

Om aftenen den 11. ds. antændte et roebaneloko en gård i Errindlev på Lolland. Ejendommen nedbrændte totalt, og mange dyr blev flammernes bytte. Beboerne på egnen har ofte klaget over gnister fra roetogene, der visse steder må arbejde hårdt for at passere stigninger.

—0—

Atter meldes der om skred på Midtbanen – denne gang Herlufmagle og Glumsø, hvor der den 12. ds. måtte etableres langsom og forsigtig kørsel.

—0—

### For 25 år siden . . . oktober 1951

Horsens Vestbaners driftsunderskud udgør i afvigte regnskabsår kr. 389.457 mod 284.085 året forud. Når moderniseringen er fuldført, kan man ophøre med den dyre damptokørsel. Med dieselskørsel håber man på at få hold i udgifterne.

—0—

Horsens – Bryrup – Silkeborgbanen møder med et underskud på 270.695 kr. Her håber man på at kunne forbedre regnskabet ved indsættelse af rutebiler til erstatning for aftentog m.v.

—0—

Ebeltoftbanen har et underskud på kr. 29.500 mod et overskud forrige år på kr. 1296. Det går langsomt med banens moderniseringsplaner, men en dieselelektrisk motorvogn er indsat i driften, hvorefter man har taget 2 gamle motorvogne under behandling i banens værksted. Når disse atter kan indsættes i driften, påregner man en brændselsbesparelse på kr. 60.000 om året.

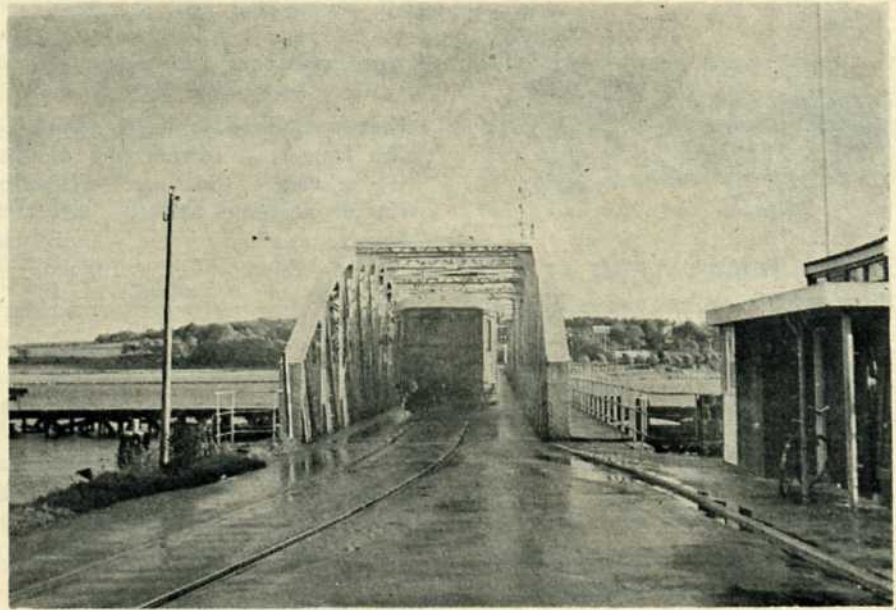
—0—

Langelandsbanen er en af de få baner, der kan fremvise et smukt overskud på kr. 21.746, hvilket er 14.000 kr. mere end året forud.

—0—

Stationspladsen i Ballerup står foran en større udvidelse. Det er meningen at anlægge 4 depotspor for S-togsstammer, idet pladsen på depotsporene ved Dybbølsbro er for trang.

# Månedens foto



RHJ M 4 på Hadsundbroen.

### Farvel til den gamle Hadsundbro

Den 10. oktober i Det Herrens År 1883 indledtes den regelmæssige drift på jernbanen mellem Randers og Hadsund, efter at man dagen i forvejen på behørig vis havde foretaget den festlige indvielse.

Den første snes år endte RHJ på stationen i Hadsund Syd, der lå umiddelbart syd for Mariager Fjord. Men da Aalborg-Hadsund Jernbane i 1900 var åbnet, opstod der stærke ønsker om at sammenknytte de to baneender, samtidig med at beboerne gerne så en fast forbindelse til afløsning af den mere end hundrede år gamle færgeforbindelse over fjorden.

RHJs driftsbestyrer E. Buchwaldt havde allerede efter banens start udarbejdet et forslag til et broprojekt, men først efter AHJs åbning kom der gang i planerne, og et nyt projekt udarbejdedes.

Resultatet blev, at broen skulle bygges af staten, men at AHJ, RHJ, Randers og Aalborg amter samt flere kommuner skulle yde et tilskud på tilsammen 100.000 kr. af de ca. 450.000 kr., hele projektet ansloges at koste.

Det blev ingeniør Monberg, der fik arbejdet i entrepriser, og den 19. december 1904 kunne den knapt 300 meter lange kombinerede vej- og jernbanebro indvies under store festligheder.

Pudsigt nok var det de første år AHJ, der havde broens vedligeholdelse og drift overdraget, men det skyldtes, at denne banes tog endte i Hadsund Syd. Efter en ombygning i 1927 blev det RHJ, der fik disse opgaver overdraget, og efterhånden blev det da også Hadsund Nord, der blev de to Hadsundbaners endestation, noget der først sluttede ved deres nedlæggelse den 31. marts 1969.

Den 10. november 1976 åbnes en ny fast forbindelse over Mariager Fjord, og derefter nedlægges trafikken over den smukke gamle gitterbro, som derefter fjernes for at ende sine dage som skrot. Kun drejetappen, som svingbroen drejer om, bevares i Hadsund, idet kommunen har besluttet at gemme denne til minde om den gamle Hadsundbro.

Billedet viser et tog, RHJ M 4, passere broen i oktober 1967.

## Alt i tandteknik

Reparationer – Omstillinger og underforinger  
Overenskomst med sygeskringen

# Martinus Schmidt

Mariendalsvej 12c . FA 880 - 839

\*\*\*  
damms  
radio  
\*\*\*

ALBERTSLUND

64 70 88

Service: 64 79 52