 2.000.000 kr. for 32.000 m².

Værkstederne i Ålborg vil også fortsat finde anvendelse, idet DSB for kr. 1.250.000 har købt disse til rangerkraft-serviceværksted.

Også denne bane havde DJK-besøg, idet der den 22. marts kørtes et tog bestående af ML 1208, tre C og en DAE Ålborg-Thisted.

Sidstedagens tog – 315 og 316 – var oprangeret af en SM, en SP, hhv. to SM og to SP. I Bonderup mødtes de to

tog, der var oprangeret således, at ejendomsbanernes materiel endte, hvor det skulle.

Der sås enkelte flag på halv, der var også en halv snaps i Biersted. Modtager var motorføreren, der kvitterede på sirenen. Et langt hyl! Også denne bane, eller begge disse, havde stort besøg den sidste dag.

Allerede ved sidste toggruppes afgang fra Ålborg kl. 20.23, 20.25 og 20.30 var perronerne sorte af mennesker, og disse – eller andre – samledes igen, da den lidt forsinkede gruppe atter ankom. Ca. 20 minutter efter tiden. Og man måtte undres, når man så, at skinnebusserne kunne rumme så mange rejsende. Blitz, snak, diskussion, det summede af lyde, mens busserne under sirenehl kørte i hus.

Alvoren var her ligesom mere alvorlig ment, om man så må sige. Det berørte nok disse landsdele ulige meget mere end Himmerland. Der var, trods al tale om blot én rutebil mere, om ubæredygtige lastbilruter, endnu en livsnerve. Og den blev helt klippet af.

Ikke alle deler pessimismen, f.eks. skrev Aalborg Stiftstidende i sin leder den 1. april under overskriften: »Farvel og tak«: »Farvel og tak for det banerne har betydet – – – og en særlig tak fordi man i tide indså, at nu er banernes tid forbi.«

Og så sidste led i banekæden.

Thisted-Fjerritslev Jernbane

Denne bane måtte, med næsten alt skinnebusmateriel i sving, opleve et tognedbrud i Frøstrup, hvor endog en assisterende skinnebus led samme skæbne. En lokal smed klarede begge havarier, men det var næsten for tidligt, at ML 4 den 31. marts kørte som særtog til Hjørring, hvor den fremtidig skal tjene HP.

Hele dagen mødte man overfyldte tog. Et Thistedfirma inviterede endog sit personale på en dobbelttur til Fjerritslev, hjem med sidste tog. Retur til perron 1 i Thisted, hvor ca. 300 tilskuere var mødt. 30 minutter for sent, hvoraf de 20 stammede fra krydsningen i Bonderup.

Kl. 23.22 rullede en stopfyldt SM med en lige så fyldt SP på krogen ind til Thisted, hvor banen indtil videre har fået lov til at råde over et sporareal til det rullende materiel. Til det ses, hvilket materiel der – måske – kan sælges til fortsat brug, og hvilket der ophuges.

Det var dog ikke alene i Thisted, der var tilskuere, nej det gjaldt i lige så høj

grad mellemstationerne. Også her mærkedes den reelle alvor, man mistede noget, noget som man vel inderst inde havde håbet at beholde nogle år. Men det skulle så ej være.

I stedet fremsatte turistforeningen tilbud på køb af hele banen. Til cykel-, ride- og/eller gangsti. Og i den natur, hvorfor ikke? Der er jo i høj grad perler imellem, rent naturmæssigt set, tænk blot på vejlerne.

Noget helt andet end sti på HBS, en direkte modpol landskabsmæssig set, men derfor lige tiltalende, lige berettiget.

Epilog, nekrolog måske rettere

Hos firmaet Mejer Antonsen i Nørresundby står skinneæderen klar. Hjemkommen fra Sæbybanen er den repareret og – ikke mindst – forbedret, og den forventes herefter at kunne klare fremtidige opgaver endnu bedre, end den klarede Sæbybanen.

Der er opgaver nok! Først skal der indhentes tilbud. Først skal de tre likvidationsboer i sving, og der er nok at tage fat på.

Desværre.

18.

Hvornår var det nu?

Til vor oversigt i decembernummeret 1968 side 360: Hvornår var det nu de lukkede, meddeles følgende rettelser:

Sorø-Vedde slettes under 1936 og tilføjes under 1951.

Maribo-Bandholm flyttes fra 1956 til 1952.

Ud for Århus-Hammel-Thorsø anføres 1956.

Kortet med Danmarks jernbaner 1929 findes i årgang 1967, side 42.

Privatbane ejendomsmærker 1968, side 130.

Fra dagbogen

Arslev den 27. marts. Ved 2-tiden i nat kørte en personbil mod den bageste godsvogn i et tog på vej mod Svendborg. I øvrigt det sidste tog før lokoførerstrejken begyndte. Føreren af bilen pådrog sig alvorlige kvæstelser og blev kørt til sygehuset i Odense.

Kolding

BP-hjørnet

ved Hans Richard Jensen

Fredericiagade 42 – Kolding

Benzin – Olie – Vask – Smøring

samt stort udvalg i autotilbehør

Quick-service udføres – Tlf. 52 62 45