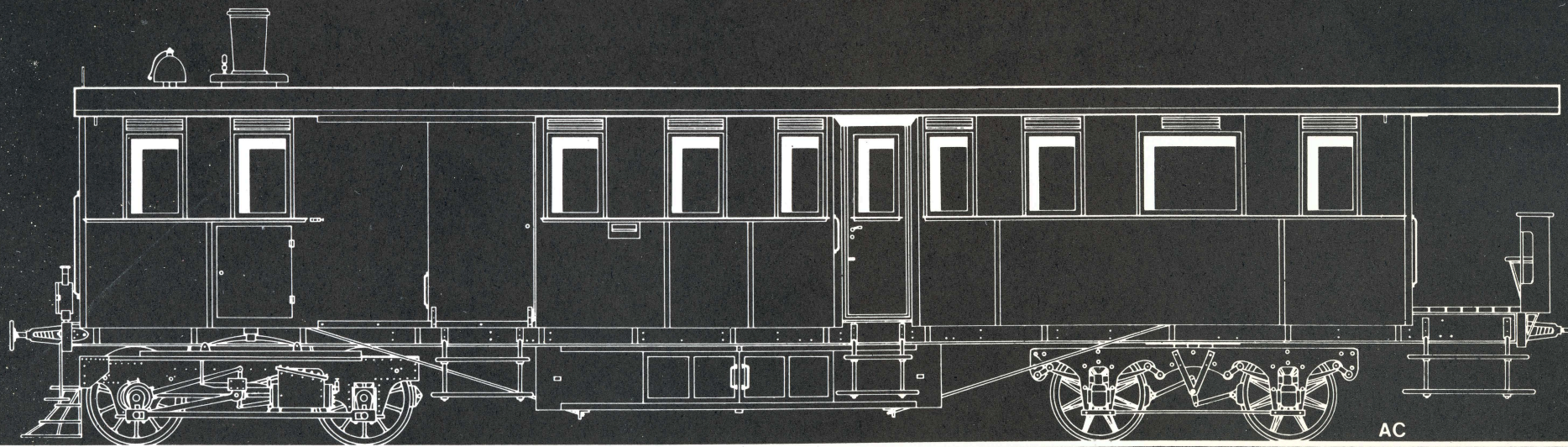
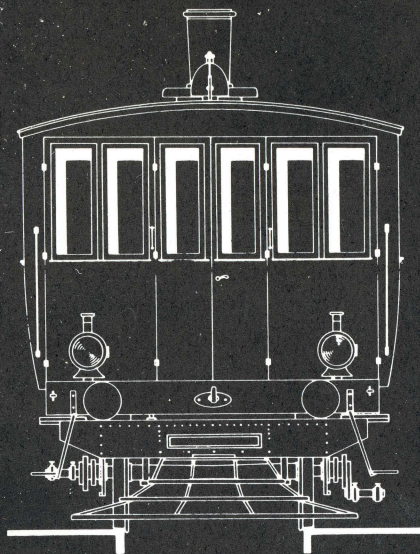


RANDERS ~ HADSUND

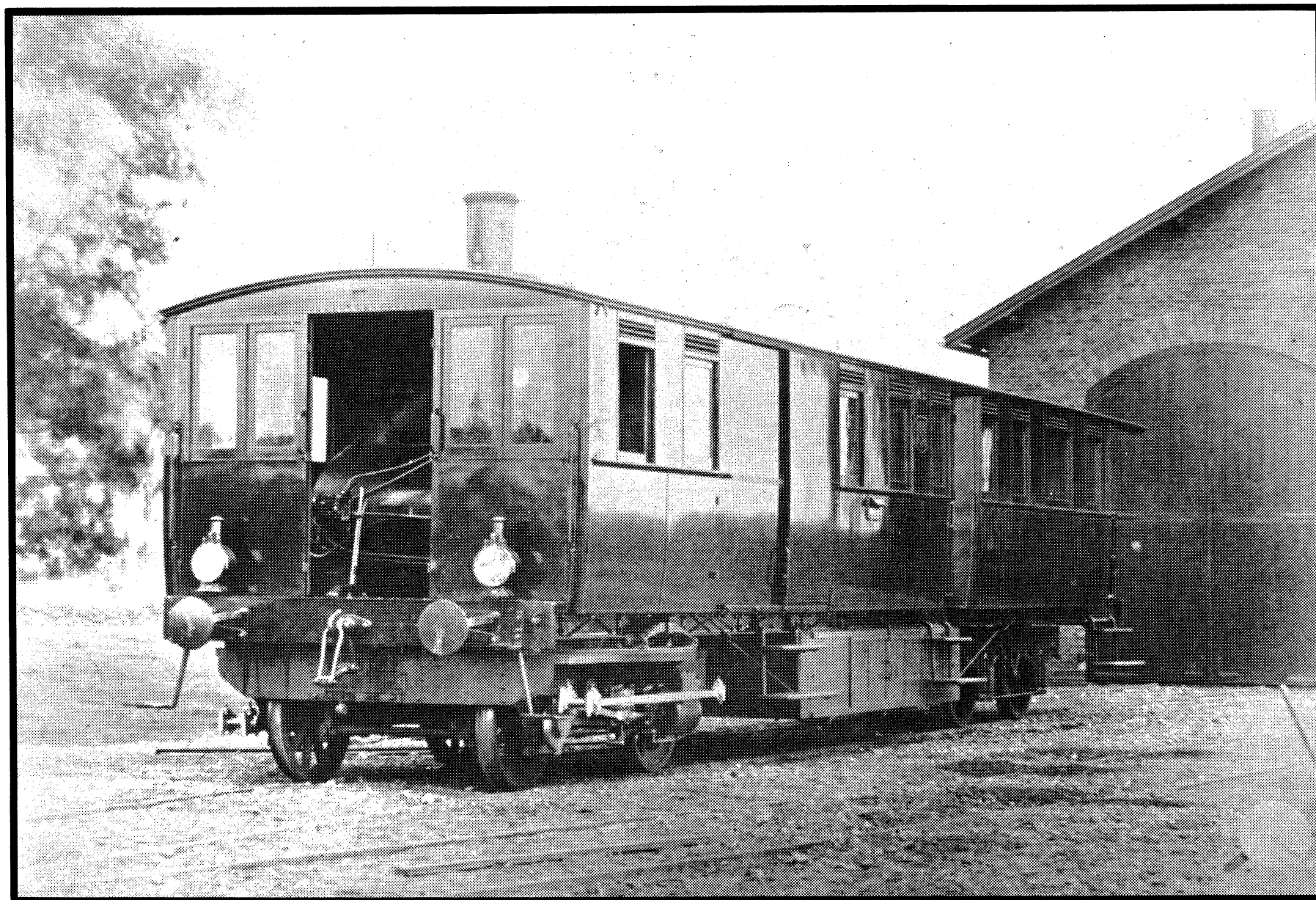
JERNBANE.





**Tegninger fra**

**RANDERS - HADSUND JERNBANE**



Randers - Hadsund Jernbanens dampvogn A 2 foran banens remise ved Rosenørnsgade i Randers. Fotografiet er taget ca. en måned før banens indvielse d. 9. oktober 1883.

## Forord

---

Ved udgivelsen af JMJK's første tegningshæfte, om Thisted - Fjerritslev Jernbane, opstod tanken om at sammenstille et tilsvarende hæfte om Randers - Hadsund Jernbanen. Jeg gik derefter igang med at fremskaffe de tilgængelige oplysninger om Hadsundbanen, "Hadsund Peter " kaldet, og resultatet foreligger hermed.

Hovedparten af oplysningerne er hentet i banens arkiv, der er bevaret på Landsarkivet i Viborg, samt fra ældre avisårgange på Statsbiblioteket i Århus. Andre oplysninger er fundet på "Scandia" i Randers, på oplandets lokalhistoriske samlinger, i ældre fagtidsskrifter, i jernbanehistorisk litteratur, på Det Kgl. Bibliotek i København, på Erhvervsarkivet i Århus og ved samtaler med tidligere ansatte ved Hadsundbanen. Sidstnævnte interviews er foretaget sammen med Heino Wessel Hansen og Bent Dyrholm, begge Randers.

Derudover har en lang række personer været behjælpelige, og uden nogen bør føle sig glemt, skal der især rettes en tak til Hans G. Alkjær, Holte, pens. lokomotivfører A.Samson, Randers, ingeniør Jørgen Andersen, "Scandia", Peer Thomassen, Gentofte, Henning Skov, Landsarkivet Viborg samt Niels J. Hansen og Kai Stender, begge Århus.

En speciel tak skal rettes til de tidligere Hadsundbane-ansatte, der tålmodigt besvarede mine endeløse spørgsmål.

Dette hæfte er udgivet af Jydsk Model Jernbane Klub og kan købes for 38 kr ved at indsette beløbet på giro 1 30 85 72, JMJK's forlag, Nørre Alle 79, 8000 Århus C.

Århus, januar 1982

Asger Christiansen

## RHJ's historie - kort fortalt.

Jernbanen kom til Jylland i 1862 med indvielsen af strækningen Aarhus - Randers, og dette var samtidig begyndelsen på anlæg af et hovedbanenet dækkende en stor del af Jylland - et net der var færdigudbygget i første halvdel af 1870'erne. Samtidig hermed opstod der flere steder ønske om privatdrevne lokalbaner, og et af disse projekter var anlæg af en bane fra Ålborg til et punkt ved Mariager Fjord, f.eks. Hadsund, hvor der skulle bygges en bro over fjorden, således at banen kunne videreføres til Randers.

1875

Det første offentlige møde herom afholdtes i begyndelsen af 1875, men af forskellige årsager henrandt en længere årrække, før banen fra Ålborg til Hadsund og broen over fjorden blev realiseret. Noget hurtigere kom det istedet til at gå med banen mellem Hadsund (på søndre side af fjorden) og Randers - især grundet indsatsen fra William R. Rowan, der ejede Randers Jernbanevogns Fabrik (senere "Scandia"). Rowan havde i 1876 konstrueret og bygget sin første dampvogn til brug ved jernbanedrift, og da der fremkom disse planer om en lokalbane i oplandet nordøst for Randers, så Rowan heri en mulighed for at bevise fortræffeligheden af sit dampvogns-system.

I januar 1879 udsendte Rowan derfor et lille skrift, hvori han skitserede en plan for anlæg og drift af "Randers - Hadsund Dampsporvej". I planen foreslår Rowan banen anlagt som en meget sparsomt udstyret lokalbane, og driften foreslås udført med dampvogne, der skulle befordre både passagerer, gods og post. Desuden foreslås anskaffet et let damplokomotiv til brug for "Godstransport ved extra Lejligheder".

Baneprojektets anlægsudvalg godkendte Rowans forslag, og hans plan blev i store træk fulgt ved banens anlæg og første drift.

Aktietegningen til den forhåbentlig kommende bane kunne nu begynde, men da staten afslog at yde støtte til projektet, opstod der problemer med at fremskaffe den nødvendige kapital, ca. 1 million kroner. Rowan tilbød derfor at "Scandia" dels udførte anlægsarbejdet og byggede det rullende materiel, dels indskød 700.000 kr som præferenceaktier - dvs. aktier der havde fortrinsret ved udbetaling af udbytte.

Det fornødne lovgrundlag sikredes i september 1881, da der udstedtes koncession på "Anlæg af en let Jernbane fra Randers Havn til Hadsund". "Scandia" gik straks igang med anlægsarbejderne, og den 9. oktober 1883 kunne der holdes indvielse for den 5,4 mil lange "Randers - Hadsund

1883

Jernbane" - med navnet forkortet til RHJ. Dagen efter indledtes den ordinære trafik med 2 tog dagligt i hver retning. Allerede året efter blev trafikken dog udvidet til 3 daglige togpar.

En del af den kapital "Scandia" havde indskudt i banen stammede fra Tyskland, og dette bidrog til, at RHJ indtil 1897 var bortpagtet til et Hamborg-baseret konsortium: "Localeisenbahnen - Betriebs Gesellschaft". Forpagtningskontrakten sikrede det tyske selskab 60 procent af banens bruttoindtægt, dog et årligt mindstebeløb på 13.000 kr pr. banemil.

Flere forhold gjorde, at RHJ fra starten adskilte sig fra andre jernbaner herhjemme. Først og fremmest de 2 dampvogne A 1-2, der efter Rowans konstruktion var bygget på "Scandia", thi RHJ og Gribskovbanen blev de eneste baner, der valgte at indsætte dampvogne. Men også jernbanesporets opbygning afveg fra det øvrige jernbanenet, idet RHJ blev anlagt med en fra England inspireret sportype. Selve skinnen - en såkaldt broskinne - var udført som en omvendt U-profil, og svellerne var placeret som længdesveller under hver af de 2 skinnestrenger. For at fastholde sporvidden anvendtes fladjern som afstandsstykker. Skinnerne, der var fremstillet i Skotland, vejede 13 kg/m, hvilket er den letteste skinnetype brugt ved nogen dansk, normalsporet jernbane.

Dagligdagen begyndte nu for banen, og årene frem til århundredeskiftet viste svingende driftsresultater - dog ofte underskud. Medvirkende her til var den økonomiske depression, der i denne periode ramte landet. Og måske var banens trafikunderlag ikke ganske så stort som ventet. Bedre blev det naturligvis heller ikke af, at banen var så dårligt rustet mod vejrliget om vinteren, idet man ikke ejede en egentlig sneplov, men blot en lille snenøse til montering på banens eneste damplokomotiv. Det var derfor ikke ualmindeligt, at banen var ude af drift i flere døgn, ja, i enkelte tilfælde endog i flere uger i træk, fordi linien var sneet til.

1897

I 1897 ønskede det tyske selskab at afhænde sin forpagtning af RHJ, og man henvendte sig derfor til Randers Amt, for at få klarlagt hvorvidt amt og kommuner ville overtage banen. Efter en bevæget debat herom i Randers Byråd, besluttede man sig dog til at afslå det tyske tilbud, da man anså et køb af RHJ for at være en alt for risikabel investering. I stedet valgte banen den løsning, at jernbaneselskabet fra 1. april 1897 selv overtog driften.

Skønt kun 15 år gamle var maskindelene i dampvognene allerede udslidte,

og man udtog derfor dampmaskinerne i 1898, hvorefter man lod "Scandia" ombygge vognene, så de istedet kunne benyttes som almindelige personvogne. Som erstatning for den herved mistede trækraft indkøbtes samme år fra Tyskland et lille tokoblet damplokomotiv, der var mage til et i 1892 fra samme fabrik anskaffet lokomotiv.

Ønsket om en jernbane Ålborg - Hadsund levede stadig, og det lykkedes at få projektet optaget i Jernbaneloven af 1894. Banen kunne dernæst anlægges og blev indviet 1. december 1900 under navnet "Ålborg - Hadsund Jernbane" - forkortet til AHJ.

Da der nu fandtes 2 jernbaner med endestation på hver sin side af fjorden, måtte brodebatten naturligvis blusse op igen. Færgeriet over fjorden havde bestået siden ca. 1480, men var nu i 1890'erne helt utidssvarende. Færgen var blot en stor, åben pram forsynet med et mindre dæk, og overfarten foregik ved hjælp af et langt tov, der løb fra bred til bred. I dette tov trak fergekarlene så færgen frem. Disse primitive forhold foranledigede staten til økonomisk at støtte brobyggeriet, og broen kunne derefter tages i brug i december 1904. Broen udførtes som en kombineret vej- og jernbanebro, hvor spor og vejbane delte samme areal.

Desværre kunne AHJ og RHJ ikke nå til enighed om betaling af broens driftsomkostninger, hvorfor RHJ vedblev at have endestation i Hadsund Syd. Den egentlige årsag var Ålborg-kredsens frygt for, at Randers ville udvide sit opland til nordsiden af fjorden, hvis der indsattes gennemførende persontog. Derfor blev kun godsvogne ført over broen, og de rejsende var henvist til selv at sørge for den 1 km lange transport mellem byens 2 stationer. Disse upraktiske forhold skulle komme til at bestå i hele 23 år.

Som tidligere nævnt overgik RHJ til danske hænder i 1897, og dermed indledtes en række moderniseringer, bl.a. lod man opføre snehegn på de mest udsatte steder, for at mindske driftsstandsninger i vinterperioden.

I 1897 fik banen en ny, stabil godskunde, idet virksomheden "Scandia" flyttede til den østlige udkant af Randers og fik sporforbindelse til RHJ mellem Randers station og Dronningborg. Også passagertallet steg, og banen kunne i flere år fremvise overskud. RHJ var således godt rustet til den øgede trafik under 1. verdenskrig, og kunne som den vistnok eneste privatbane gennemføre driften uden indskærnkninger i toggangen.

De gode tider skulle dog snart ophøre, fordi banens udgifter steg drastisk. Årsagen var især voldsomme stigninger på kul. Fra 1914 til 1920

var prisen mere end tidoblet. Dels fordi leverancerne fra England var små som følge af tyskernes ubådskrig, dels fordi engelske kulminearbejdere gennemførte omfattende strejker omkring 1920. Skønt RHJ delvist fyrede med tørv i damplokomotiverne, løb udgifterne alligevel løbsk. Oveni alt dette meldte sig krav om lønstigninger fra personalet, der ønskede samme aflønning som statsbanernes personale.

Modløsheden bredte sig i banens ledelse, og på generalforsamlingen i 1919 foreslog bestyrelsens formand endog, at man indstillede driften indtil videre. Så galt gik det dog ikke, og i stedet hentede man kapital fra den reservebeholdning, der var opbygget i de overskudsgivende år.

Den tunge godstrafik i årene under og umiddelbart efter den 1. verdenskrig sled hårdt på det spinkle broskinne-spor. Så hårdt, at Tilsynet med Privatbanerne i 1921 meddelte RHJ, at der uden ophold burde iværksættes en fornyelse af banens spor, såfremt man ikke ville risikere en standsning af toggangen. En sådan total ombygning af sporet ville være ret kostbar, og RHJ kunne umuligt betale de nødvendige 1,4 million kr. Staten tilbød dernæst at dække halvdelen af udgifterne, ifald de i banens drift interesserede kommuner overtog RHJ og dens fremtidige drift.

Der opnåedes en aftale herom, og i 1923 indledtes udskiftningen af det gamle spor med 24,4 kg/m skinner, der placeredes på træsveller (anbragt som tvær-sveller). Dette betydelige arbejde, der afsluttedes i 1926, udførtes af banens eget personale under ledelse af daværende driftsbestyrer H. Hannemann, og ombygningen afvikledes uden afbrydelse af den daglige trafik.

Kommunerne måtte nu indfri deres del af aftalen - nemlig overtagelse af RHJ, og i 1923 stiftedes derfor et nyt aktieselskab: "A/S Randers - Hadsund Jernbane". I selskabet fordeltes aktieposterne med 36 % til staten og 64 % til amt og kommuner, og de oprindelige præferenceaktier blev indløst til kurs 35 (!). Det nye selskab fik eneretsbevilling på drift af banen indtil 1. januar 2008.

Driftsbestyrer Hannemann ønskede - i første omgang for persontrafikken - at afskaffe den dyre damptogskørsel, og indledte derfor i 1924 en undersøgelse af hvilke af de dengang nye (og få) motorvognstyper, der måtte egne sig til brug på RHJ's kuperede strækning. Inden en udvælgelse var foretaget, tilbød den engelske virksomhed "Sentinel", at RHJ vederlagsfrit kunne afprøve en nybygget dampvogn. Tilbuddet blev accepteret, og efter prøvekørsel på banen i sommeren 1926 ønskede banen at erhverve vognen. Der opstod dog uenighed om prisen for udførelse af et par små-

1920

1904

1923

1926

1914

ændringer ved vognens indretning. Samtidig blev der fra politisk hold øvet pres mod RHJ, idet banen blev opfordret til at købe et dansk produkt. Følgelig blev dampvognen returneret til England, og RHJ bestilte istedet 2 lange, benzindrevne motorvogne hos "Scandia". Vognene litredes RHJ M 1-2 og skulle vise sig at være en fordelagtig investering, eftersom de var i drift fra leveringen i 1927 frem til 1969.

## 1927

Aftalen om banens ombygning åbnede mulighed for anskaffelse af et nyt damplokomotiv, til hvilket staten ydede halvdelen af købsprisen. En fornyelse af trækraften var da også uundgåelig, da banens små lokomotiver var udslidte og ikke nær kraftige nok til godstransporterne. Også ved dette køb forsøgte RHJ at støtte dansk arbejde, hvorfor man sammen med andre privatbaner forsøgte at placere en samlet ordre på 6 damplokomotiver hos "Frichs" i Århus. Virksomheden kunne dog ikke prismæssigt konkurrere med store, udenlandske fabrikker, og RHJ indkøbte derfor sit lokomotiv fra "Henschel" i Tyskland. Ved leveringen i 1926 af det store, trekoblede lokomotiv var det egentlig første gang i banens historie man rådede over trækraft, der rummede kraftoverskud til spidsbelastninger så som store personsartog og tunge godstog. Et tilsvarende lokomotiv erhvervedes i 1930.

Skibsfarten udviklede sig hen mod stadig større skibe, og i 1920'erne blev det nødvendigt at uddybe sejlrenden ved Als Odde, således at større skibe kunne besejle Mariager Fjord. Herved blev Hadsundbroen en flaskehals for fjordsejlladsen grundet dens beskedne gennemsejlingsbredde. I 1927 ombyggedes broen og blev forsynet med et større svingparti, hvilket øgede gennemsejlingsbredden fra 14,3 m til 22,3 m. Broarbejdet bevirkede standsning af vej- og togtrafik i 3 måneder, og færgeriet over fjorden følgelig genoplivet for en kortere periode. Samtidig anlagdes havnespor i Hadsund foruden havnen blev uddybet.

Efter broens ombygning lykkedes det da endeligt AHJ og RHJ at indgå en overenskomst om broens drift. Broen overgik til et interessentskab, og udgifterne til drift og vedligeholdelse opdeltes med 40 % til de berørte amter og 30 % til hver af de 2 privatbaner. Resultatet var videreførsel af alle RHJ's tog til Hadsund Nord, der derved blev overgangsstation for RHJ og AHJ fra sommerkøreplanen 1928. Hadsund by ydede tilskud til udvidelse af Hadsund Nord station, og Hadsund Syd station var nu overflødig og nedrykkedes til trinbræt.

Efter alle disse ombygninger, nyanskaffelser og moderniseringer foretaget op gennem 1920'erne, der velnok er det mest spændende årti i RHJ's historie, fremstod banen som et veludrustet trafiktilbud. Køreplanen

var gennem årene udvidet til 8 tog dagligt i hver retning, og de nye motorvogne bød på glimrende komfort. Men nye farer truede allerede banens fremtid - nu i form af den hastigt voksende bilisme. I begyndelsen af 1920'erne steg antallet af omnibusruter hastigt, også i RHJ's opland med oprettelsen af en busrute fra Randers over Havndal og Kastbjerg til Hadsund Nord. Ruten opnåede hurtigt succes, og kunne i de første år profiteres af de uheldige stationsforhold i Hadsund. Samtidig startede private, lastbildevne fragtmandsruter, og disse tilkæmpede sig en ikke ubetydelig part af RHJ's godsmængde.

## 1934

Disse tendenser forstærkedes i slutningen af 20'erne og begyndelsen af 30'erne, således at banens regnskab fremviste et stadigt stigende underskud. End ikke den billige motordrift kunne vende den uheldige udvikling. I 1934 var situationen så alvorlig, at banens personale ud af egne lønninger betalte 3.500 kr til delvis dækning af underskudet. Noget måtte gøres, og i et forsøg på at tilbageerobre de mistede godstransporter, kontraherede RHJ i 1935 lokale vognmænd til godsudbringning fra stationerne i Spentrup, Øster Tørslev, Norup og Havndal. Banen anskaffede selv 2 små lastbiler til samme formål i Hald, Gjerlev og Dalbyover.

RHJ var naturligt nok ikke den eneste jernbane, der trængtes af de ændrede rejsemønstre og 30'ernes økonomiske depression. Ministeren for offentlige Arbejder nedsatte derfor i 1936 en kommission, der skulle fremsætte en samlet plan for den indenlandske trafik. Kommissionen afgav betænkning i 1939 og lod følgende hoveddata opregne om RHJ : at både gods- og persontrafik lå under gennemsnittet for samtlige privatbaner, at det daglige antal rejsende var ca. 350, at RHJ dækkede 41 % af egnens samlede godstrafik, at banens spor kunne påregnes en levetid på endnu 30 år, samt at oplandet betjentes af 4 omnibusruter der helt eller delvist konkurrerede med RHJ. Sluttelig konkluderede kommissionen, at RHJ havde betydning såvel egnetrafikalt som i forbindelse med DSB og AHJ. Banens driftsbestyrer M.Jensen (tiltrådt i 1935) udtalte, at betænkningens konklusion sikrede banen statsstøtte, og at RHJ kunne bevares i hvert fald for en længere årrække.

## 1939

I slutningen af 30'erne steg lønudgifterne, og som kompensation herfor købtes i 1939 en brugt motorvogn fra DSB, således at dampkørslen yderligere kunne nedskæres. Men også nye passagerer skulle findes. Derfor lanceredes et rundrejse-arrangement, der bragte de rejsende med tog fra Randers over Fårup til Mariager. Efter ophold her fortsattes med rutebil langs fjorden - en meget smuk køretur - til Hadsund, hvorfra RHJ om aftenen sørgede for transporten til Randers.



I Hadsund afholdtes hver sommer en Himmerlandsfest, og RHJ arrangerede (i samarbejde med "Randers Amtsavis") særtog fra Randers. Toget suppleredes med lejede DSB-vogne, og de 400 billetter solgtes ofte på ganske få dage. Prisen var 2 kroner - men så var adgang til festpladsen også inkluderet. I Randers afholdte man på 2 lørdage i september de såkaldte Frilørdagsfester. Høsten var i hus, og landbrugets medhjælpere blev bevilliget 2 ekstra fridage, der brugtes til indkøb og fest i Randers. Festerne var stort anlagte arrangementer med forlystelsespark, lotteri, dans i gaderne, festtelt, revy, ildregatta, ringridning, fyrværkeri etc. og samlede op mod 50.000 gæster. Mange kom ind til byen med RHJ, så selv godsvoerne måtte benyttes som personvoerne. Omend der nok tjentes på disse særtog, var det dog den daglige trafik der skulle brødføde banen - og dagligdagen skulle snart fyldes af rejsende.

Den tyske besættelse af Danmark i 1940 foranledigede hurtigt stigninger i jernbanernes transporter på grund af de øgede restriktioner på de øvrige trafikmidler. Især bilerne der ramtes af mangel på gummi og benzin. Samme benzinmangel nødsagede RHJ til at montere gasgeneratorer på motorvoerne - hvoraf den ene desværre brændte 1942 i Hadsund remise. Året efter brændte også en personvogn, hvilket ikke just lettede den eksplosivt voksende persontrafik.

Afbrydelsen af de engelske kultilførsler øgede produktionen af indenlandsk brændsel - brunkul, tørv og generatorbrænde - til enorme mængder. RHJ fik derved store tørvetransporter, dels til og fra egne stationer, dels fra de store tørvefelter i Lille Vildmose.

Krigsårene gav RHJ de største overskud nogensinde, f.eks. 120.000 kr i 1943-44, men det var en vanskelig tid for personalet. Der fyredes med tørv i damplokomotiverne med nedsat ydeevne til følge, så togene var i realiteten altid forsinkede. I flere tilfælde lejedes lokomotiver hos DSB til fremførelse af tyske militærtog, der sendtes via Hadsund når statsbanen mellem Randers og Ålborg var sabotage-sprængt. Også RHJ blev en enkelt gang udsat for sabotage, da den lille bro over Riismølle - bækken i Dronningborg blev sprængt i 1945. Trafikken var afbrudt et par dage.

I slutningen af krigen, hvor brændselssituationen udviklede sig til det håbløse, blev køreplanerne væsentligt nedskåret. Fra marts 1945 kørtes der således kun personførende tog på tirsdage, torsdage og lørdage.

Krigens store transporter kombineret med den vanskelige materialsituation havde medført et voldsomt slid på banernes rullende materiel. Umid-

delbart efter befrielsen besluttede Privatbanetilsynet derfor at lade "Scandia" bygge et større antal dieseldrevne skinnebusser. RHJ var blandt de allerførste baner der modtog skinnebusser, og kunne i maj 1947 indsætte 2 motorvoerne og 1 bivogn i driften. Vognene, der var en videreudvikling af en svensk model, vakte stor opsigt og blev af pressen udråbt til "privatbanernes fremtidige lyntog". De komfortable vognes største aktiv var deres uhørt lave driftsomkostninger. Et damptog kostede 2 kr 07 øre til kul, medens en skinnebus kun kostede 6 øre pr. km. til brændstof (!).

I 1948 gav Privatbanetilsynet RHJ tilladelse til at hæve togenes kørehastighed til 70 km/t, og køretiderne kunne følgelig reduceres. Samme år fik også AHJ skinnebusser, hvilket gav anledning til at visse tog gennemførtes fra Randers og Ålborg, således at omstigning i Hadsund kunne undgås. I Randers lå RHJ's station og statsbanegården i hver sin ende af byen, og dette besværliggjorde naturligvis rejser videre ud i landet, men endelig fra maj 1951 førtes RHJ's tog via havnesporet til DSB's station. RHJ's samlede længde nåede herved op på 43,2 km.

Allerede under krigen var der ønsket fremme om en ny stationsbygning for Hadsundbanen i Randers. Den gamle bygning - og sporarealet - var så lavt beliggende, at man jævnlige var udsat for vandskade, når østenstorme pressede havvand ind i Randers Fjord med oversvømmelse af havneområdet i Randers til følge. Flere gange stod vandet så højt i stationskontoret, at personalet måtte sidde oppe på skrivebordene, og togene måtte benytte Dronningborg som endestation. Herfra befordredes de rejsende så ind til Randers med bus eller taxa.

Det besluttedes at opføre den nye station hvor banen krydsede Rosenørnsgade. Her lå den oprindelige remise fra 1883, og denne blev nedrevet. Til erstatning herfor byggede man en ny remise i tilslutning til motorremisen fra 1927 - beliggende ved Tøjhushaven. Den nye, rummelige stationsbygning blev opført i 1952, og ibrugtagningen betød samtidig afskaffelse af den tidskrævende rangering, som det gamle sporterræn påtvang de tog, der skulle videreføres til statsbanen.

Godstogene fremførtes stadig med damplokomotiver, og for at afvikle den dyre dampkørsel besluttede banens ledelse at anskaffe et brugt diesellokomotiv fra De bornholmske Jernbaner. Lokomotivets sporvidde var 1.000 mm, og man lod derfor "Scandia" udarbejde et forslag til en ombygning for normal sporvidde (1.435 mm), men forslaget viste, at prisen for køb og ombygning ville være lige så høj som prisen på et

1947

1951

1945

nybygget lokomotiv. RHJ bestilte derfor istedet et diesellokomotiv hos firmaet General Electric i Amerika, men Ministeriet for offentlige arbejder ville ikke godkende handelen, og kontrakten måtte derfor annulleres. Sluttelig fik "Frichs" i Århus ordren på 6 dieselelektriske lokomotiver til 4 privatbaner, og fra denne levering modtog RHJ i 1953 det ene lokomotiv. Allerede året efter ophørte dampkørslen på Hadsundbanen.

1953

RHJ's nye lokomotiv, skinnebusserne og stationen samt remiserne blev finansieret ved moderniseringsstøtte. I 1948 vedtog Rigsdagen at modernisere landets privatbaner, og de økonomiske midler blev hentet fra stat og kommuner samt fra banernes overskud indtjent under krigen. I begyndelsen af 50'erne stod det dog klart, at den forventede bedring af banernes regnskaber ikke var opnået. Årsagerne hertil var flere. Transporterne blev færre på grund af konkurrencen fra de øvrige trafikmidler, der efter krigens stilstand satte ind med fornyet kraft. For RHJ's vedkommende var man f.eks. i 1954 nede på 1/3 af trafikken i 1944. De påregnede besparelser ved dampdriftens ophør var ganske vist indvundet. Men visse udgifter - især lønnings- og pensionsudgifter - var så stærkt stigende, at opnåede besparelser helt eller delvist blev opslugt. Mange privatbaner kørte derfor med større driftsunderskud end nogensinde. RHJ var i 1954 nået op på et årligt underskud på 450.000 kr.

Spørgsmålet om privatbanernes finansiering og eventuelle fortsatte beståen var således blevet aktuelt. Derfor nedsatte Ministeren for offentlige arbejder i 1954 en ny Privatbanekommission, og denne afgav betænkning i 1956. Kommissionen konstaterede, at de af RHJ transporterede passagertal og godsmængder var af samme størrelse som gennemsnittet for de øvrige privatbaner. RHJ havde derfor stadig trafikal betydning. Det blev understreget, at forbindelsen over Hadsundbroen var af vital betydning for banen, idet RHJ næppe kunne bevares uden transporterne fra Hadsund (især fisk og kød). Hadsundbroen påregnedes at være anvendelig i endnu en halv snes år. Endelig konkluderede kommissionen, at "Under hensyn til banens ikke ubetydelige trafik og den interesse fra egnen, som giver sig udtryk herved, er kommissionen af den opfattelse, at RHJ bør opretholdes".

1956

Hadsundbanen behøvede altså ikke frygte den nærmeste fremtid, men det stadige krav om besparelser fandtes stadig. I slutningen af 1950'erne overgik en række tog derfor til eenmands-betjening. Iøvrigt var køreplanen udvidet til 8 tog dagligt i hver retning. På grund af den stærke konkurrence fra oplandets 5 omnibusruter og 2 fragtmandsruter, kunne takstniveaueet ikke sættes op. Istedet indførtes weekend-, familie- og 65 billetter.

1960

Starten af 1960'erne betød en voldsom udvikling af privatbilismen, med vigende passagertal for banerne som følge. For at nedskære udgifterne indgik Hadsundbanen derfor i 1963 en overenskomst med Silkeborg - Kjellerup - Rødkørsbro Jernbane. Overenskomsten betød fælles ledelse af visse administrative områder. Samtidig blev enkelte af RHJ's stillinger som stationsmestre ændret til ekspeditrice-stillinger med nedsatte lønudgifter til følge.

Skinnebusserne fra 1947 var ved at være udslidte, og deres rejsekomfort kunne ikke leve op til tidens krav. Et par privatbaner besluttede derfor at købe nye togsæt - benævnt både Y-tog og "Lynetter" - fra det tyske firma Uerdingen. I 1964 fik Hadsundbanen bevilliget moderniseringslån til køb af 2 togsæt, og banens direktør besøgte den tyske fabrik, for at bestemme togenes indretning. Desværre blev pengebevillingen i elvte time udsat på ubestemt tid, så de gamle skinnebusser måtte køre videre på RHJ, mens de 3 andre privatbaner fik de nye tog i 1965.

1964

I 1964 besluttede de 13 kommuner, der stod som garant for dækning af RHJ's underskud, at man ville forlænge banens garantiperiode frem til 1974.

I/S Dansk Salt indledte i 1965 opførelsen af en ny fabrik ved Assens mellem Mariager og Hadsund. Den ny virksomhed henvendte sig til RHJ, for at indhente oplysninger om transport af ca. 30.000 t gods årligt. RHJ's direktør Arpe lod straks udarbejde et projekt over anlæg af et sidespor fra Åmølle trinbrædt til Saltfabrikken. Sporet ville løbe over cementfabrikken "Dania's" grund, og ikke ubetydelige godsmængder ville kunne påregnes også herfra. Sidesporet ville koste knapt 2 millioner kr, men projektet blev aldrig realiseret, thi inden beløbet var fremskaffet, trak mørke skyer sig sammen over Hadsundbanen.

Hadsundbroen var efterhånden helt nedslidt - især den tunge lastbiltrafik var hård ved broen. En ny bro blev derfor projekteret, og den forventedes færdigbygget i 1972. RHJ indkøbte da (og fik leveret) skinner og sporskifter til sporene over den nye bro.

Af hensyn til videre dispositioner udsendte RHJ i oktober 1966 en forespørgsel til banens 13 garantkommuner. Man ville have svar på, om kommunerne ville gå ind for anskaffelse af moderne materiel, og fastholde vedtagelsen om sporoverføring på den nye bro. Hadsund kommune svarede nej på begge spørgsmål, og der inkaldtes til fællesmøde i Havndal. Mødet afholdtes i december 1966, og skulle klarlægge kommunernes syn på Hadsundbanens fremtid.

1966

Mødet viste, at også de 12 resterende kommuner sagde nej til dækning af udgifterne til et nyt brospor. Flere kommuners afgørelse var fremkaldt af, at Hadsund allerede havde sagt fra. Det vedtoges sluttelig at lade banen få nedestation i Hadsund Syd, når den gamle bro blev nedrevet. Trafikforholdene i Hadsund var hermed skruet 40 år tilbage i tiden, og i realiteten var Hadsundbanens dødsdom allerede afsagt.

Banens trafikunderlag var desuagtet stadig tilfredsstillende. I 1968 var det daglige antal rejsende nået op på 675, hvilket svarede til 250.000 passagerer årligt (det var 10.000 mere end 10 år tidligere). Den årlige godsmængde var på 35.000 t, men alligevel var RHJ's underskud i 1968 på 750.000 kr. Regnskabstallene forværredes af de store pensionsudgifter, der f.eks. ikke optrådte i DSB's regnskab.

Beslutningen om nedlæggelse af Ålborg - Hadsund banen pr. 1.april 1969 medførte problemer for RHJ. Ålborgbanen betalte 35 % af broens drift, og den ejede stationen i Hadsund Nord. Tilmeld trak det ud med den nye bro, og der måtte påregnes store, kostbare reparationer på den gamle bro. Disse usikre forhold gjorde, at RHJ's bestyrelse på generalforsamlingen i august 1968 foreslog banen nedlagt fra 31.marts 1969. Henstillingen blev fulgt af alle kommunerne pånær Gjerlev-Enslev, der ønskede banens drift videreført.

1968

Sagen var altså definitivt afgjort, og om aftenen den 31.marts 1969 kørte det sidste tog fra Randers til Hadsund og retur. 86 års jernbanedrift var forbi.

1969

Efter nedlæggelsen var oplandets beboere henvist til rutebilerne, hvis køreplan gav dårlige forbindelser end Hadsundbanen havde tilbudt. Og i Randers fortsatte rutebilerne ikke til statsbanestationen.

For at sikre fortsat sporforbindelse til "Scandia" og Dronningborg Maskinfabrik, overtog DSB sporet fra Randers havn til Dronningborg, og DSB fremfører stadig godstog på denne strækning. Resten af Hadsundbanens spor blev taget op i løbet af sommeren 1969, og skinnerne sendtes til omsmeltning på Stålvalseværket i Frederiksværk.

Den nye bro ved Hadsund blev først færdig i 1976, og i løbet af det følgende årstid blev den gamle bro nedrevet.

Det er stadig muligt at befare en del af Hadsundbanen - omend til fods. Århus Amt købte banelegemet fra Havndal til Åmølle, og den 8 km lange strækning - der var den kønneste del af RHJ - fremstår idag som offentlig natursti.

Asger Christiansen

Nr 19. Hadsund—Randers Jernbane. \* Ved Gimming, Lem, Nebstrup og Norup standse Togene kun, naar der er Passagerer at optage eller afsætte.

Mile.	Persontart.		a. Hadsund—Randers.				Mile.	Persontart.		b. Randers—Hadsund.			
	II	III	Blandede Tog		Blandede Tog			II	III	Blandede Tog		Blandede Tog	
	Krøner og Øre.		Nr. 1	Nr. 2	Nr. 3	Nr. 4	Krøner og Øre.		Nr. 1	Nr. 2	Nr. 3	Nr. 4	
0.25	10 - 20		Fra Hadsund	65	Fm.	240	Eft.		Fra Ålborg	650	Fm.	10	Fm.
0.25	20 - 30		Fra Hadsund	65	Fm.	240	Eft.		Fra Ålborg	650	Fm.	10	Fm.
1.00	30 - 40		Havndal	650	313			0.25	30 - 30				
1.00	40 - 50		Nebstrup	650	313			0.25	30 - 30				
2.00	50 - 60		Dalbypover	650	313			1.00	60 - 60				
2.00	60 - 60		Øster Torslev	718	347			2.00	80 - 80				
3.00	80 - 80		Gjerlev	788	48			2.00	80 - 80				
3.00	80 - 80		Hald	747	48			2.00	80 - 80				
4.00	1 50 1 -		Spentrup	88	436			2.00	1 20 1 -				
4.00	1 50 1 -		Lem	2	2			2.00	1 20 1 -				
4.00	1 50 1 -		Gimming*	2	2			2.00	1 20 1 -				
5.00	2 10 1 40		1 Randers	897	51			2.00	1 20 1 -				
			1 Aarhus	1000	330			4.00	1 50 1 30				
			1 Ålborg	280	Eft.	1000		4.00	1 50 1 30				
								5.00	2 10 1 40				

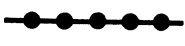
Hadsundbanens første ....

.... og sidste køreplan.

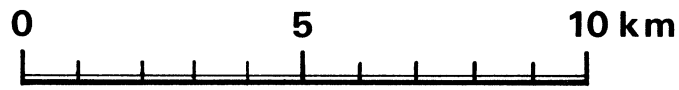
**Randers—Hadsund N.**

	Hverdage										Søn- og helligdage											
	P	P	P	P	P	Pa	P	P	P	Pb	P	P	P	P	P	P	P	P	Pc			
Randers stb. af	450	545	—	745	1047	—	1346	1420	1523	—	1741	2035	2316	745	1047	1343	1530	1750	1935	2110	2330	
Randers prb.	457	555	650	753	1100	1215	1400	1430	1531	1640	1754	2045	2325	753	1100	1351	1545	1810	1945	2117	2337	
Dronningbrg.	458	557	651	754	1101	1216	1401	1432	1532	1641	1755	2046	2326	754	1101	1352	1546	1811	1946	2118	2338	
Gimming ...	500	600	—	755	1103	1218	1403	1435	1534	1643	1757	2048	2328	755	1103	1354	1548	1813	1948	2120	2340	
Lem	503	603	—	758	1106	1221	1406	1438	1537	1646	1800	2051	2330	758	1106	1356	1550	1816	1950	2123	2342	
Vejlagervej	505	605	—	800	1108	1223	1408	1440	1539	1648	1802	2053	2332	800	1108	1358	1552	1818	1952	2125	2344	
Spentrup	509	612	705	806	1112	1228	1412	1445	1543	1652	1806	2057	2336	806	1112	1402	1556	1822	1956	2129	2348	
Hald	514	618	—	812	1118	1234	1418	1453	1551	1658	1812	2103	2342	812	1118	1407	1602	1828	2002	2135	2353	
Gjerlev	518	624	—	818	1123	1239	1423	1500	1556	1703	1817	2108	2347	818	1123	1412	1607	1833	2007	2141	2358	
Ø-Torslev	522	630	—	822	1128	1243	1428	1506	1600	1708	1822	2113	2351	822	1128	1416	1611	1838	2011	2146	002	
Vinstrupvej	524	634	718	825	1131	1246	1431	1510	1603	1710	1825	2116	2353	825	1131	1419	1614	1841	2014	2149	005	
Dalbypover	526	639	720	829	1134	1249	1434	1514	1606	1715	1828	2119	2357	829	1134	1422	1617	1844	2017	2151	008	
Dalbypoder	527	640	721	830	1135	1250	1435	1515	1607	1716	1829	2120	2358	830	1135	1423	1618	1845	2018	2152	009	
Havndal	532	646	733	839	1142	1255	1442	1530	1612	1725	1836	2127	003	839	1142	1428	1623	1851	2023	2157	015	
Trudsholm	533	647	734	840	1143	1256	1443	1531	1613	1726	1837	2128	004	840	1143	1429	1624	1852	2024	2158	016	
Nebstrup	535	649	736	842	1145	1257	1445	1533	1615	1727	1839	2130	005	842	1145	1431	1625	1854	2025	2200	017	
Norup	541	655	743	847	1152	1302	1452	1539	1621	1730	1846	2137	012	847	1152	1436	1631	1900	2031	2206	023	
Åmølle	542	656	744	848	1153	1303	1453	1540	1622	1731	1847	2138	013	848	1153	1437	1632	1901	2032	2207	024	
Sønder-Hads.	543	658	745	849	1154	1304	1454	1543	1623	1733	1848	2139	014	849	1154	1438	1633	1902	2033	2208	025	
Hadsund N. an	550	703	750	855	1200	1310	1500	1550	1630	1740	1854	2145	020	855	1200	1446	1640	1908	2040	2215	030	
Ålborg	an	735	—	—	1028	1329	1639	1639	—	1917	1917	2016	2310	—	1028	1329	1703	—	2038	2242	2353	—

\* togene standser kun, for såvidt der er rejsende at optage eller afsætte - a kun lørdage - b ikke lørdage c natten efter søn- og helligdage



RHJ



## Forkortelser

---

DSB : Danske Statsbaner  
GJ : Gjedser Jernbane ( Nykøbing Falster - Gedser )  
HH : Hjørring - Hørby Jernbane  
HHJ : Hads - Ning Herreders Jernbane  
HLA : Hjørring - Løkken - Aabybro Jernbane  
HP : Hjørring Privatbaner  
HTJ : Høng - Tølløse Jernbane  
KS : Kolding Sydbaner  
LB : Langelandsbanen  
MFVJ : Mariager - Faarup - Viborg Jernbane  
MHVJ : Mariager - Handest Veteranjernbane  
OMB : Nordvestfynske Jernbane ( Odense - Brenderup - Middelfart og Brenderup - Bogense )  
RØHJ : Ringkjøbing - Ørnhøj - Holstebro Jernbane  
SFB : Svendborg - Faaborg Banen  
SNB : Svendborg - Nyborg Banen  
TKVJ : Trolldhede - Kolding - Vejen Jernbane  
VLTJ : Vemb - Lemvig - Thyborøn Jernbane  
VØ : Vodskov - Østervraa Jernbane

II kl. : andenklassens passager-afdeling  
III kl. : tredjeklassens passager-afdeling  
ca. : cirka  
loko. : lokomotiv  
omb. : ombygget  
opr. : oprindelig  
pers. : personer  
pl. : siddepladser  
udr. : udrangeret  
udr. ?? : udrangeringsår ukendt

## Fabrikationssteder

---

Borsig : A. Borsig, Berlin - Tegel, Tyskland  
Frichs : A/S Frichs Fabrikker, Århus  
Hartkort : Hartkort, Duisburg am Rhein, Tyskland  
Hartmann : Sächsische Maschinenfabrik, vorm. Rich. Hartmann AG, Chemnitz, Tyskland  
Henschel : Henschel & Sohn, Cassel, Tyskland  
Hohenzollern : Hohenzollern Aktiengesellschaft für Lokomotivbau, Düsseldorf - Grafenberg, Tyskland  
Nydqvist : Nydqvist & Holm, Trolhätten, Sverige  
RHJ : Randers - Hadsund Jernbanes værksted, Randers  
Scandia : A/S Vognfabrikken "Scandia", Randers  
Stettin : Stettiner Maschinenbau Aktiengesellschaft Vulcan, Abt. Lokomotivbau, Stettin - Bredow, Tyskland  
Triangel : A/S De Forenede Automobilfabrikker, Odense

## OBS !

---

I dette hæfte er der så vidt muligt anvendt nedfotograferede originaltegninger. En del tegninger har dog været i en så dårlig stand, at det har været nødvendigt at tegne nye kopier. Dette gælder tegningerne af broer, bygninger, venteskure, signaler, skinneprofiler og sporopbygning samt damplokomotivet RHJ 2 og godsvognene F 1-10 og H 1-5.

Påtegningen "Rekonstruktion" betyder, at de pågældende tegninger er fremstillet efter fotografier og formodede hovedmål - samt eventuelt øvrige tilgængelige data.

Hvor intet andet er angivet, er tegningerne gengivet i målestoksforhold 1:45.

## Dampvogne

A 1	1883	Scandia/Nydqvist	176	,14 pl.II kl. og 34 pl.III kl. Omb. 1898 til personvogn A 1 med 14 pl. II kl. og 58 pl.III kl. Udr. 1933
A 2	1883	Scandia/Nydqvist	177	,14 pl.II kl. og 34 pl.III kl. Omb. 1898 til personvogn A 2 med 14 pl. II kl. og 58 pl.III kl. Fra 1909 person og postvogn 8 pl.II kl. og 40 pl. III kl. Fra 1928 personvogn 14 pl.II kl. og 58 pl.III kl. Udr. 1933

## Damplokomotiver

RHJ 3	1883	Borsig	3958	, udr. 1926
RHJ 4	1892	Hartmann	1763	, udr. 1940
RHJ 2	1898	Hartmann	2426	, udr. 1926
RHJ 1	1882	Hohenzollern	196	, opr. DSB P 123, 1904 til RHJ, udr. 1935
RHJ 5	1886	Stettin	953	, opr. GJ 10, 1893 til DSB S 352, 1918 til RHJ, udr. 1931
RHJ 2	1926	Henschel	20614	, udr. 1966
RHJ 3	1930	Henschel	21704	, udr. 1963
RHJ 1	1913	Henschel	11727	, opr. HH 13, 1935 til RHJ, udr. 1951
RHJ 6	1913	Henschel	10812	, opr. HLA 3, 1946 til RHJ, udr. 1954

## Motormateriel

M 1	Scandia	1927	,78 pl, 1950 forsynet med postrum, udr. 1969
M 2	"	"	,78 pl, uden motor 1941-1947, 1950 forsynet med postrum, udr. 1969
M 3	Triangel	1928	,33 pl, opr. DSB Me 47, 1939 til RHJ, brændt 1942
M 3	Scandia	1926	,78 pl, opr. SNB M 1, 1949 til DSB Mbf 481, 1959 til RHJ, udr. 1969
M 4	Triangel	1930	,44 pl, opr. KS M 2, 1943 til RHJ, udr. 1952
M 4	Scandia	1926	,86 pl, opr. SFB M 2, 1949 til DSB Mbf 482, 1952 til OMB Mh 6, 1966 til RHJ, 1969 til MHVJ
	Frichs	1949	, rangertraktor, 1969 til H.I.Hansen, Odense
DL 41	Frichs	1953	,loko, 1969 til HHJ DL 12
M 42	Scandia	1931	,loko, opr. MFVJ M 4, 1966 til RHJ, udr. 1968

## Skinnebus - materiel

Sm 51	Scandia	1947	,48 pl, udr. 1968
Sm 52	"	"	,48 pl, udr. 1962
Sm 53	Scandia	1947	,48 pl, opr. RØHJ Sm 2, 1961 til RHJ, udr. 1969
Sm 54	Scandia	1948	,48 pl, opr. LB Sm 1, 1962 til RHJ, udr. 1969
Sm 55	Scandia	1948	,48 pl, opr. HTJ Sm 18, 1963 til RHJ, udr. 1968
TKVJ			
Sm 8	Scandia	1947	,48 pl, 1968 til RHJ (ej omlitret), 1969 til VLTJ Sm 15, udr. 1974
HP			
Ms 30	Scandia	1948	,48 pl, 1968 til RHJ (ej omlitret), udr. 1969
Sp 61	Scandia	1947	,30 pl, udr. 1969
Sp 62	Scandia	1951	,30 pl, udr. 1969
Sp 63	Scandia	1947	,30 pl, opr. MFVJ Sp 11, 1966 til RHJ, udr. 1969

## Personvogne

A 1	Scandia		, omb. 1898 fra dampvogn A 1 - se denne
A 2	Scandia		, omb. 1898 fra dampvogn A 2 - se denne
B 1	Scandia	1883	,10 pl.II kl. og 32 pl.III kl., 1927 omb. til E 1, udr. 1950
B 2	Scandia	1883	,10 pl.II kl. og 32 pl.III kl., 1932 omb. til E 2, udr. 1950
B 3	Scandia	1885	,40 pl.III kl., 1932 omb. til E 3, udr. 1950
B 4	Scandia	1905	,50 pl.III kl., brændt 1941, undervogn brugt 1942 til T 1, udr. 1969
B 5	Scandia	1908	,8 pl.II kl. og 40 pl.III kl., udr. 1957
B 6	Scandia	1912	,50 pl.III kl., udr. 1959
B 7	Scandia	1915	,50 pl.III kl., udr. 1957
B 8	Scandia	1917	,50 pl.III kl., 1929 forsynet med postrum, derefter 30 pl.III kl., udr. 1957

## Person- og postvogne

B 8	Scandia	1917	,50 pl.III kl., 1929 forsynet med postrum, derefter 30 pl.III kl., udr. 1957.
D 8	Scandia	1928	,28 pl.III kl., opr. VØ D 16, 1947 til HP D 62, 1966 til RHJ, 1969 til MHVJ - her omlitret til VØ D 16

## Post- og rejsegodsvogne

H 2 Scandia 1883 ,lukket godsvogn, 1885-1903 benyttet som post-  
bureauvogn, udr. 1950

H 6 Scandia 1903 ,udr. 1957

H 7 " " ,udr. 1957

H 8 Scandia 1905 ,udr. 1965

H 9 " " ,udr. 1957

E 1 Scandia/RHJ ,omb. 1927 fra B 1, udr. 1950

E 2 Scandia/RHJ ,omb. 1932 fra B 2, udr. 1950

E 3 " " ,omb. 1932 fra B 3, udr. 1950

## Lukkede godsvogne

F 1 Scandia 1883 ,udr. 1950

F 2 " " ,1950 omb. til G 6", udr. 1961

F 3 " " ,udr. 1950

F 4 " " ,udr. 1952

F 5 " " ,udr. 1953

F 6 " " ,1950 omb. til G 1", udr. 1961

F 7 " " ,udr. 1954

F 8 " " ,udr. 1954

F 9 " " ,udr. 1950

F 10' " " ,udr. 1927

F 10" " " ,opr. H 1, 1937 omb. til F 10", udr. 1951

H 1 Scandia 1883 ,1937 omb. til F 10", udr. 1951

H 2 " " ,1885-1903 benyttet som postbureauvogn, udr. 1950

H 3 " " ,1950 omb. til G 2", udr. 1961

H 4 " " ,1950 omb. til G 4", udr. 1961

H 5 " " ,udr. 1945

F 10''' Scandia 1910 ,opr. H 10, 1956 omb. til F 10''', udr. 1965

F 11 Scandia 1905 ,udr. 1969

F 12 Scandia 1909 ,udr. 1965

F 13 " " ,udr. 1969

F 14 " " ,udr. 1969

H 10 Scandia 1910 ,1956 omb. til F 10''', udr. 1965

F 15 Scandia 1910 ,udr. 1969

F 16 " " ,udr. 1969

F 17 Scandia 1910 ,udr. 1969

F 18 " " ,udr. 1969

F 19 Scandia 1911 ,udr. 1965

F 20 " " ,udr. 1969

F 21 Scandia ,opr. P 13, 1927 omb. til F 21, udr. 1969

Qa 101 Scandia 1944 ,udr. 1969

Qa 102 " " ,udr. 1969

Qa 103 " " ,udr. 1969

Qa 104 " " ,udr. 1969

Qa 105 " " ,udr. 1969

## Åbne godsvogne

G 1' Scandia 1883 ,udr. 1943

G 1" " " ,omb. 1950 fra F 6, udr. 1961

G 2' " " ,udr. 1944

G 2" " " ,omb. 1950 fra H 3, udr. 1961

G 3 " " ,udr. 1961

G 4' " " ,udr. 1937

G 4" " " ,omb. 1950 fra H 4, udr. 1961

G 5 " " ,udr. 1941

G 6' " " ,udr. 1943

G 6" " " ,omb. 1950 fra F 2, udr. 1961

G 7 " " ,udr. før 1928

G 8 " " ,udr. før 1928

G 9 " " ,udr. før 1928

G 10 " " ,udr. 1920

P 1 Scandia 1898 ,udr. 1954

P 2 " " ,udr. 1954

P 3 " " ,udr. 1954

P 4 " " ,udr. 1958

P 5 " " ,udr. 1958

P 6 Scandia 1903 ,udr. 1954

P 7 " " ,udr. 1958

P 8 " " ,udr. 1958

P 9 " " ,udr. 1965

P 10 " " ,udr. 1965

## Åbne godsvogne (fortsat)

---

P 11	Scandia	1908	, udr. 1969
P 12	"	"	, udr. 1965
P 13	"	"	, 1927 omb. til F 21, udr. 1969
P 14	"	"	, udr. 1965
P 15	"	"	, udr. 1965
P 16	Scandia	1914	, udr. 1969
P 17	"	"	, udr. 1965
P 18	"	"	, udr. 1965
P 19	"	"	, udr. 1969
P 20	"	"	, udr. 1969
K 1	Hartkort	1919	, opr. TKVJ Pe 1466, 1931 til RHJ, 1939 til DSB Pu 9946, udr. 1965
K 2	"	"	, opr. TKVJ Pe 1467, 1931 til RHJ, 1939 til DSB Pu 9947, udr. 1961
K 3	"	"	, opr. TKVJ Pe 1468, 1931 til RHJ, 1939 til DSB Pu 9948, udr. 1965
T 1	Scandia		, opbygget 1942 på undervogn fra B 4, udr. 1969

## Sneplove

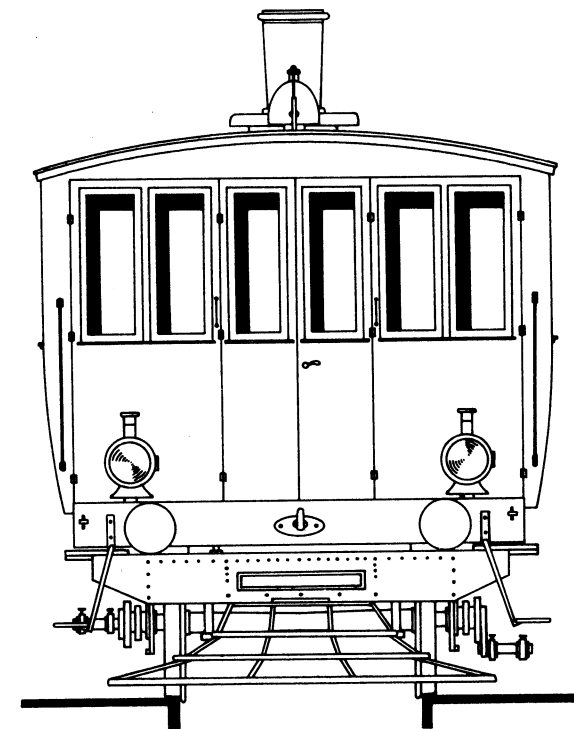
---

Scandia 1883	, 2 stk. sneplove til montering på damplokomotiv RHJ 3, sneplovene i brug til ca. 1920
Scandia 1920	, sneplov, omb. 1937, sneskær påsat 1938, 1969 til MHVJ

## Troljer og draisiner

---

Scandia 1883	, 1 stk. vrikkedraisine, udr. ??
Scandia 1883	, 6 stk. pumpeoljer, udr. ??
Scandia 1883	, 6 stk. eenmandsdraisiner, udr. ??
??	ca. 1925 , motordraisine til 4 pers., udr. ca. 1935

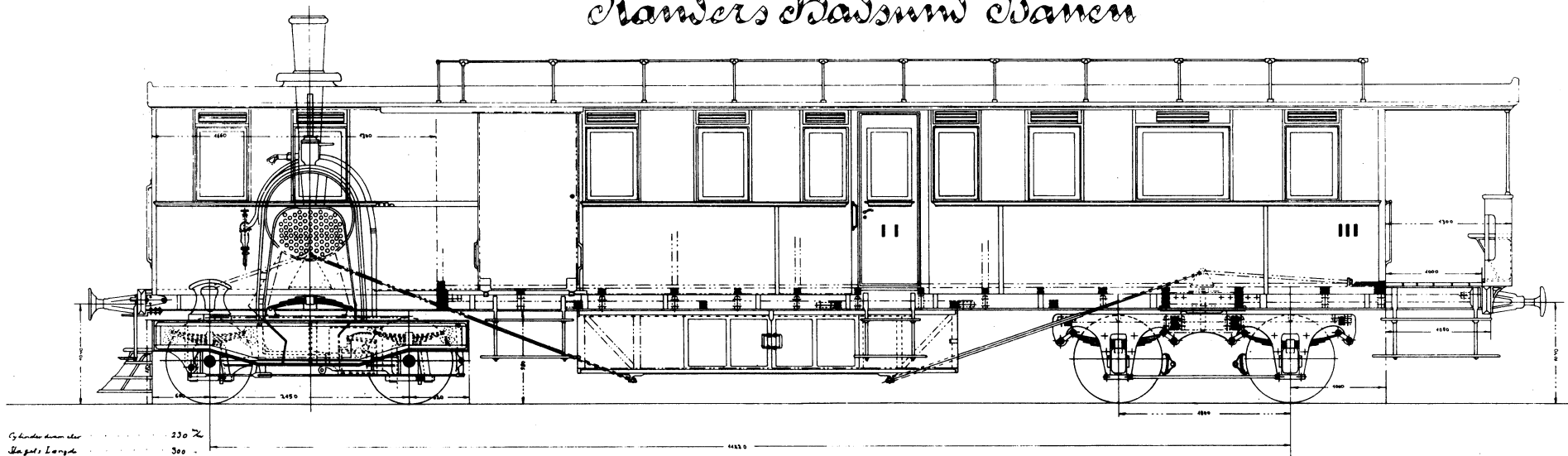


Front af RHJ's dampvogne A 1-2 ( skala 1:45 )

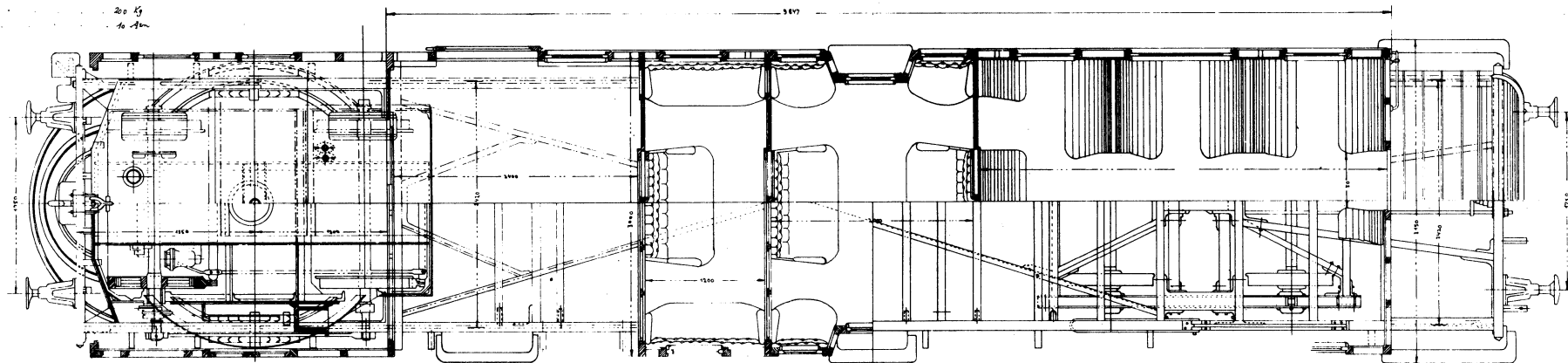


N<sup>o</sup> 3248

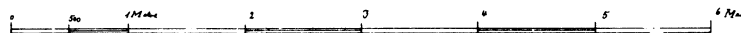
Dampvogn  
 på  
 Randers Hadsund Banen



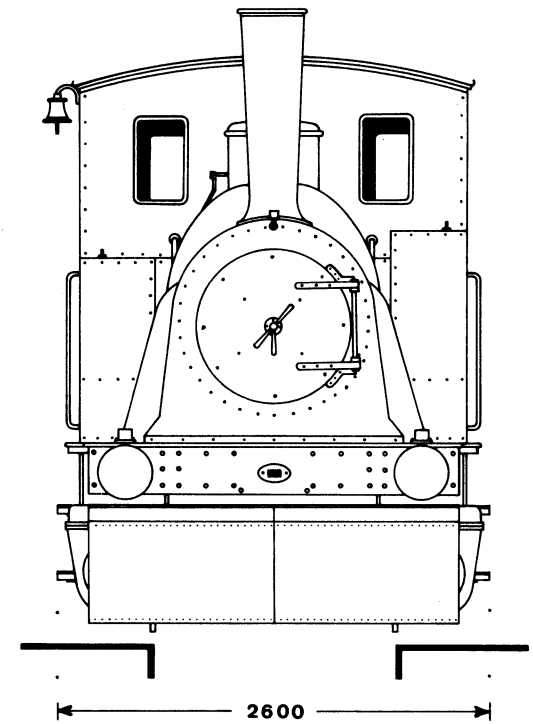
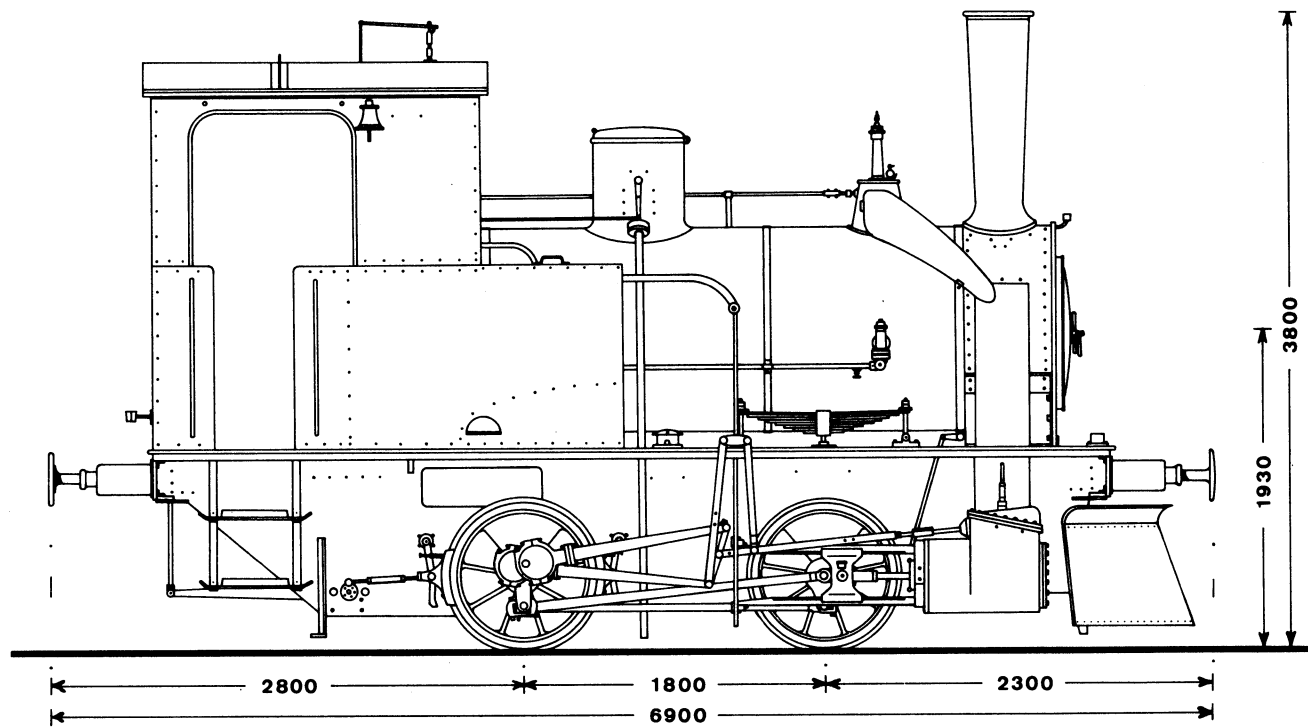
- Cylinder diameter . . . . . 230 L
- Boiler length . . . . . 300
- Boiler diameter . . . . . 200
- Boiler weight . . . . . 2550
- Superheating surface of boiler . . . . . 2,4 M<sup>2</sup>
- Refrigerator . . . . . 15 l
- Water tank . . . . . 16
- Refrigerator . . . . . 0,5
- Water tank . . . . . 1000 Liter
- Coal . . . . . 200 Kg
- Steam . . . . . 40 Atm



Maasstab 1:20







8,0

8,0

16,0 t

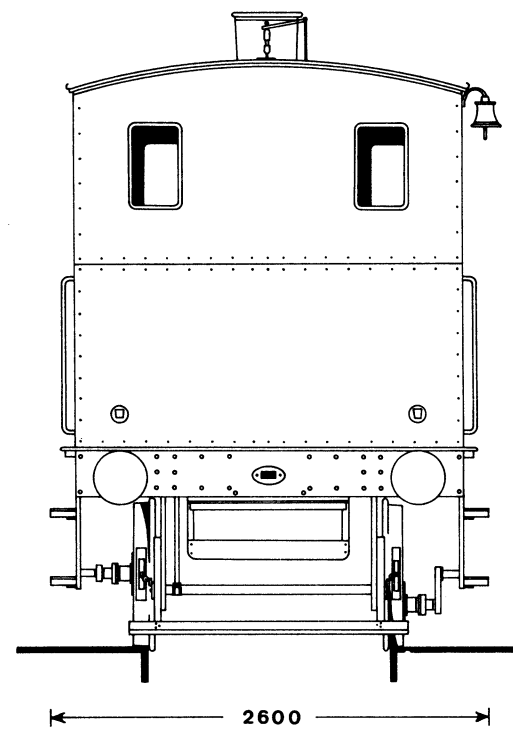
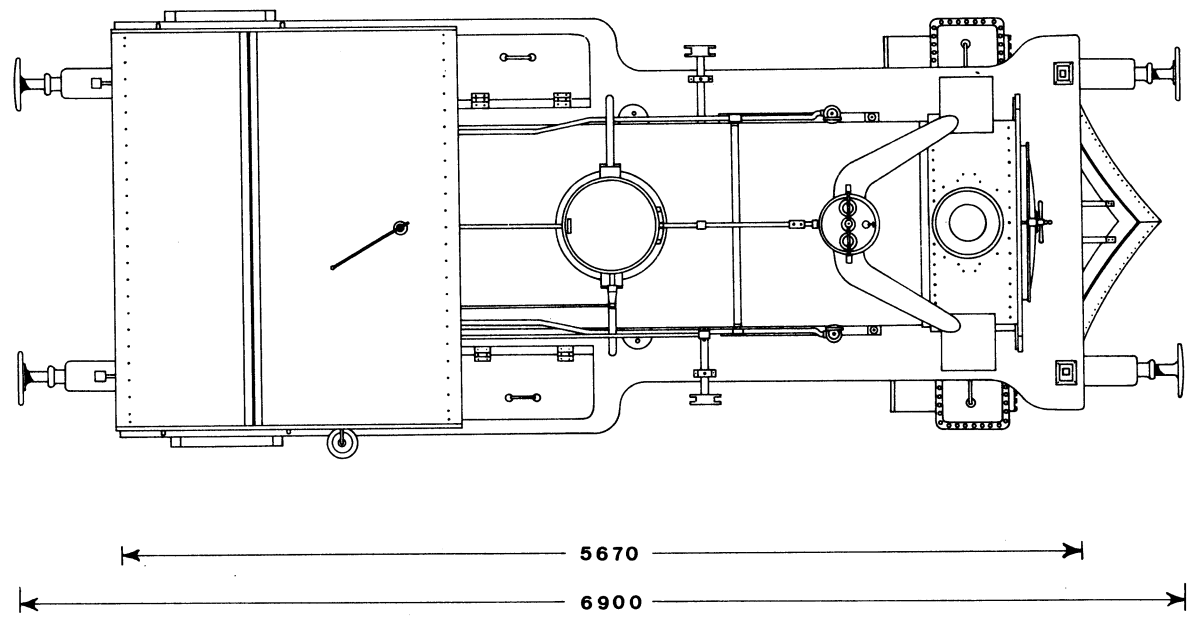
Rekonstruktion

RHJ 4

HARTMANN 1892

Tegning : Asger Christiansen 19.11.80

1:45



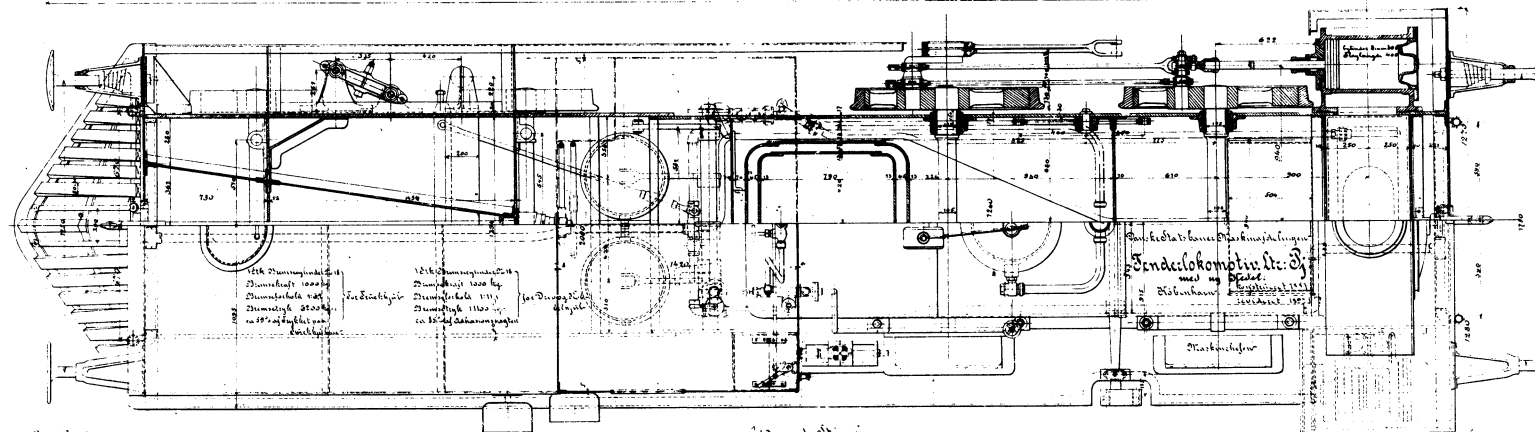
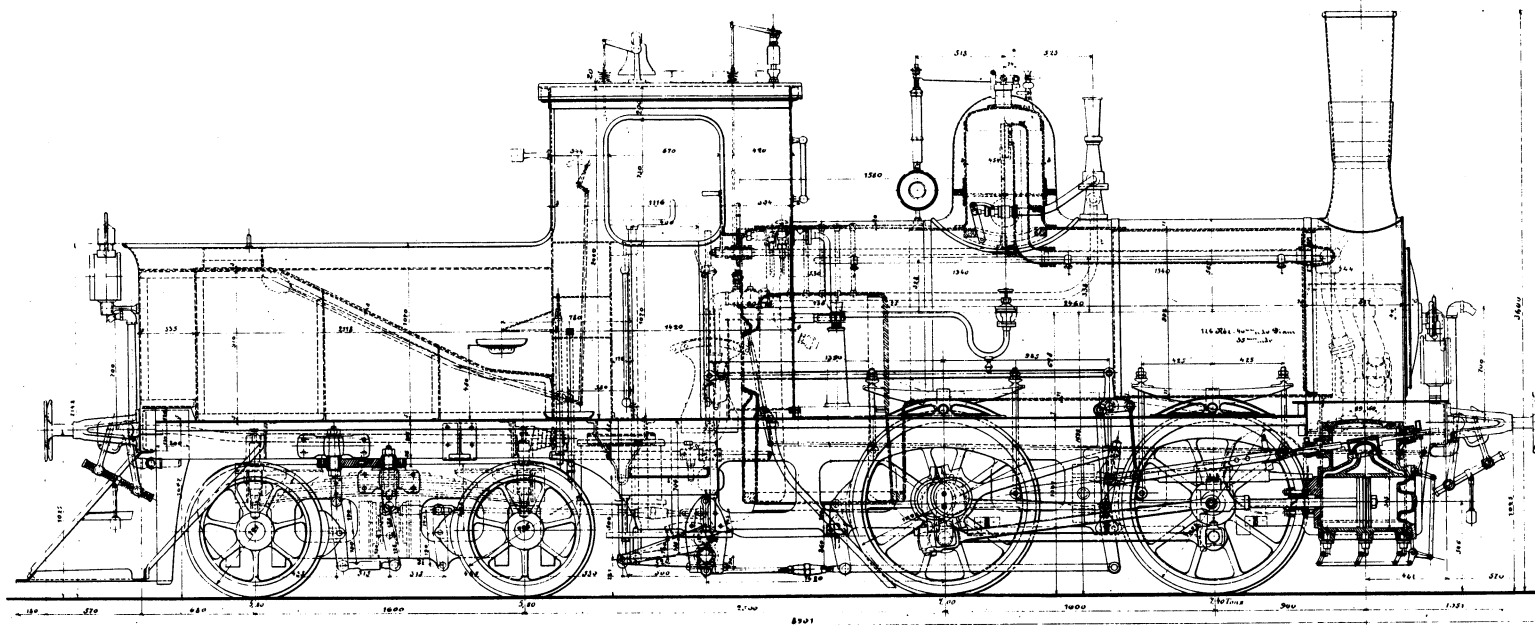
**Rekonstruktion**

**RHJ 4**

**HARTMANN 1892**

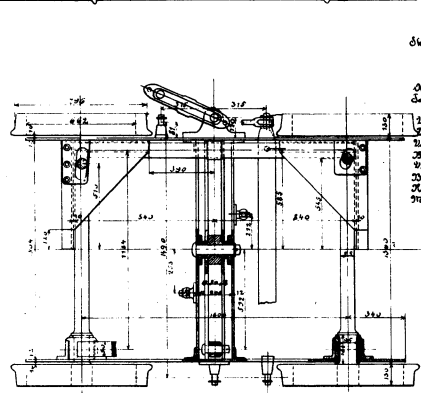
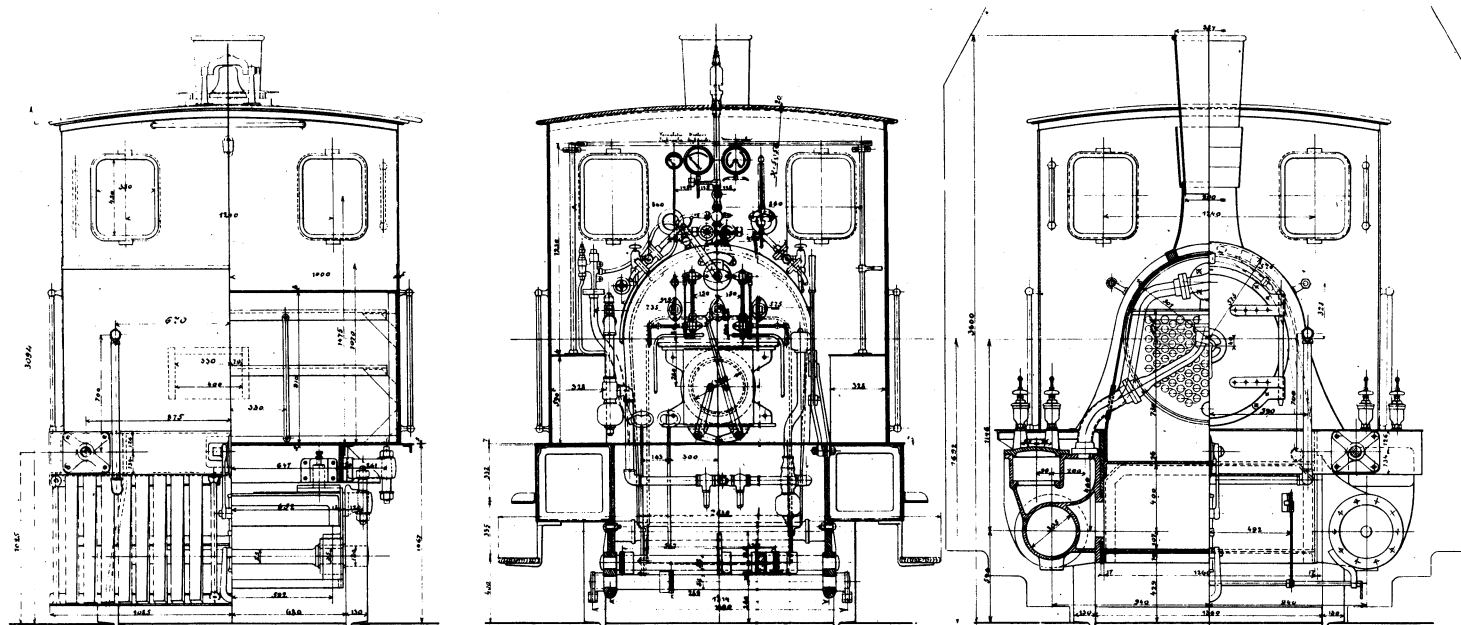
**Tegning : Asger Christiansen 11-02-81**

**1:45**



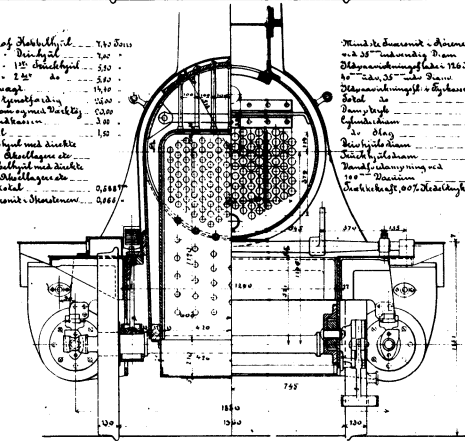
RHJ 1'

HOHENZOLLERN 1882



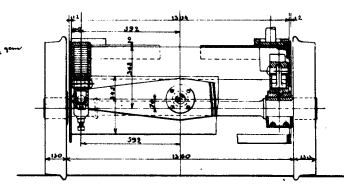
*Skizzen der Kesseltheile*

... 1200	...
... 150	...
... 550	...
... 550	...
... 1410	...
... 1550	...
... 1000	...
... 500	...
... 150	...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...



*Maße des Kessels*

... 3151	...
... 24100	...
... 3650	...
... 31250	...
... 10 kg	...
... 205	...
... 400	...
... 1092	...
... 130	...
... 2364	...
... 2075	...

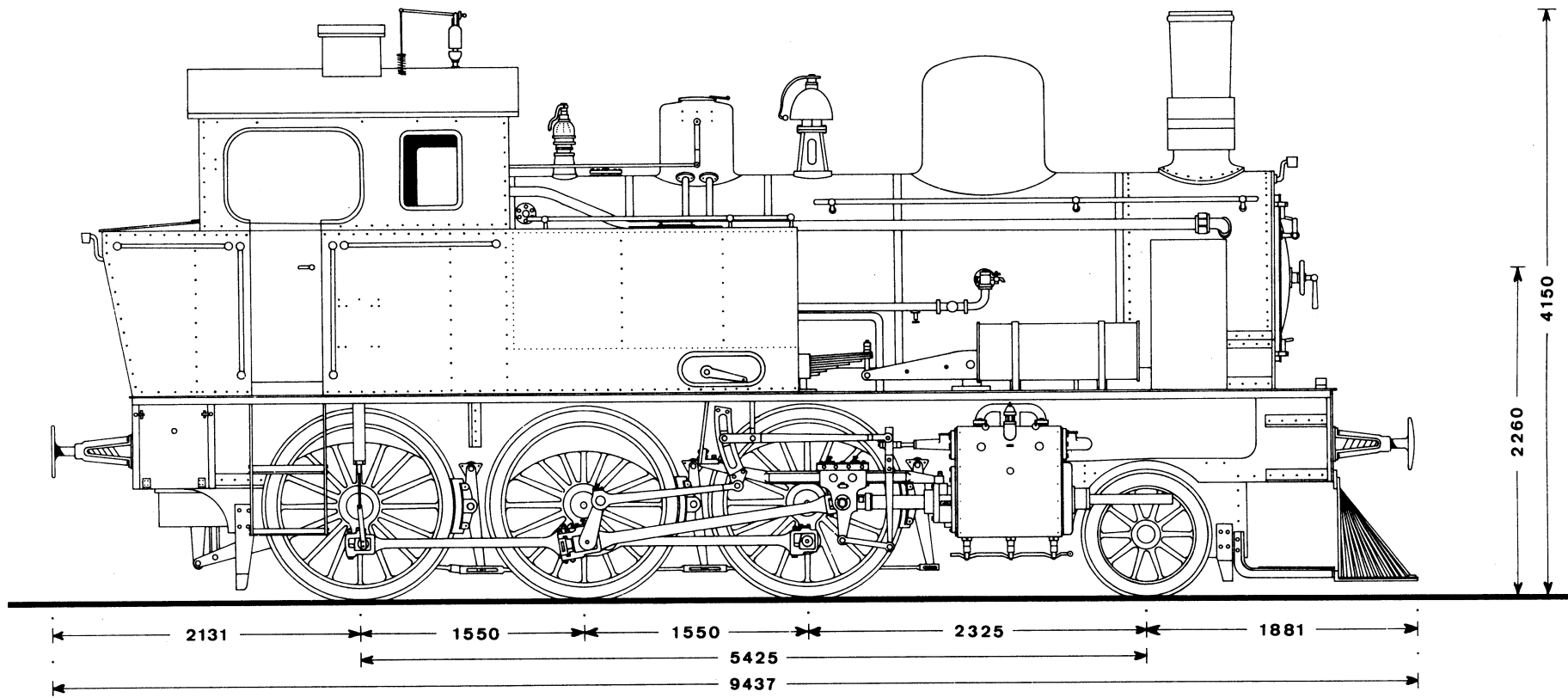


1/10 nach Kessel.  
 Kaiserliche Staatliche Maschinenfabriken  
 Tenderlokom-tiv litra B.

№ 181...  
 1881...  
 1891...  
 Maschinenfabrik

1891...  
 1891...  
 1891...

Dr. L.

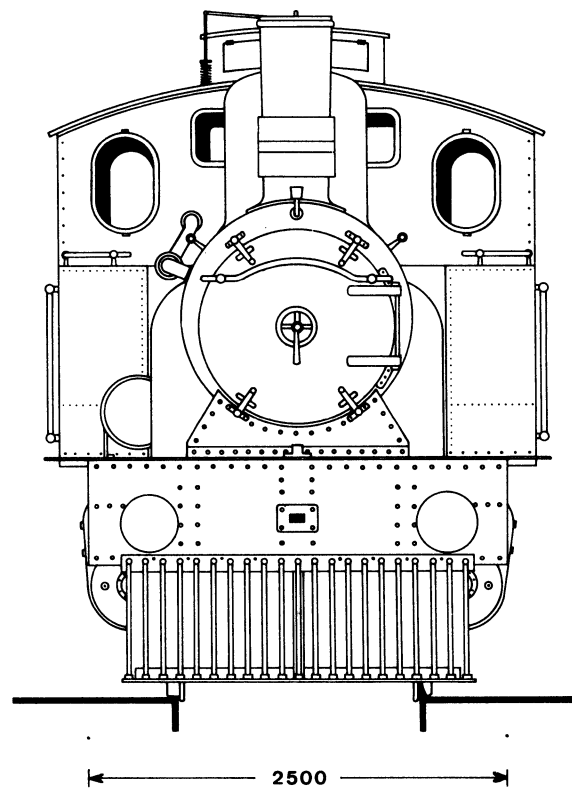
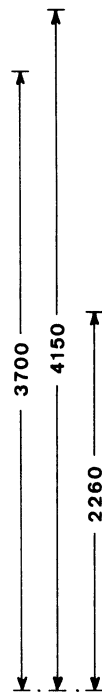
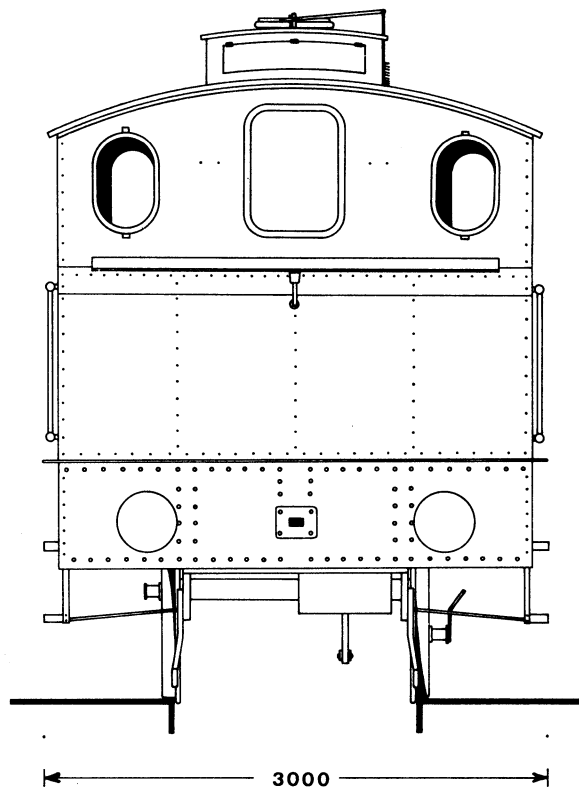


RHJ 2

HENSCHEL 1926

Tegning : Asger Christiansen 11.05.81

1:45



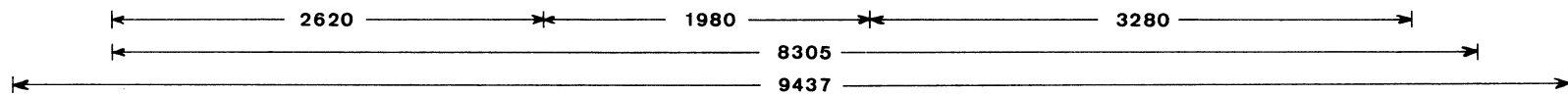
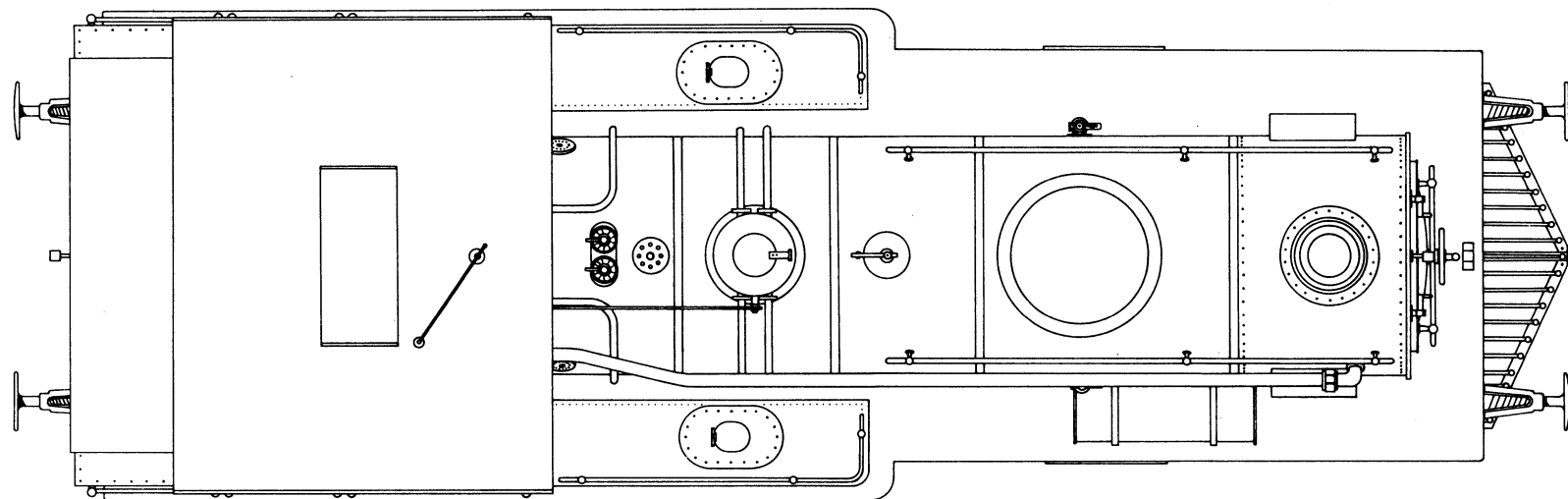
RHJ 2

HENSCHEL 1926

Tegning : Asger Christiansen 21.10.81

1:45



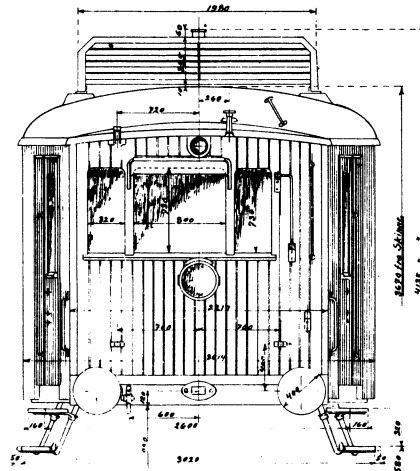
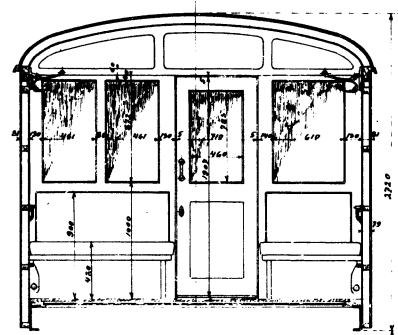
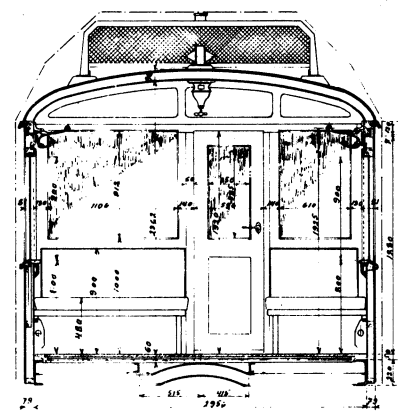
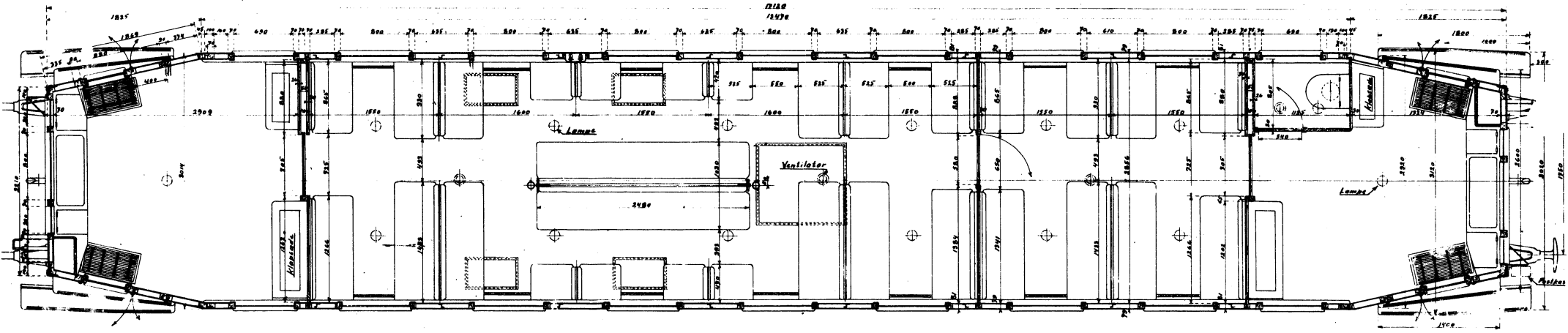
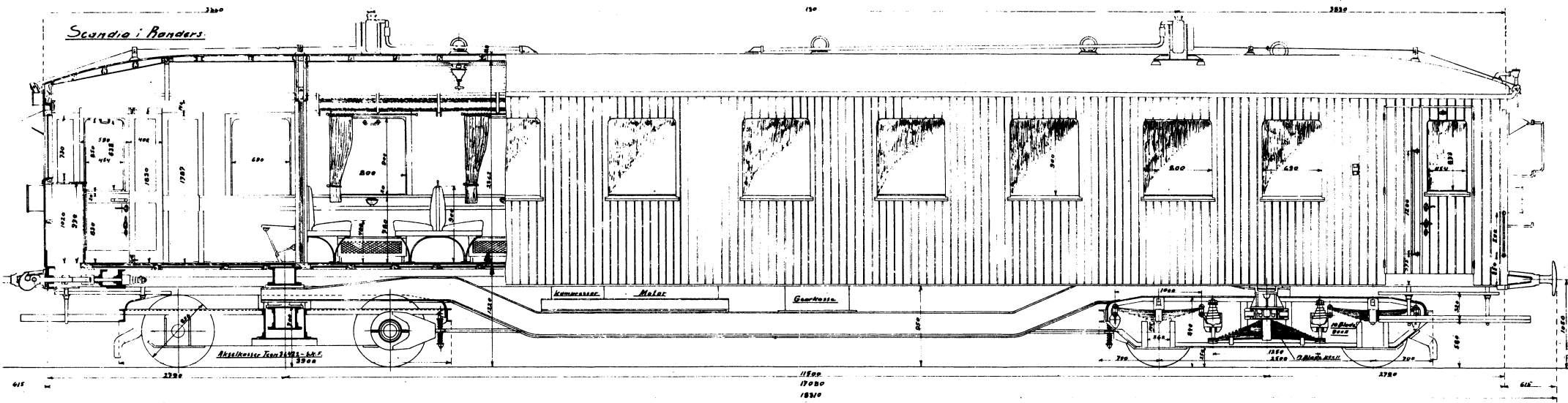


RHJ 2

HENSCHEL 1926

Tegning : Asger Christiansen 11-10-81

1:45



76 Sædepladser

1:65

Benzin-Motorvoagn til Randers-Hadsund jernbane.

Ordre 2144.

*Scandia*

RHJ M 1-2

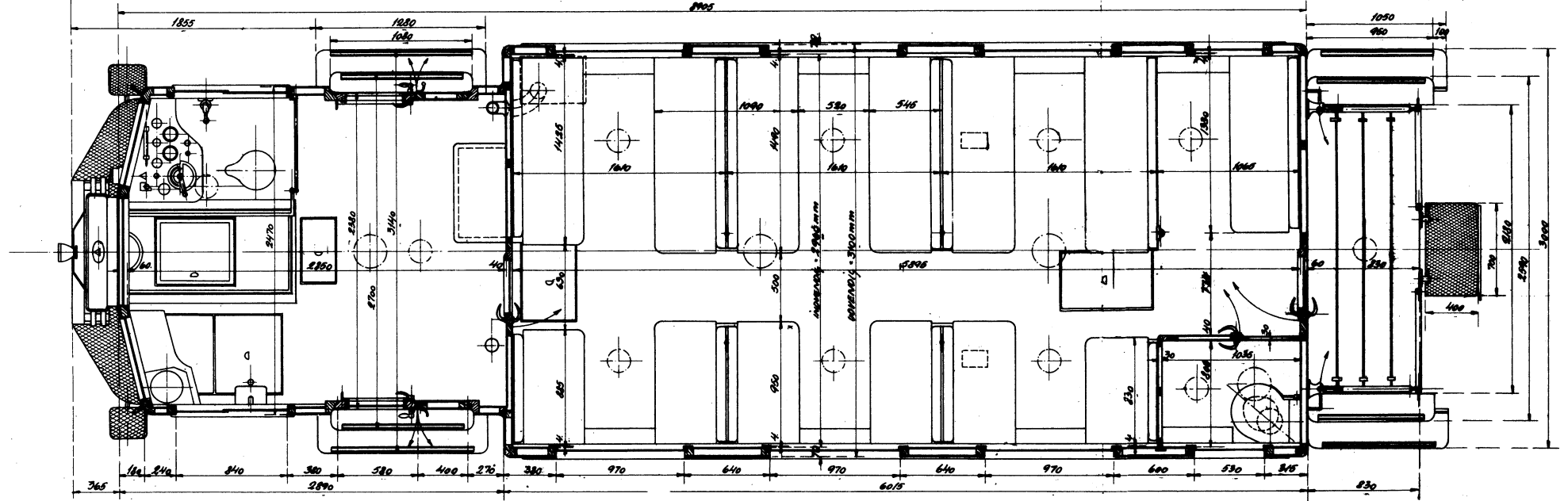
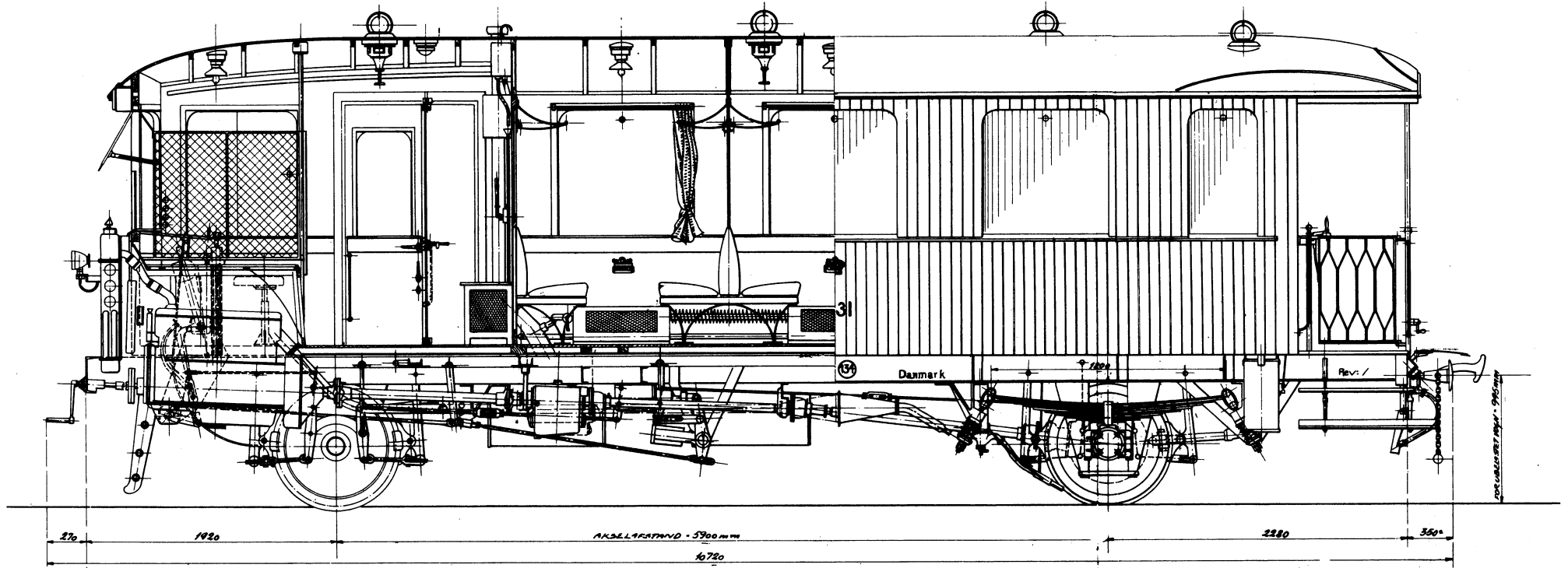
Nr. 15185

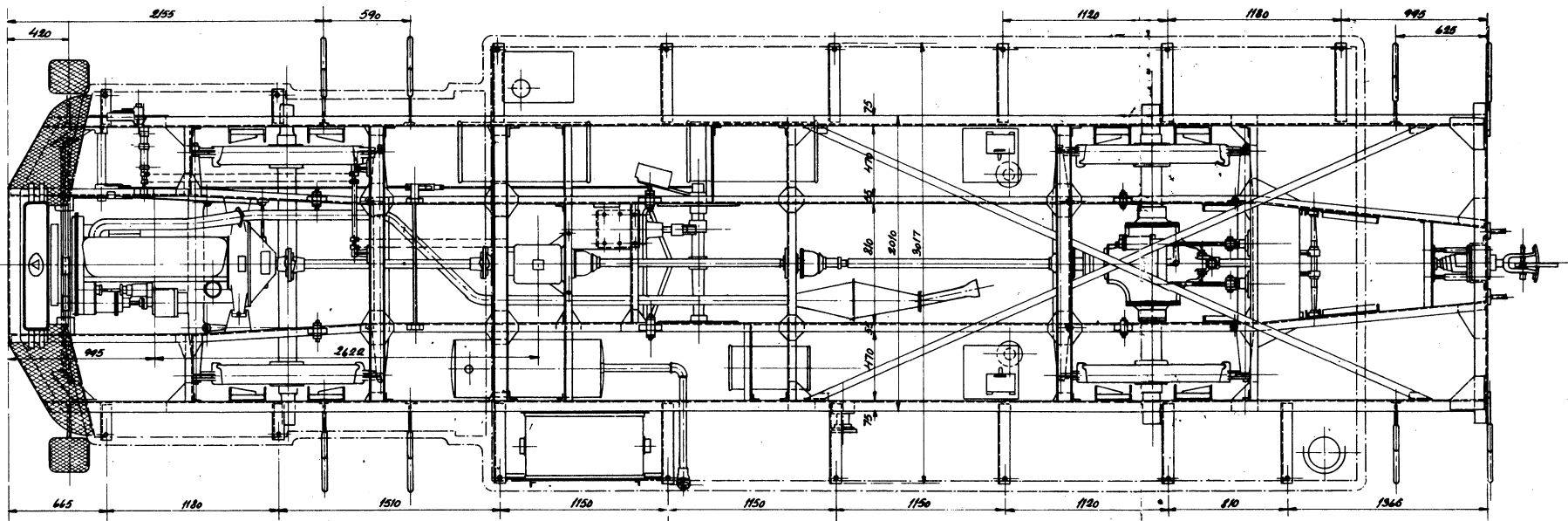
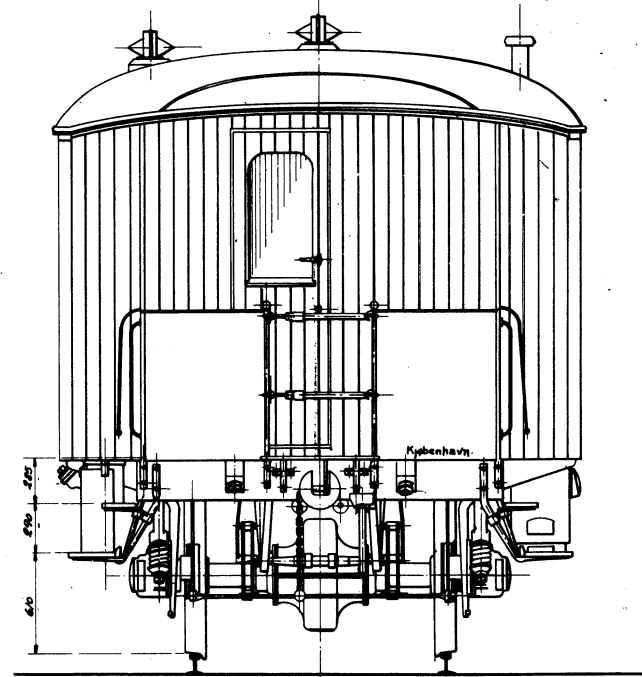
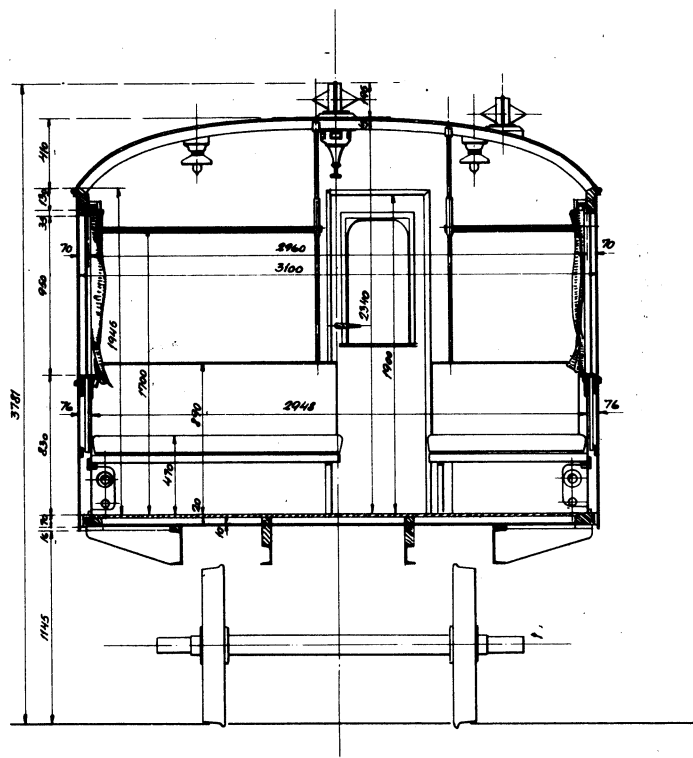
SCANDIA 1927

# DE DANSKE STATSBANER

## MOTORVOGN MODEL VII

SKALA 1:20

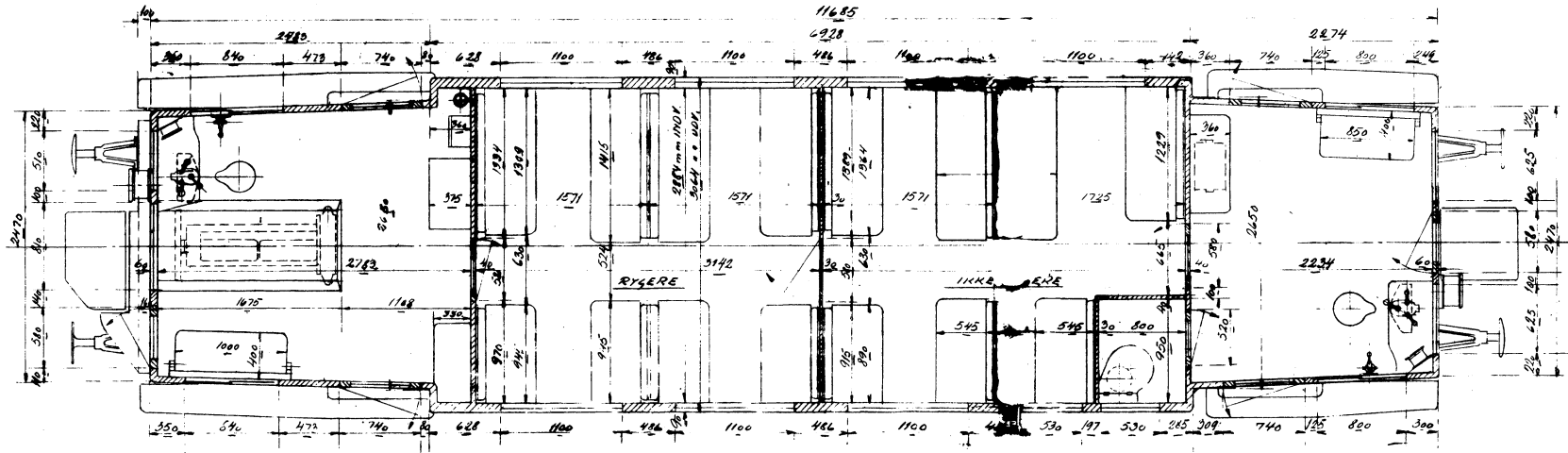
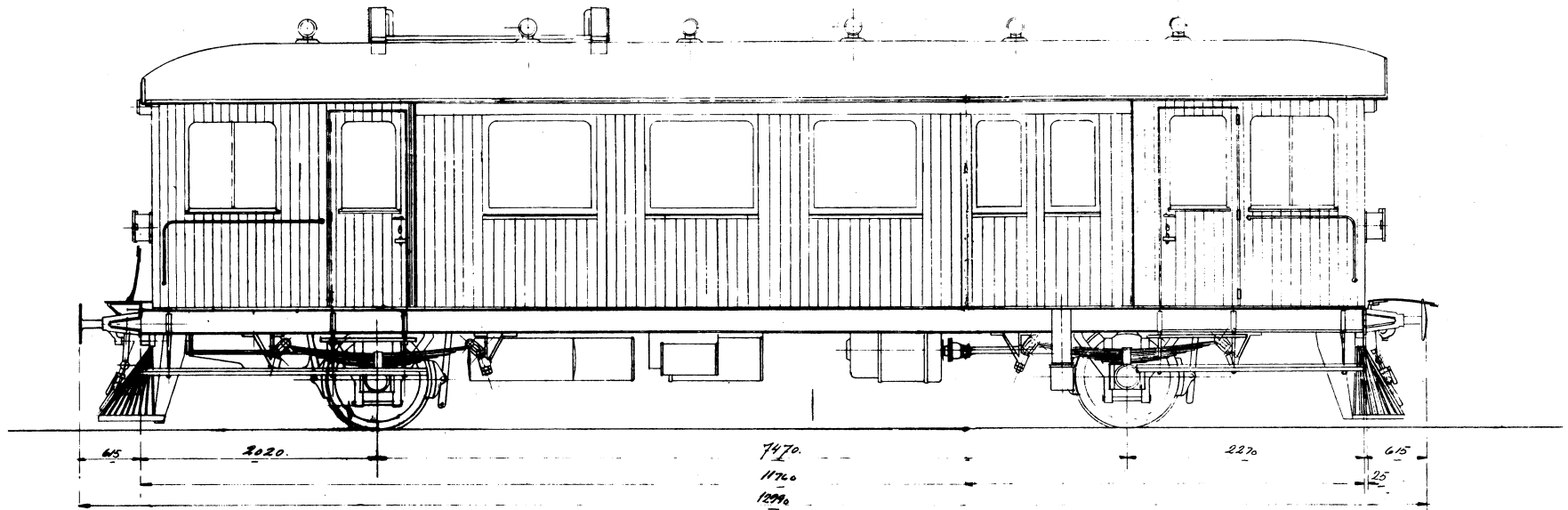




DE FORENEDE AUTOMOBILFABRIKER, Ås. ODENSE.  
 TYPER: JERNBANE MOTOR TOG, MOD. NR. VIII  
 DATO: 16-11-27  
 TEGNING KONTR: J. J. **L-7645**

RHJ M3

KOLDING SYDBANER  
OMBYGNING AF PERSONVOGNE TIL MOTORVOGN  
ELEKTRISK TRANSMISSION  
44 SIDDEPLADSER



DE FORENEDE AUTOMOBILFABRIKER, A.S. ODENSE

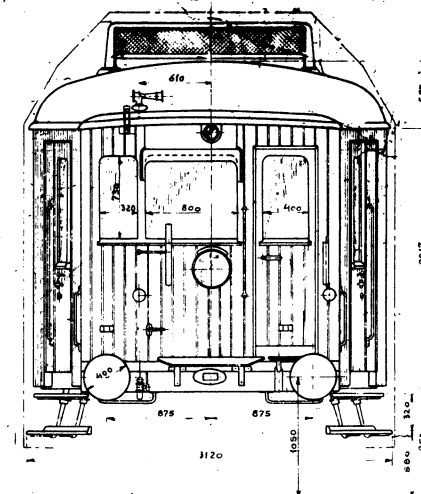
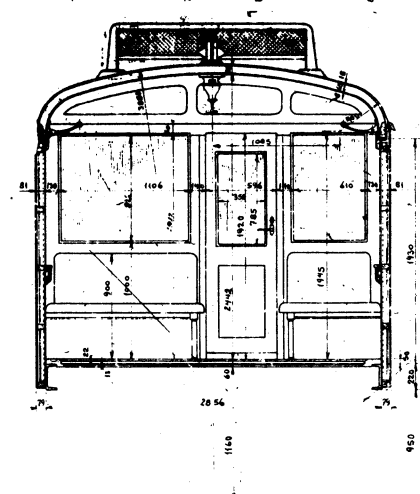
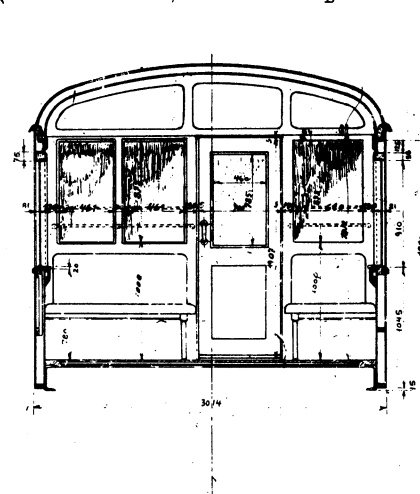
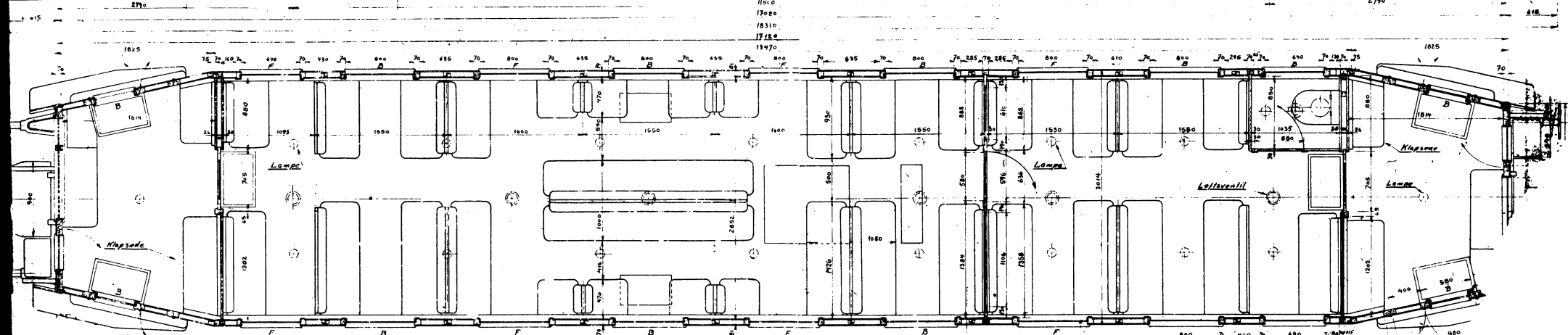
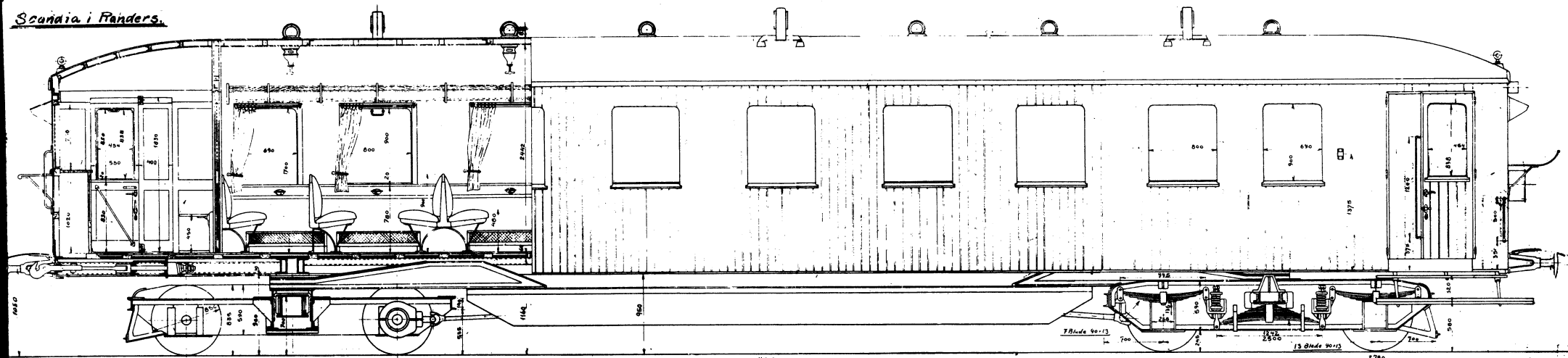
PROJEKT: KOLDING SYDBANER  
 DATO: 12. 12. 31  
 TEGNER: **C-29606**

RHJ M 4'

TRIANGEL 1930

1:65

Scandia i Randers.



1:65

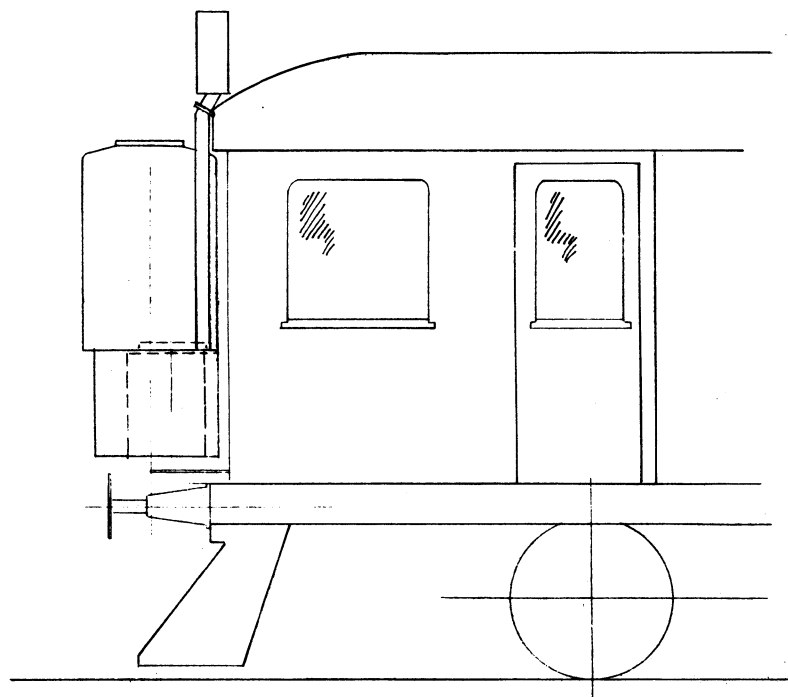
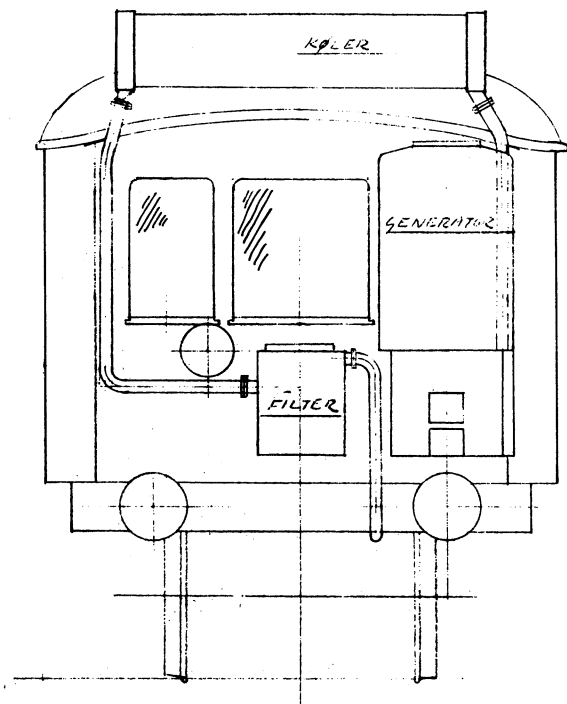
- 1/20 Skiltet og Lykt
- 1/20 Glas - Endeskiltet
- 1/20 Glas - Dørhåndtag
- 1/20 Vognansigt
- 1/20 Revideret

Benzin-Motorvogn  
til Sydlyenstke Jernbanen

Dec - 2067

RHJ M 3" - 4"

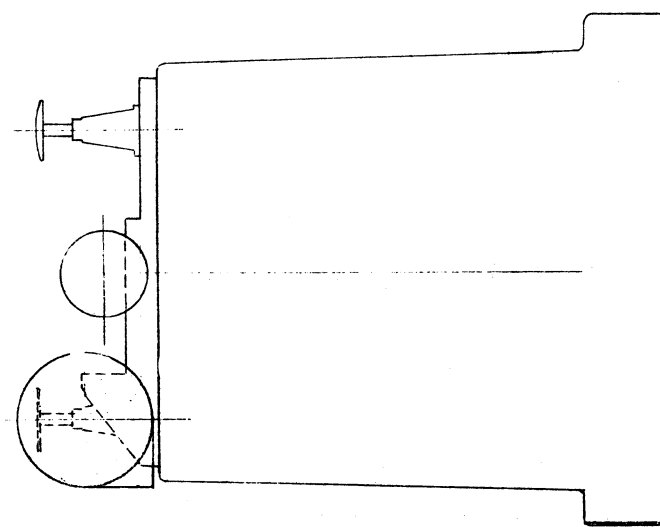
SCANDIA 1926

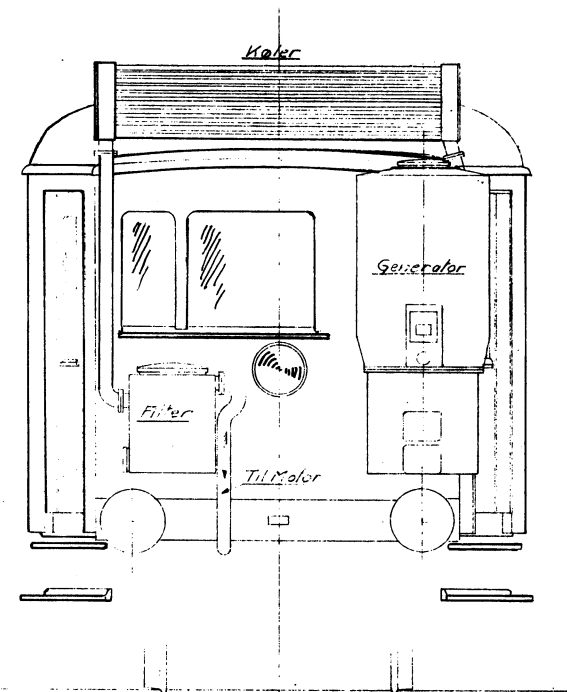
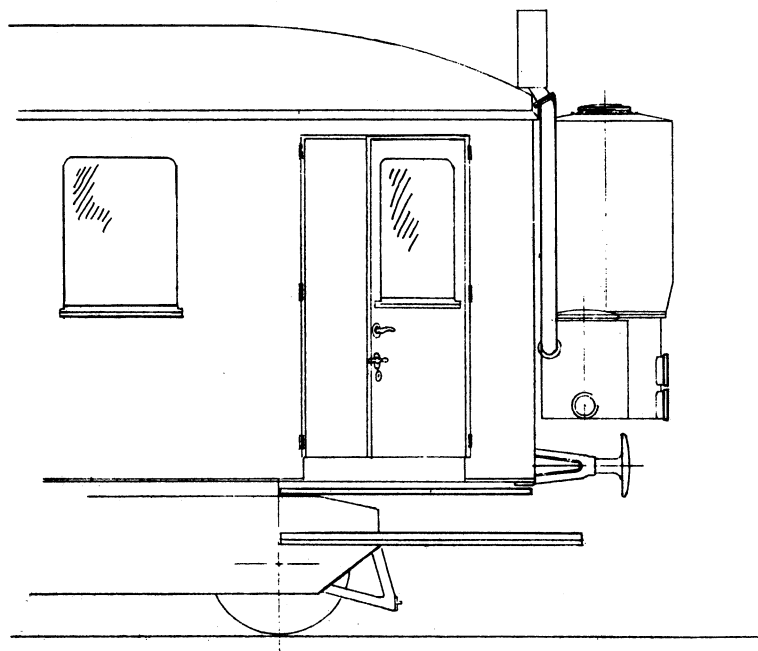


ARR. GASGENERATOR T5

BENZIN-ELEKTRISK  
12-7-46  
S 2400

15 JUL 1940

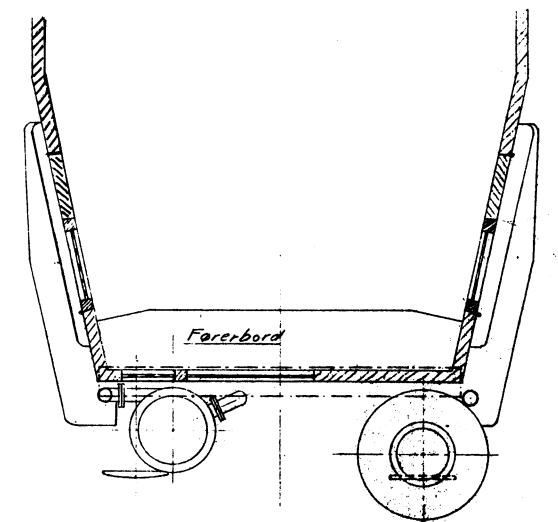




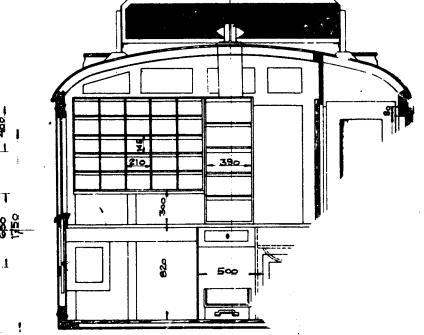
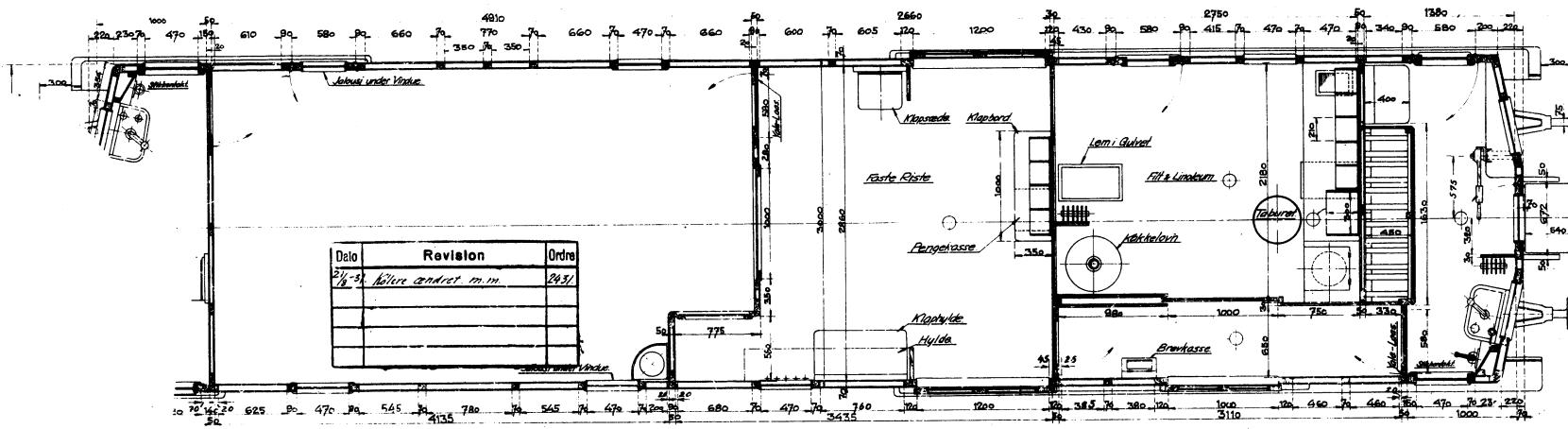
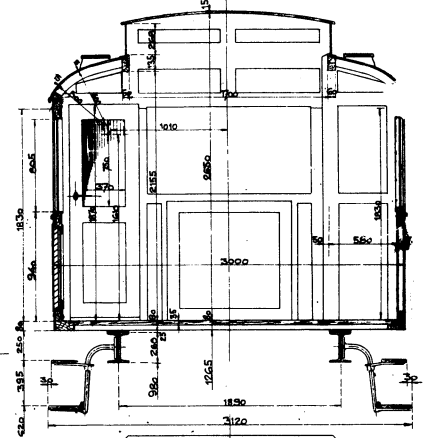
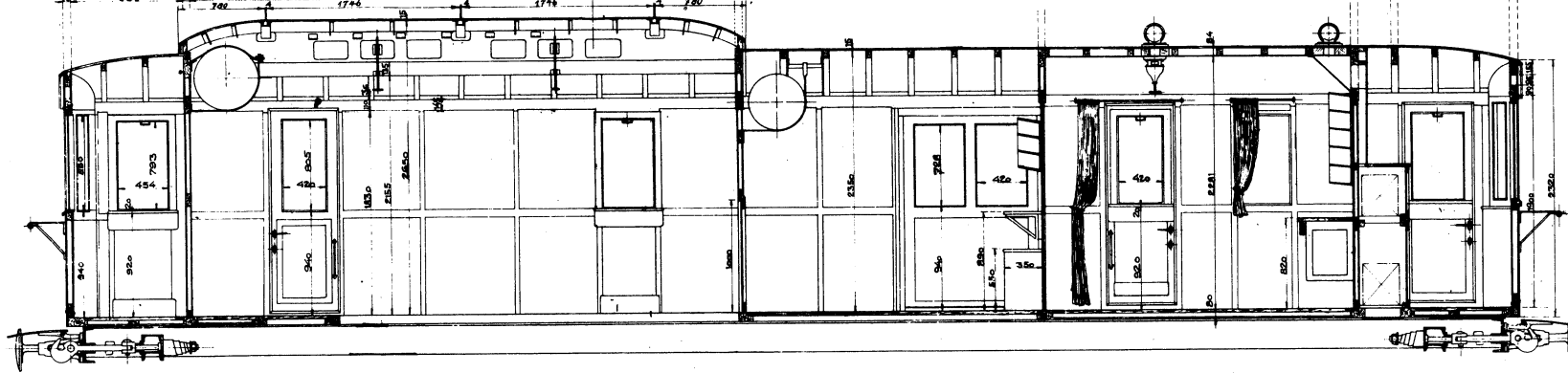
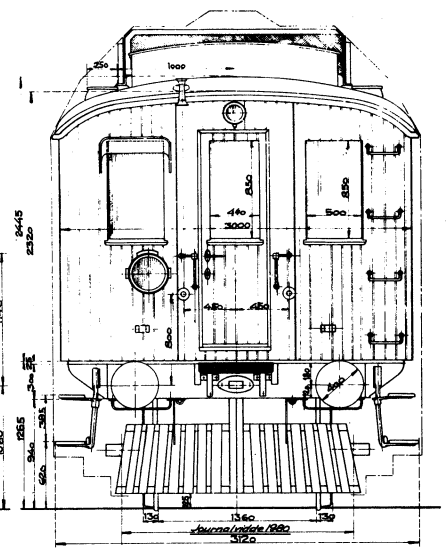
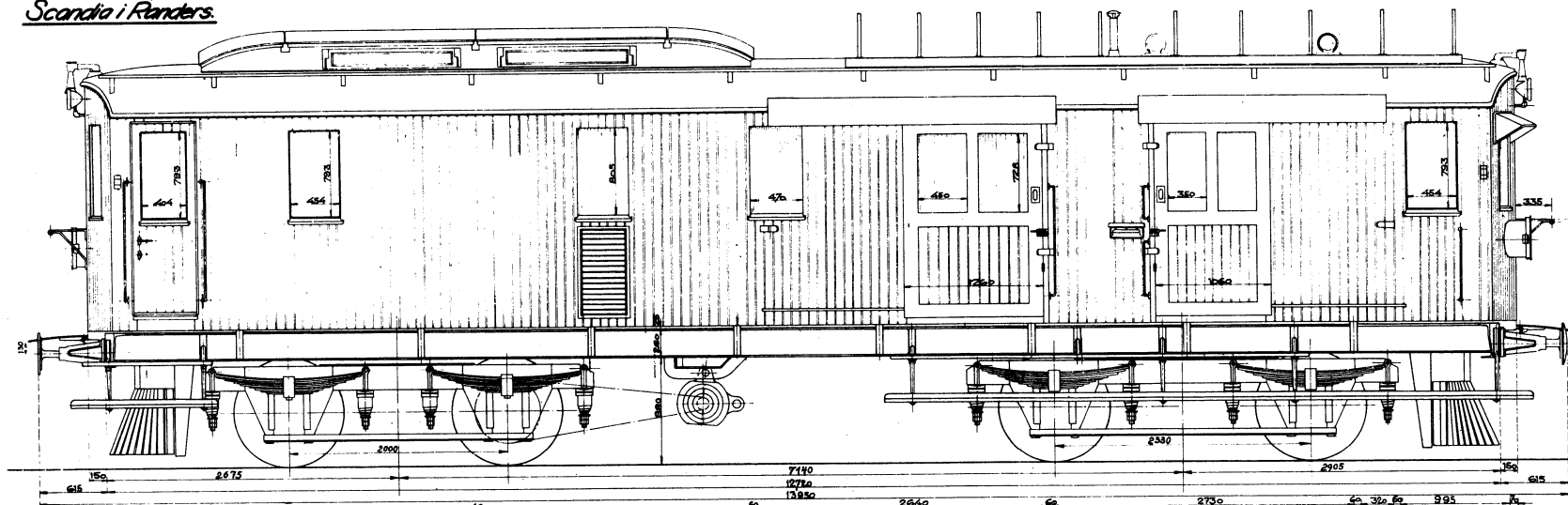
Arrangement af Gasgenerator T-5

1940 Benzin-mekanisk Motorvegn  
 18-7-40  
 S.2401

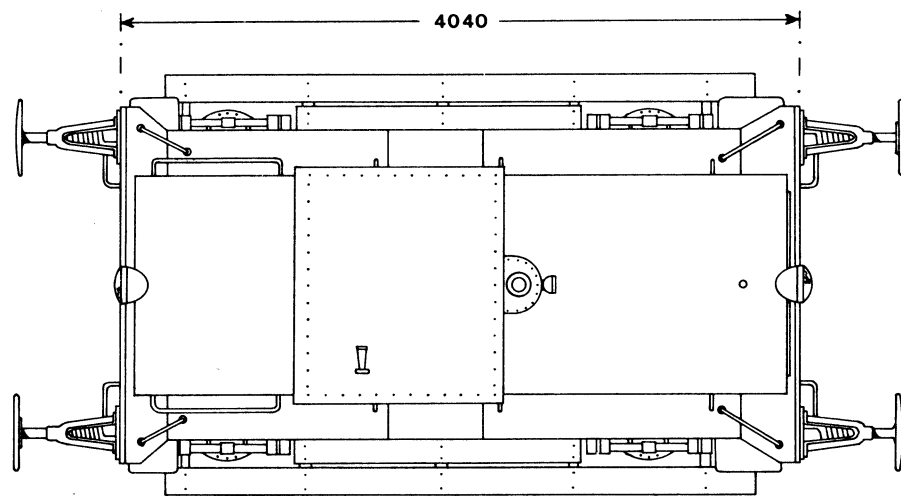
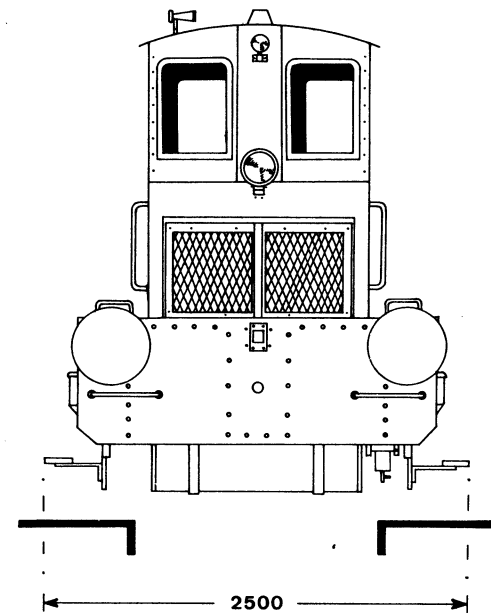
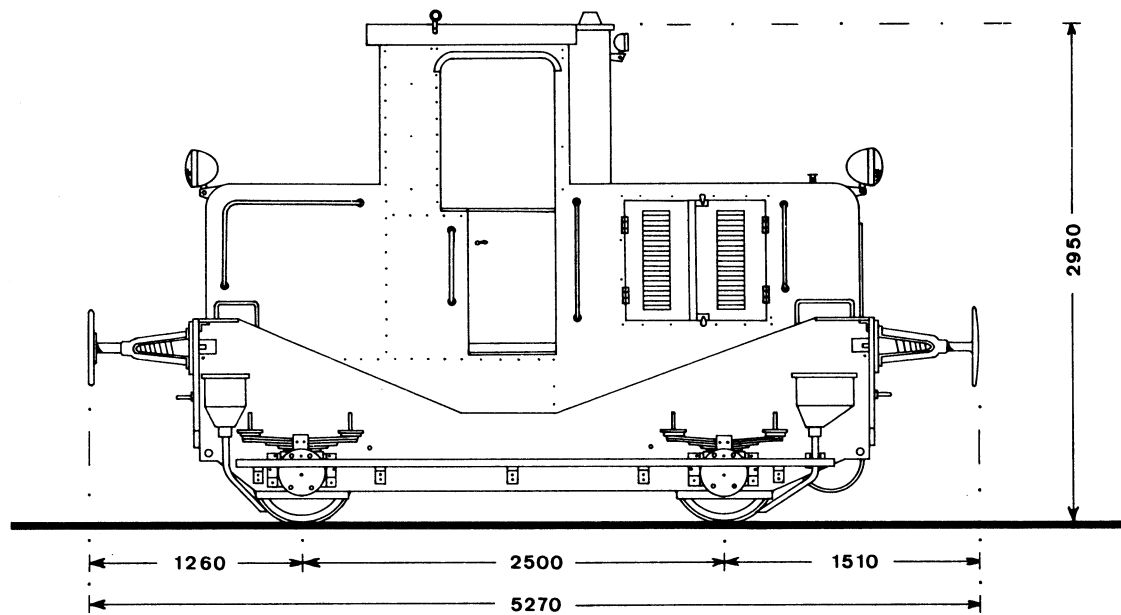
22 JUL 1940

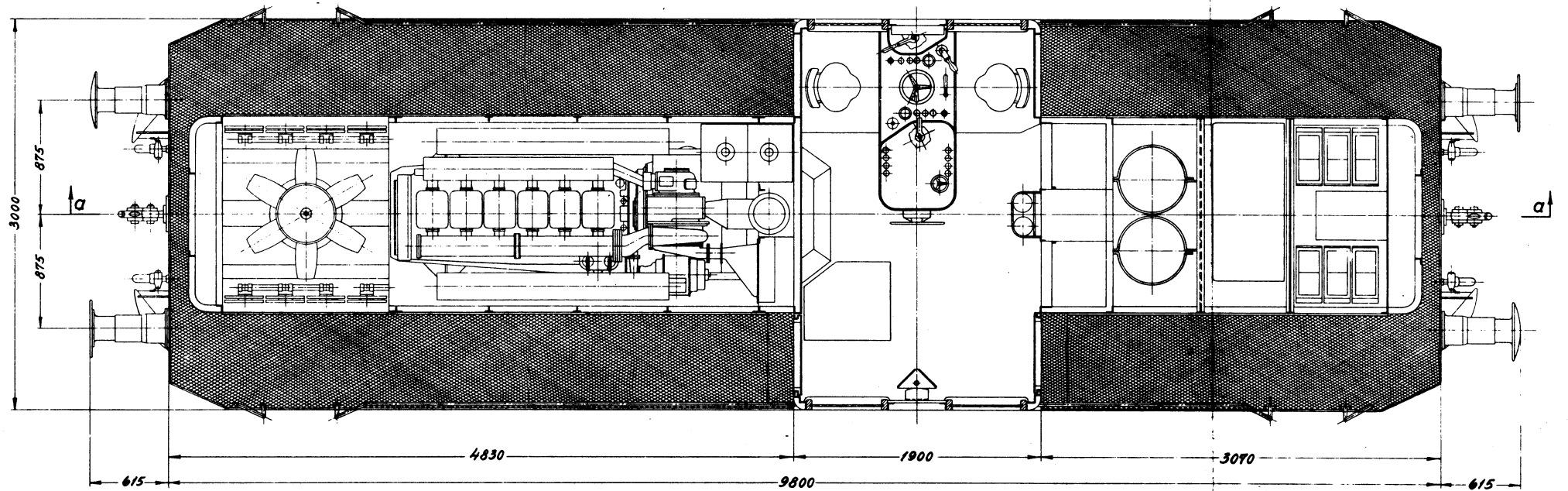
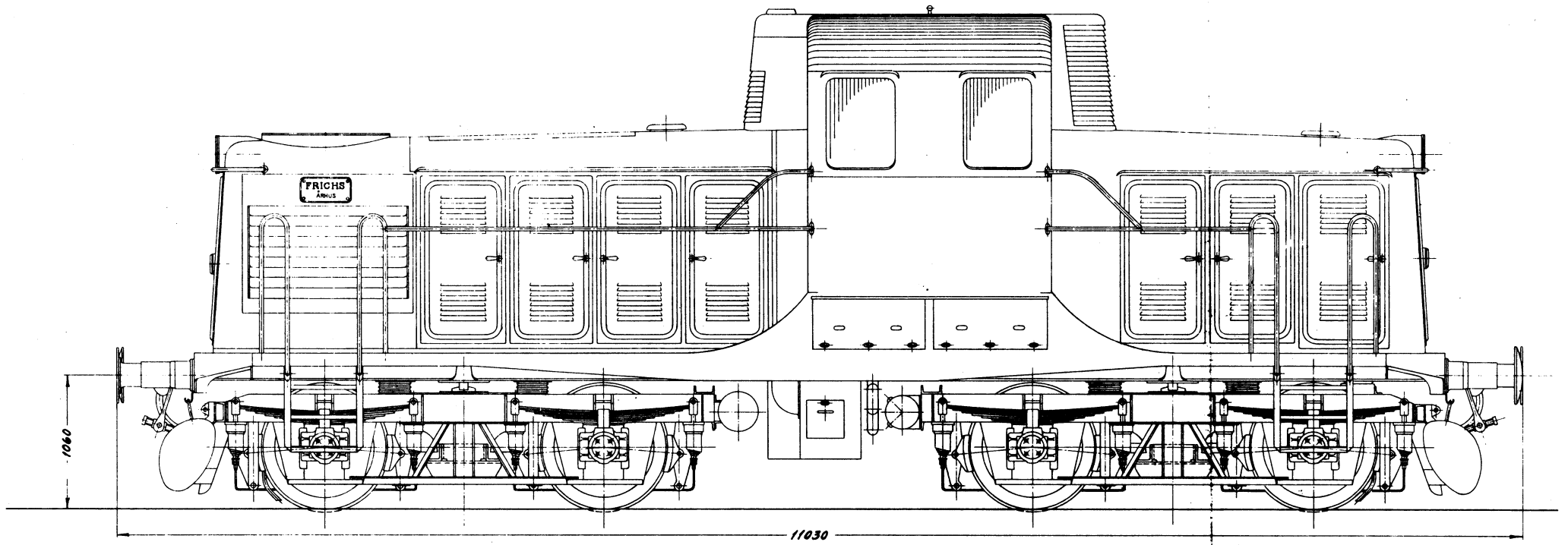






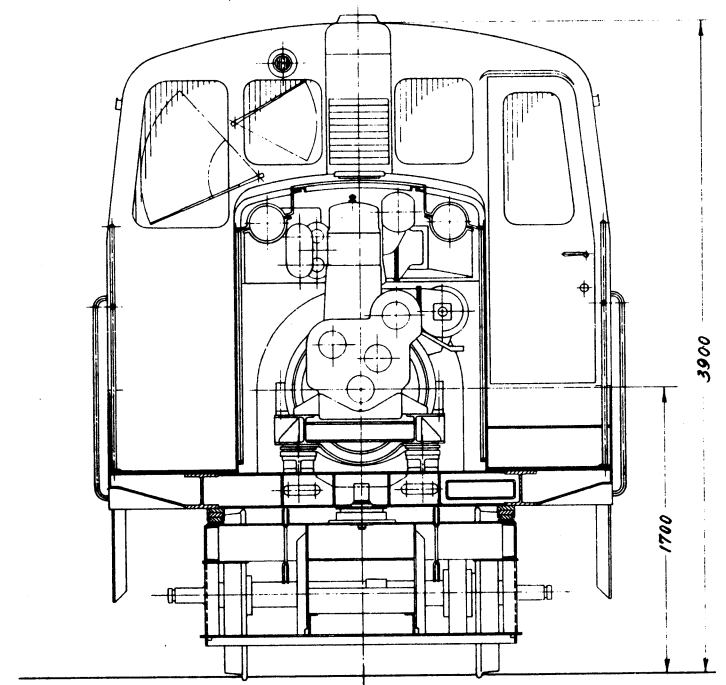
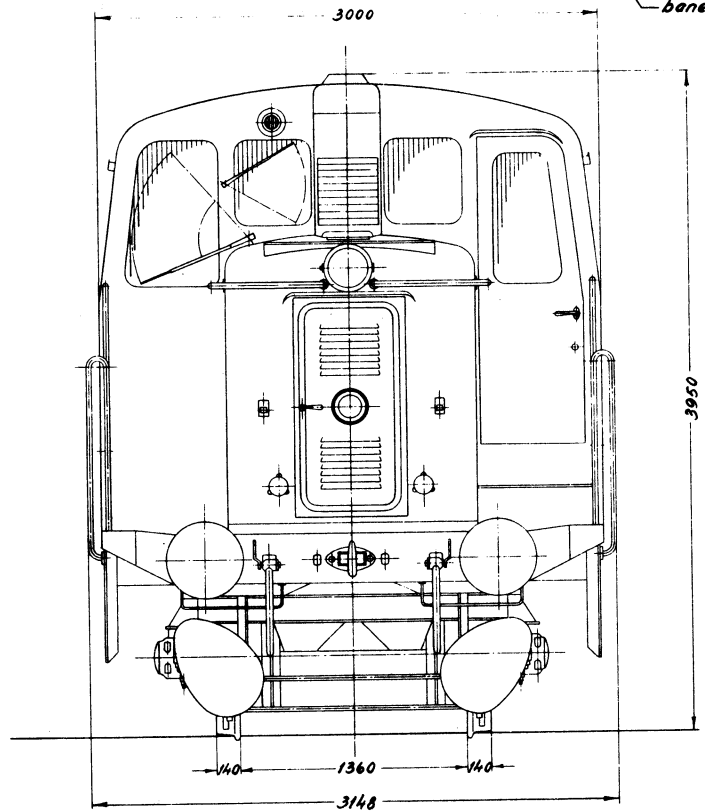
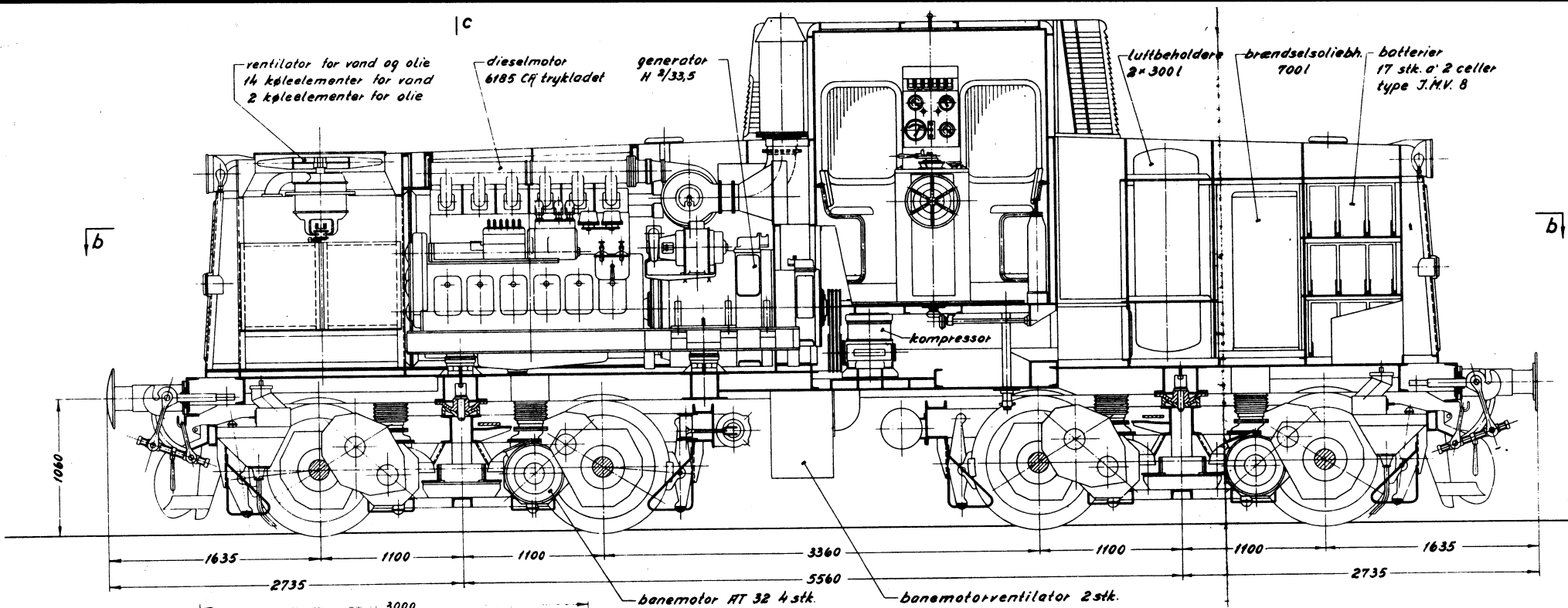
Model 120  
Diesel-elektrisk Motorvogn  
Mariager-Faarup-Viborg Jc





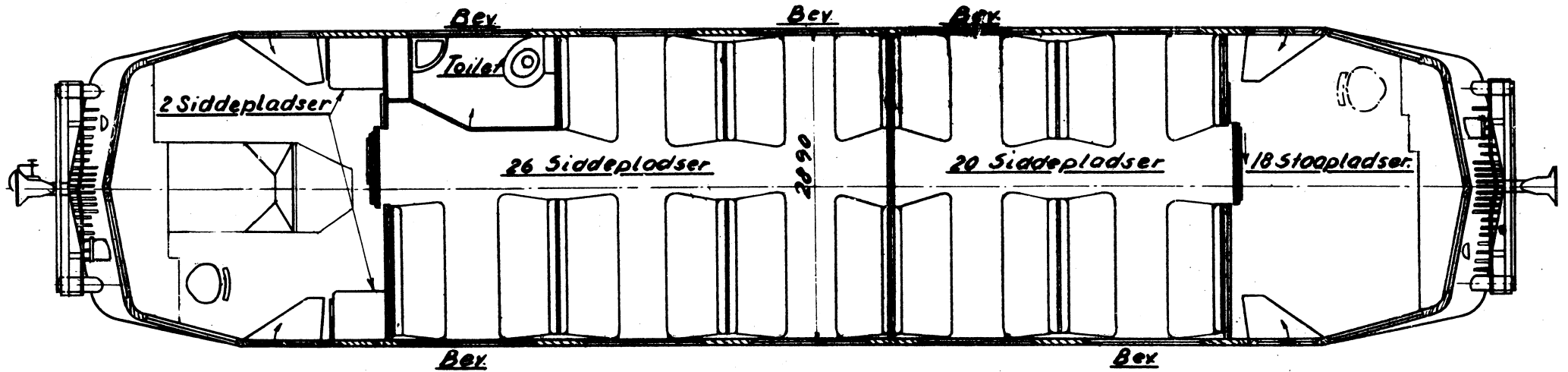
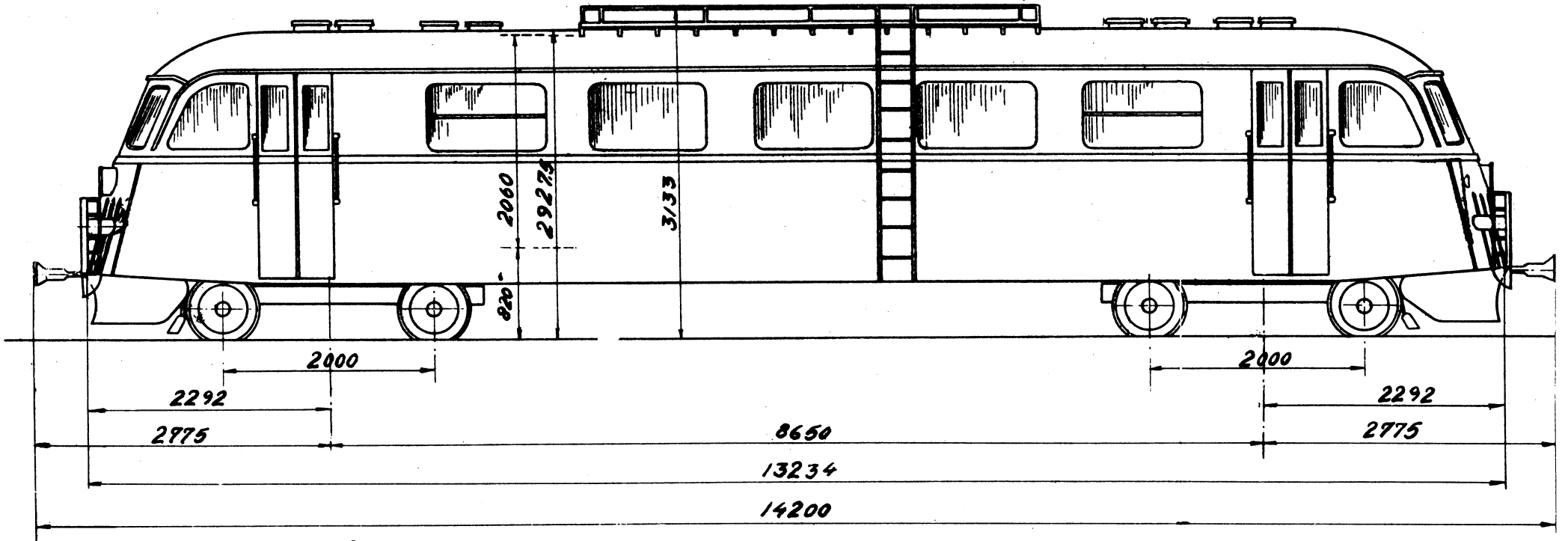
RHJ DL 41

FRICHS 1953



C-29728

Scandia - Ronders.



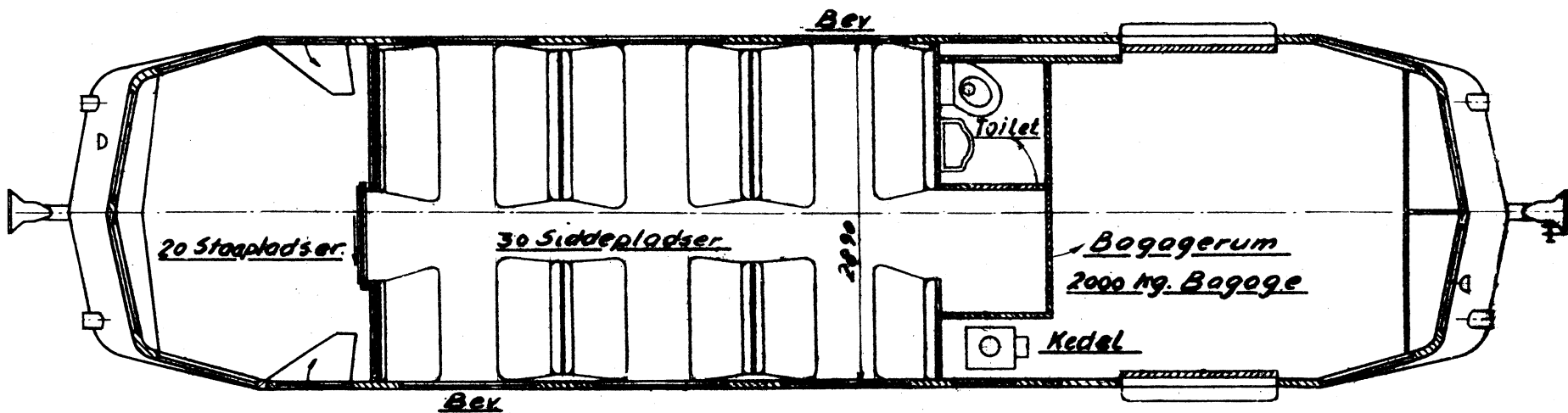
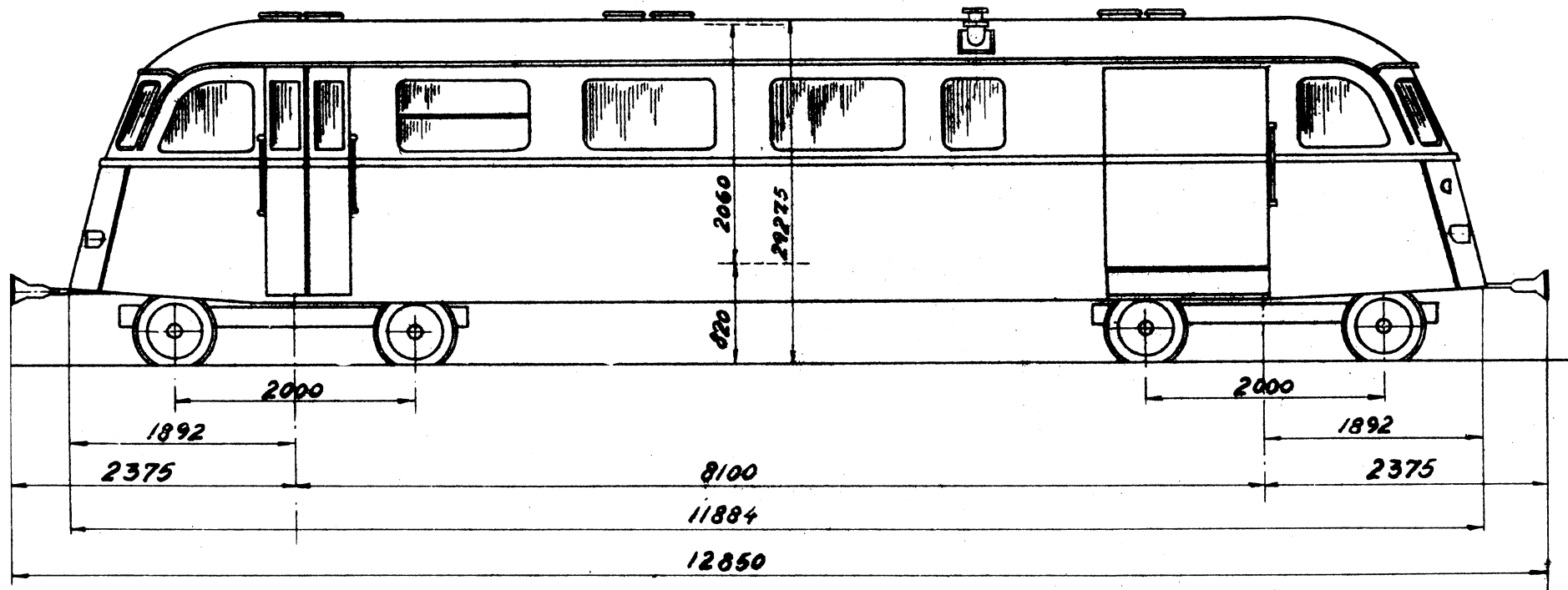
Mool.	Tegn.	4-1-46 P.6
1:50	NOK.	10-5-46 G.M.
	Rev.	10-5-46 M.J.
	Indr.	

Max. Belastning: 48 Siddepladser - 42 Stooppladser

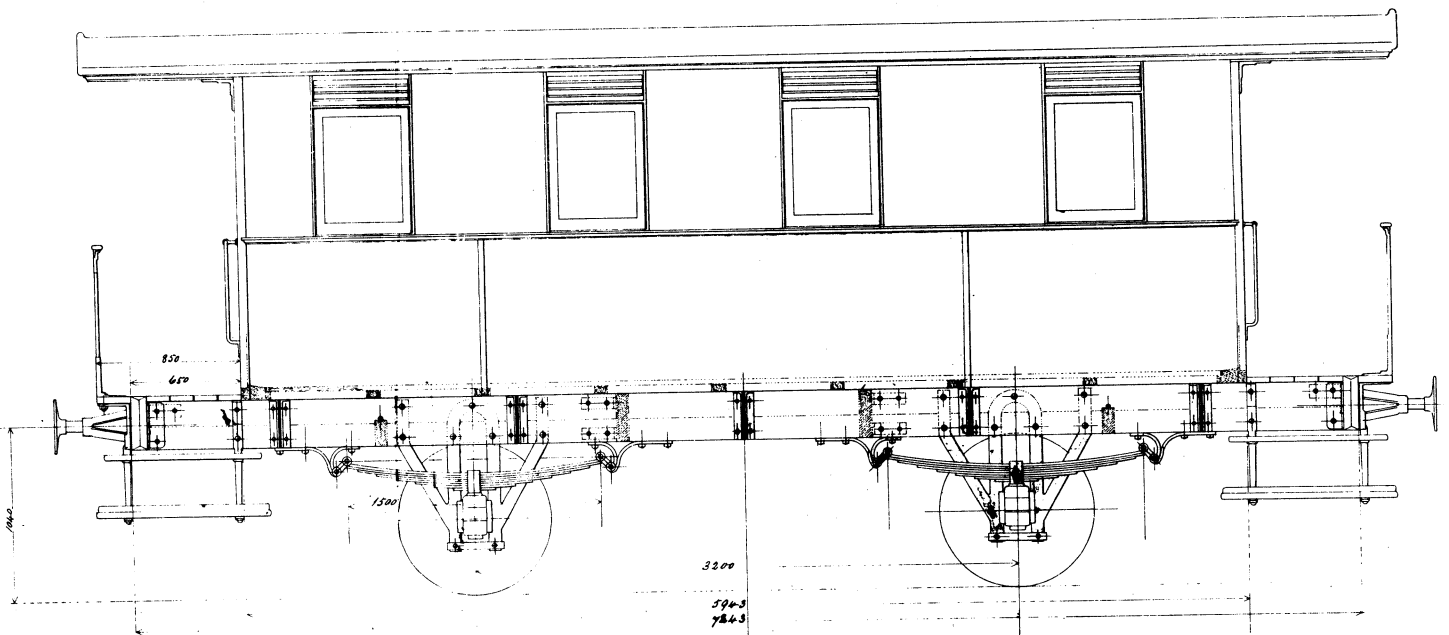
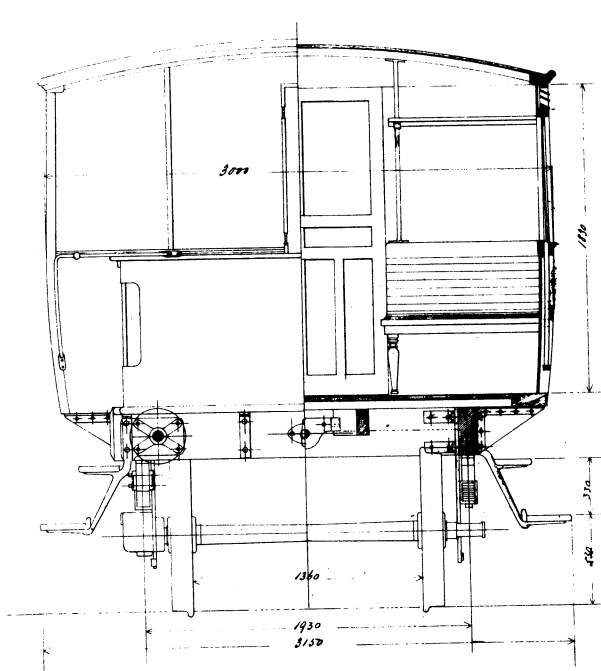
RHJ Sm 51-55

SCANDIA 1947-48

1:53



Max. Belastning: 30 Siddepladser 30 Støttestæder 2000 kg. Bagage



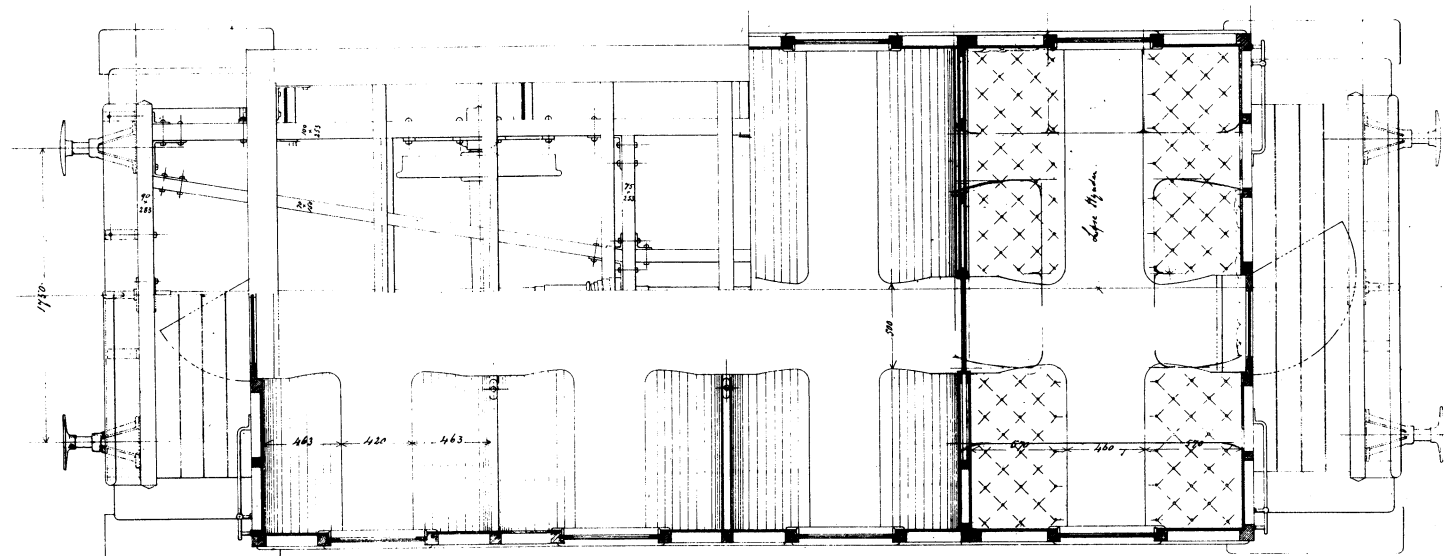
N<sup>o</sup> 3250

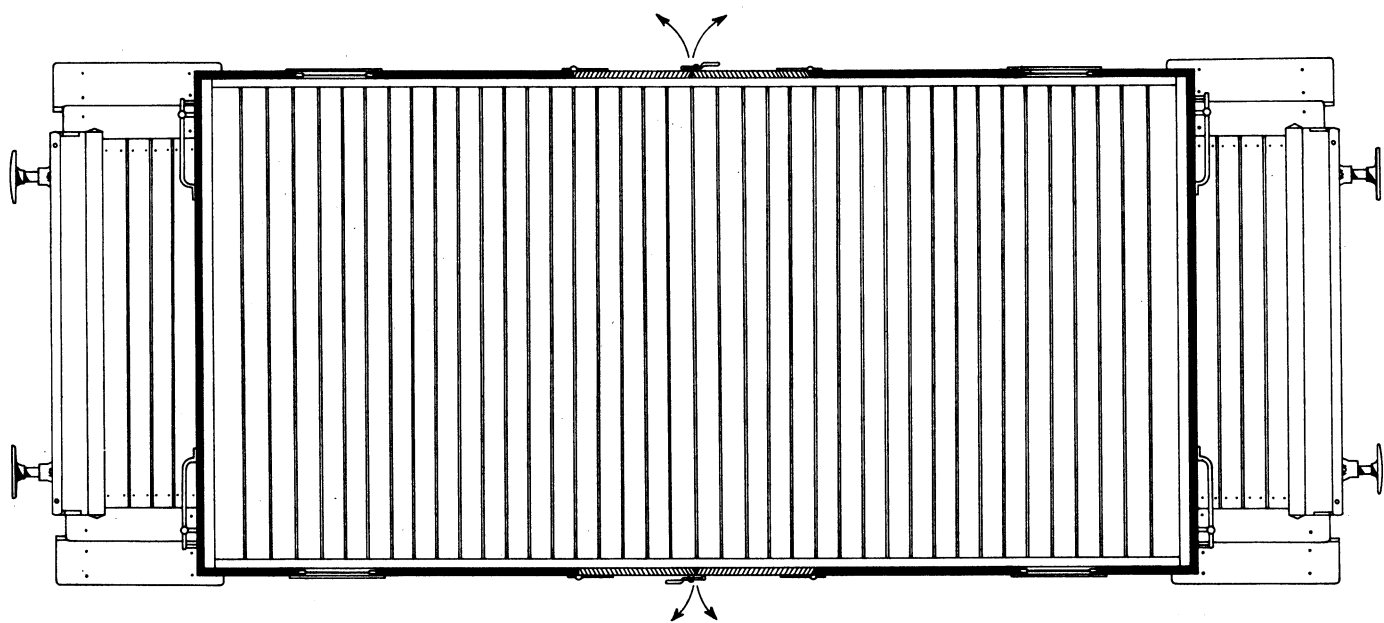
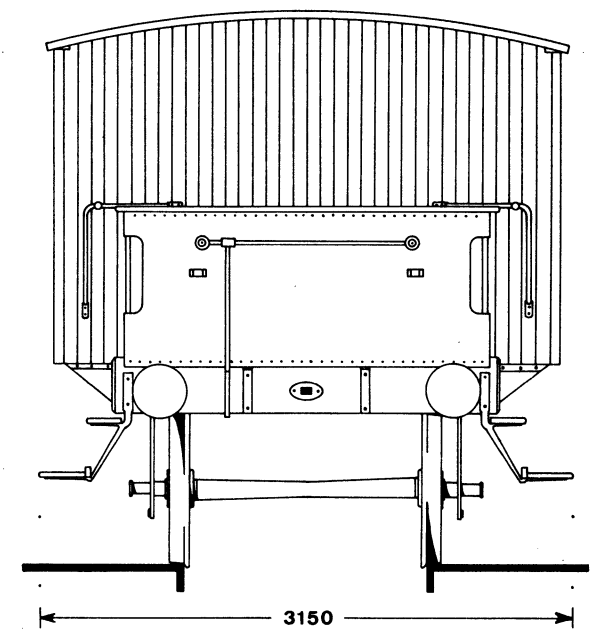
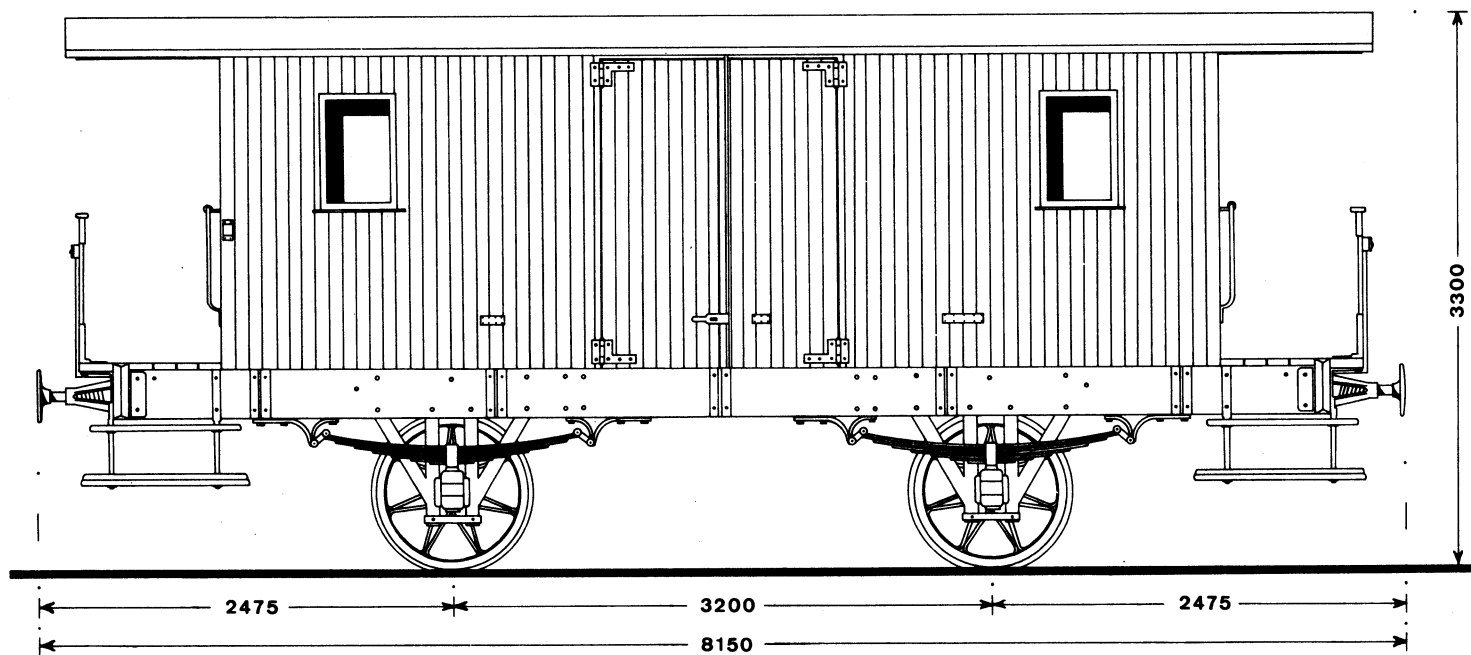
RESERVE PERSONVOGN  
TIL  
HADSUND BANEN

Målestok: 1:10



*Randus Oct. 33<sup>de</sup> 1882*  
*M. Hoff*  
*C. Conrad*





RHJ E 1

Ombygget 1927

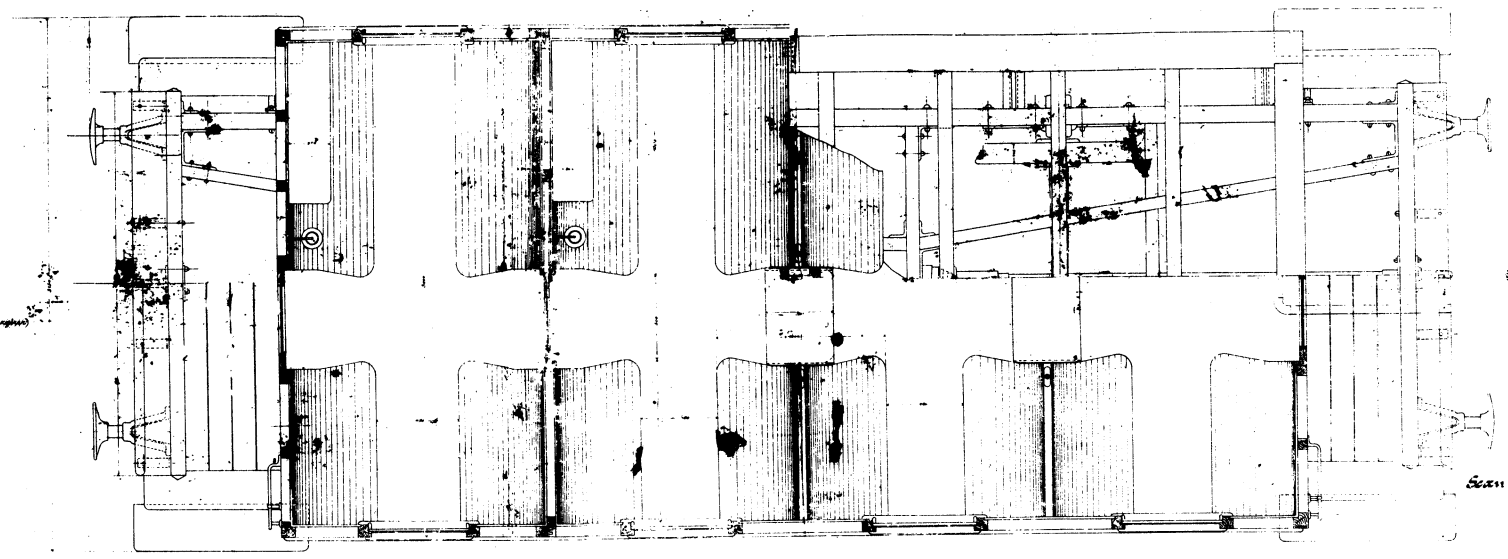
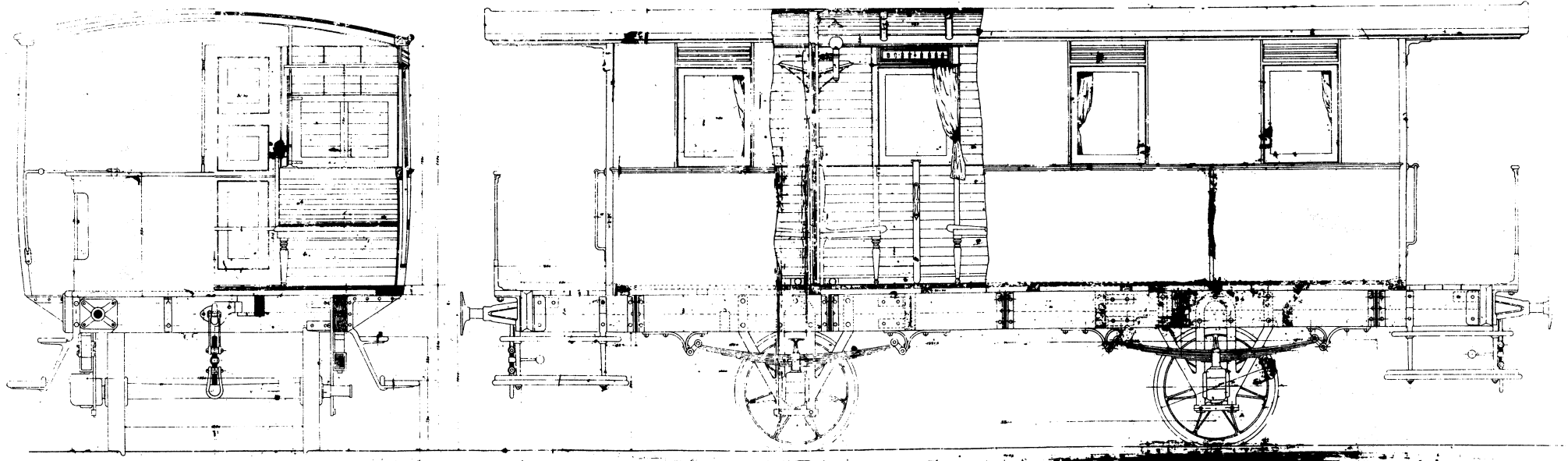
Tegning: Asger Christiansen 24.02.80

Skala 1:45



0193778.

Scandia i Sanders.



Reserve-Beskrivning af

Sanders-Hadsund-Banens

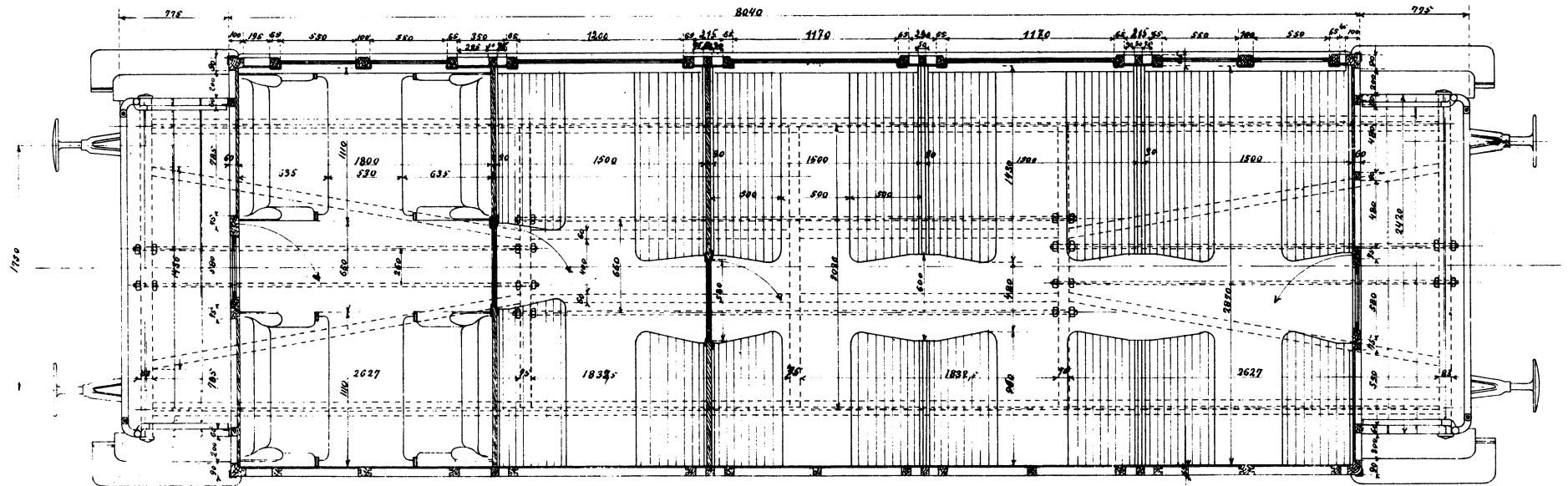
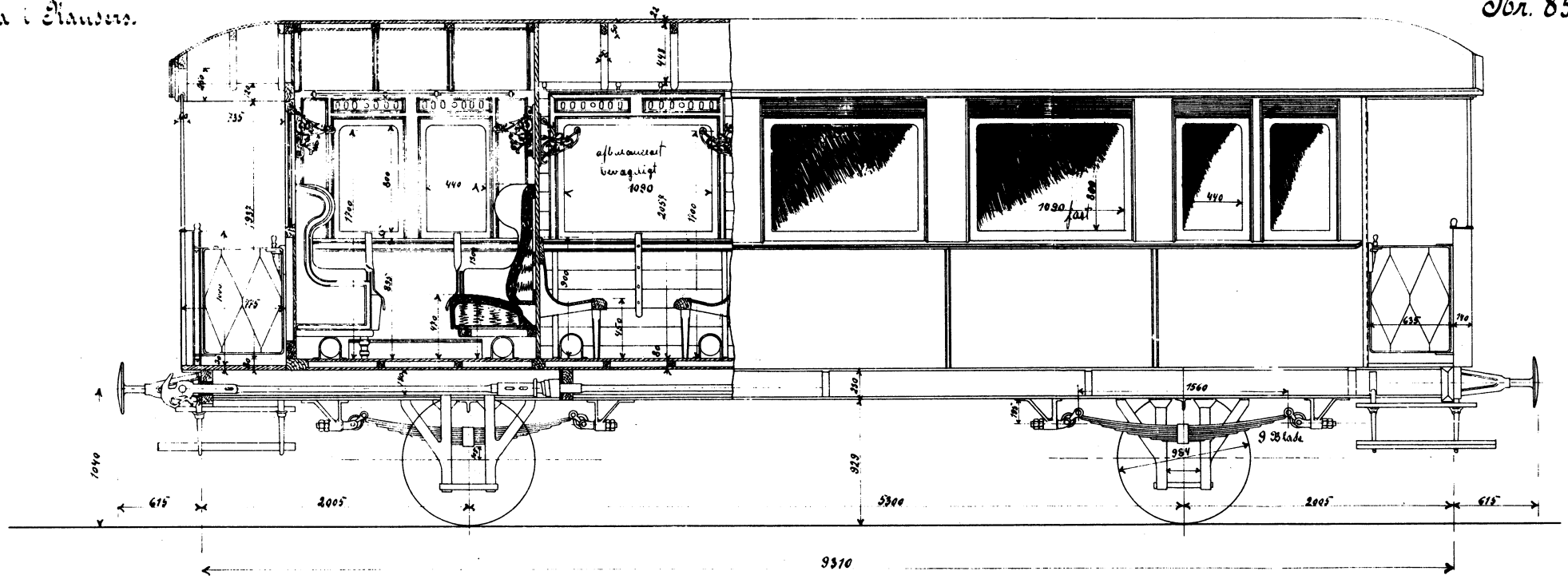
nr. 1110

U. 8128 20.8.1885  
af 22.1.87

Scandia i Sanders 1885  
Revideret af  
H. J.

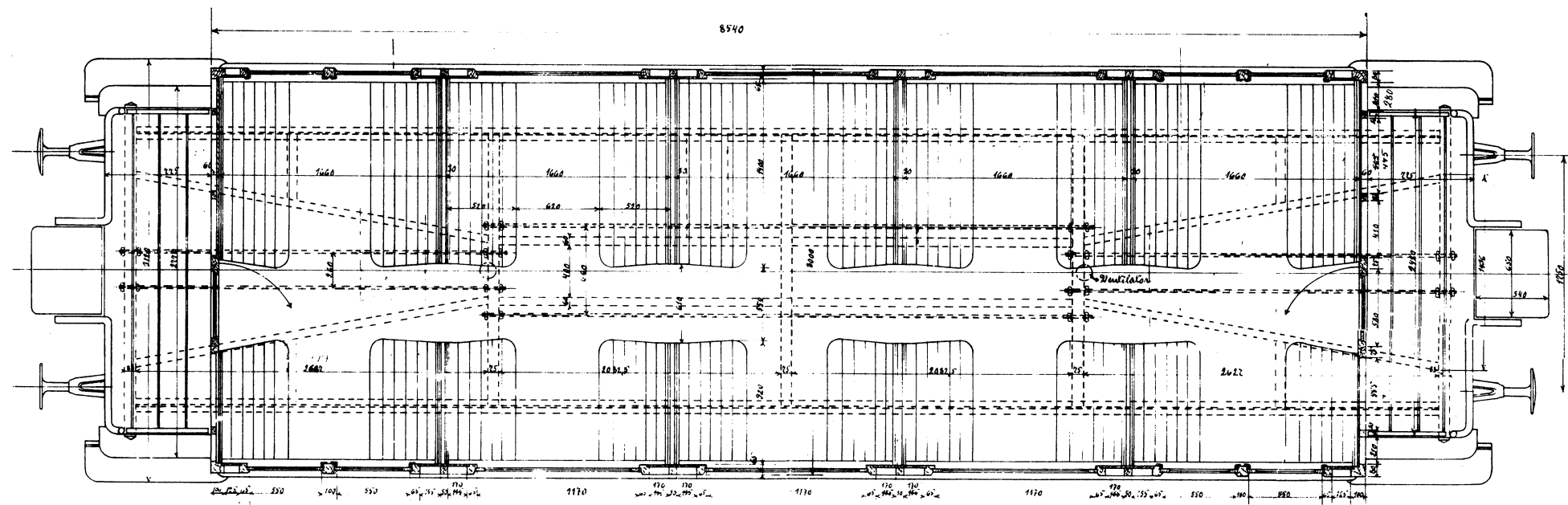
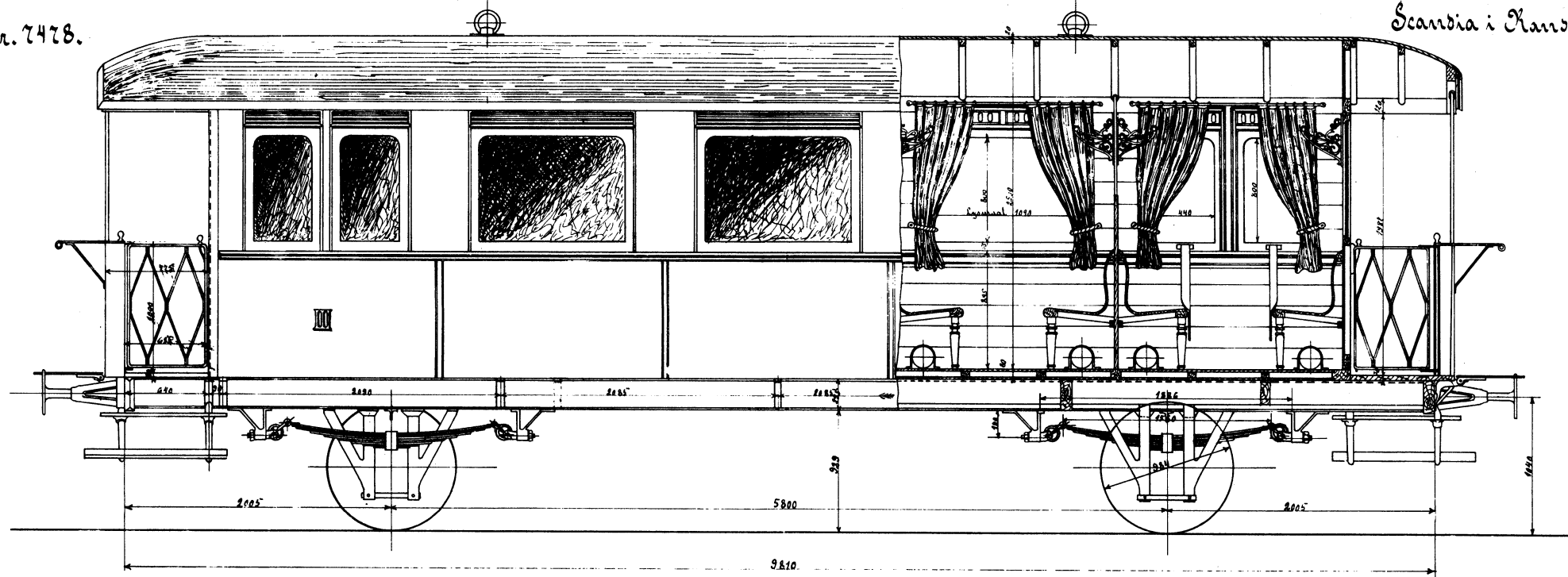
RHJ B3

SCANDIA 1885



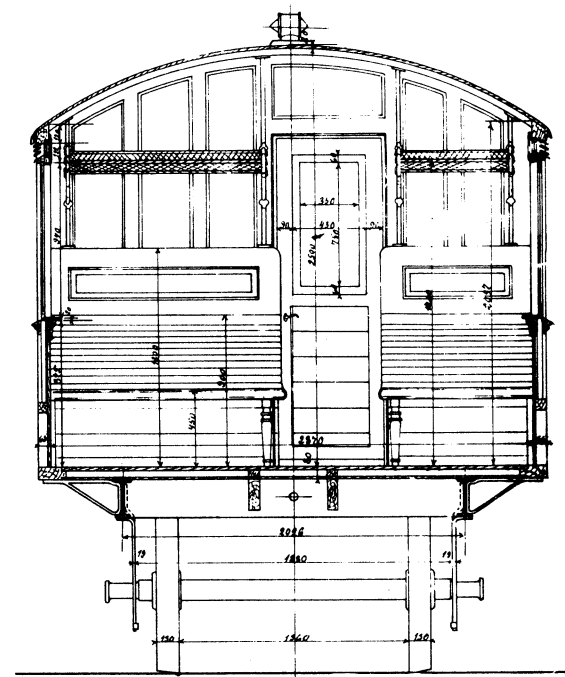
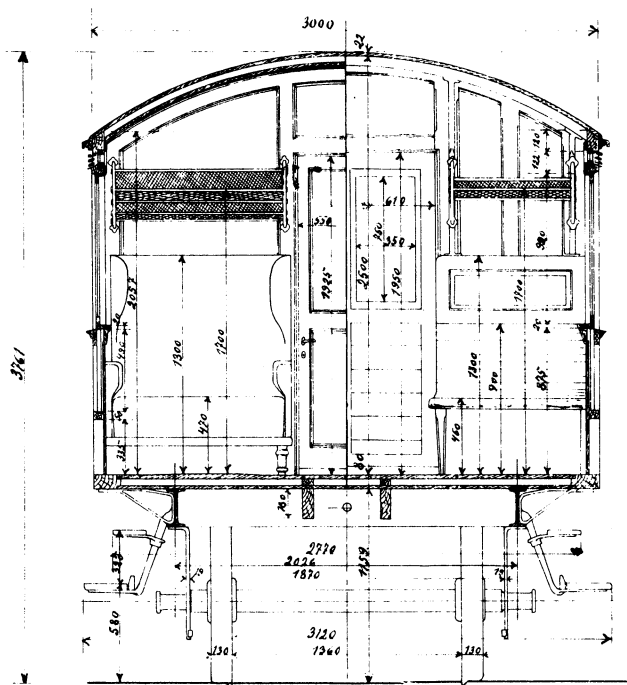
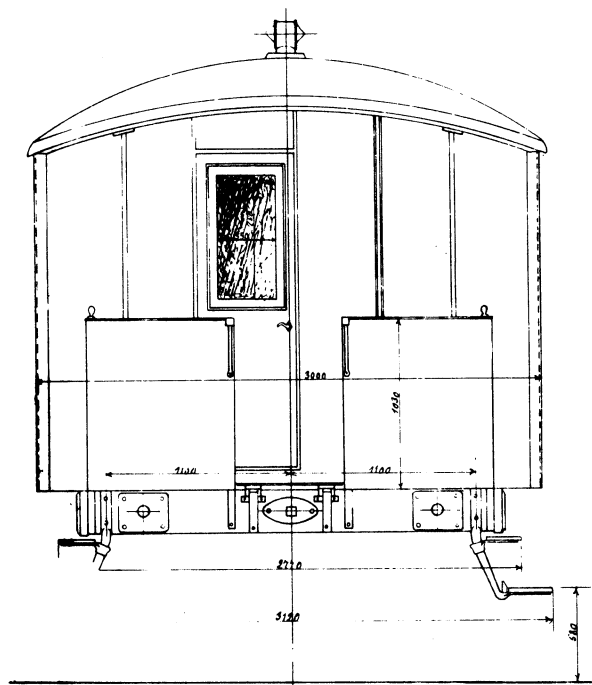
Nr. 7478.

Scandia i Randers.



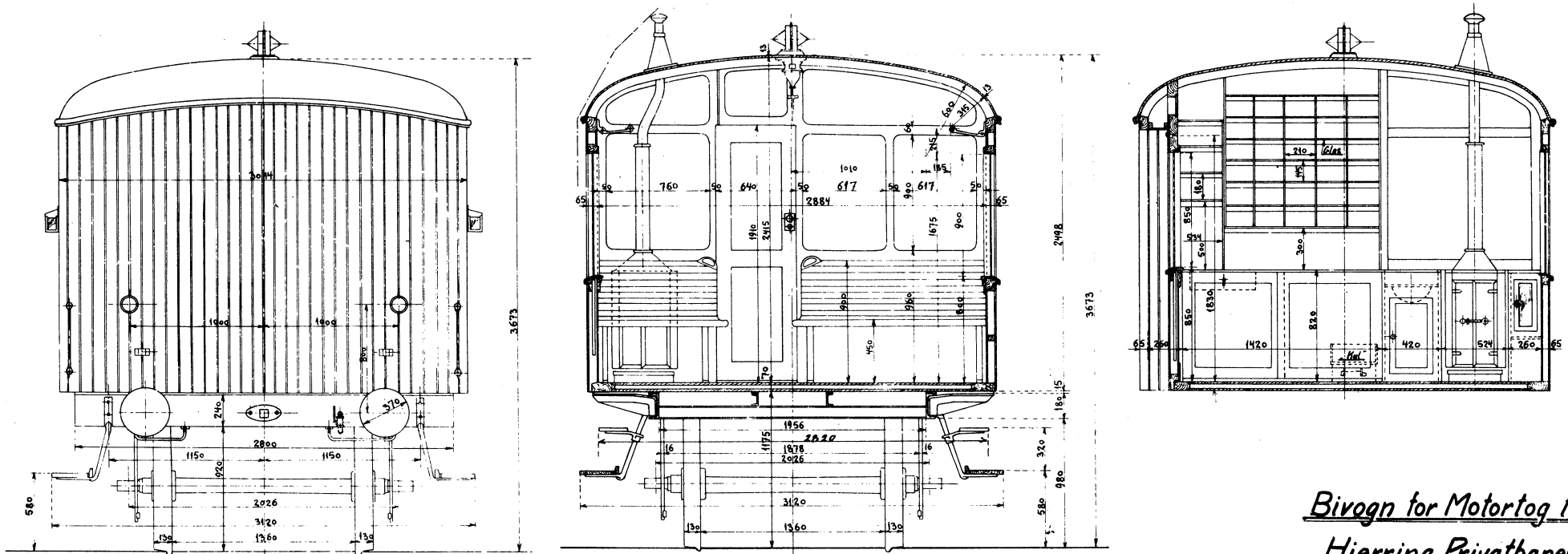
RHJ B8

SCANDIA 1917



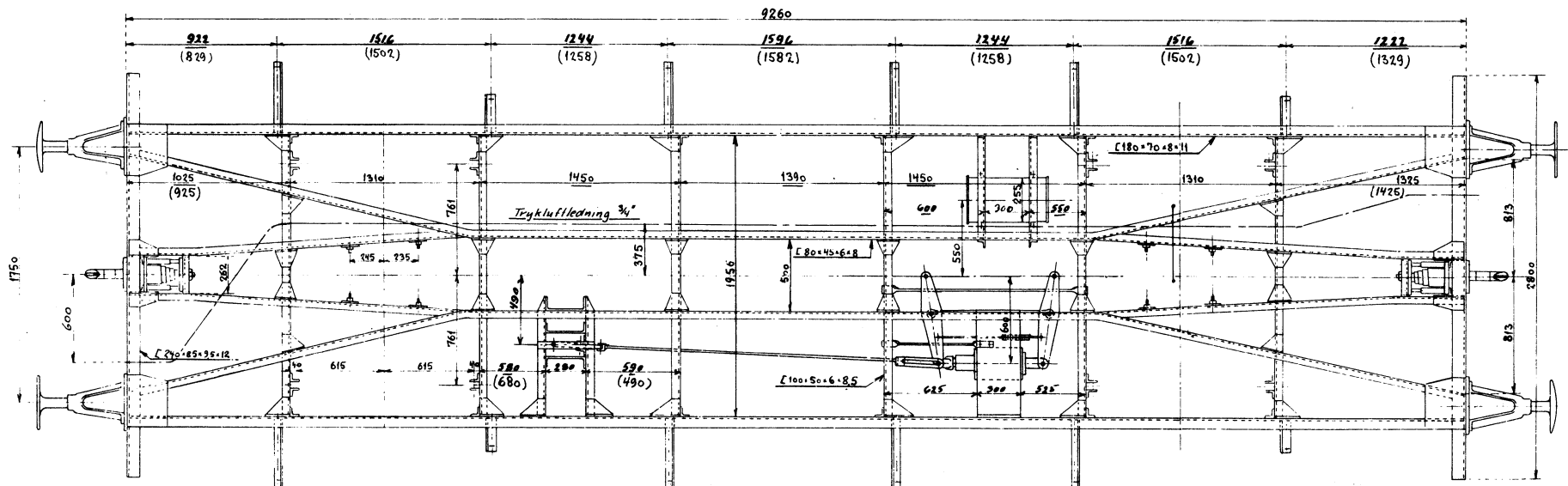
Personvogn I og III Klasse  
 til  
 Randers-Sadsminst jernbane.  
 Ordre 751.





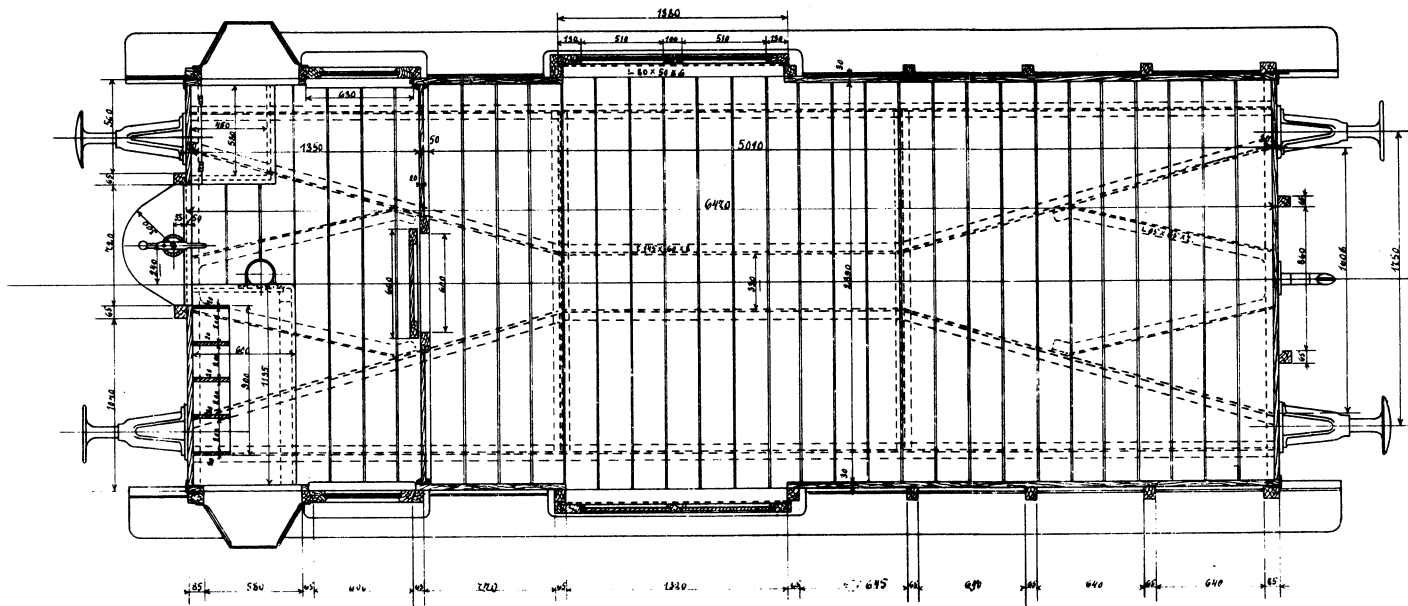
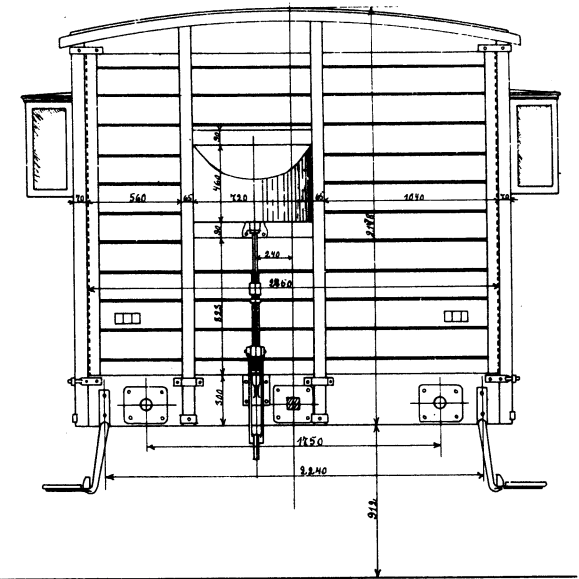
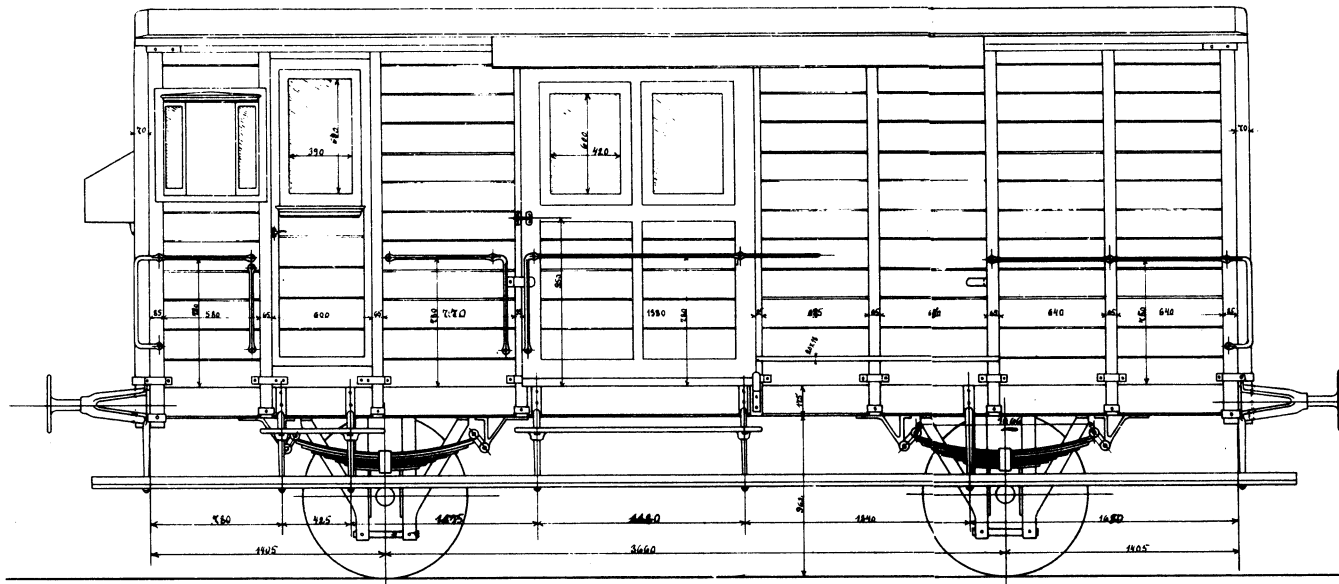
Bivogn for Motortog til  
Hjørring Privatbaner  
Ordre: 2157.

1/2-27 Bremsen lyktet, maa. 2157  
 2/2-27 Undervogn andret. 2157  
 1/4-28 Trykluffledning malleget  
 5/2-28 revideret. Skydekassen gaaer breddere 2240



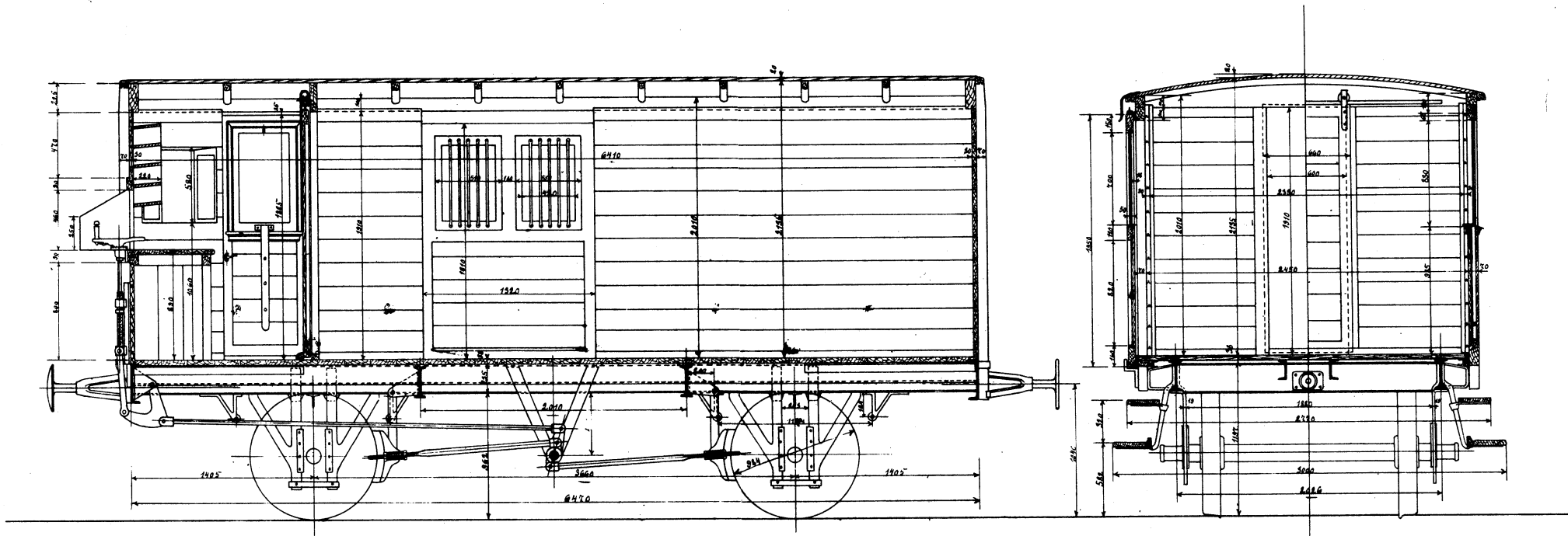
RHJ D 8

Maal i ( ) gælder for Ordre: 2240



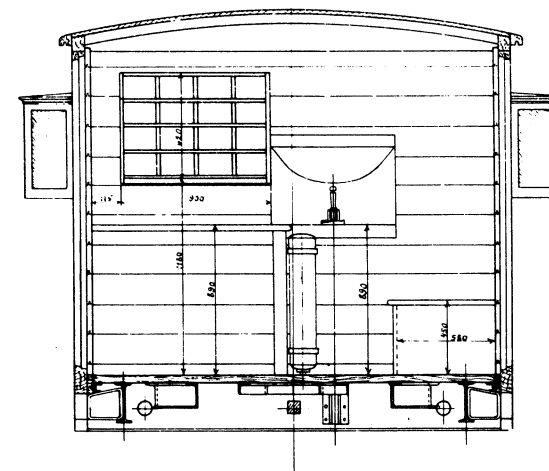
*Takvoqn*  
 til  
*Kantsers-Nabsins Banen.*  
 Ordre 428.

*Scandia 3/6 1903*  
*Bokunij*



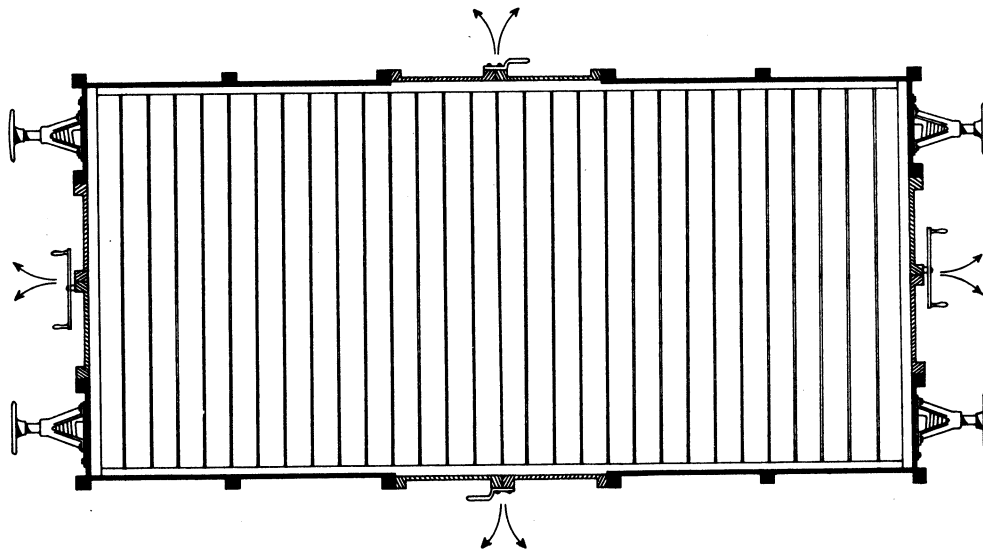
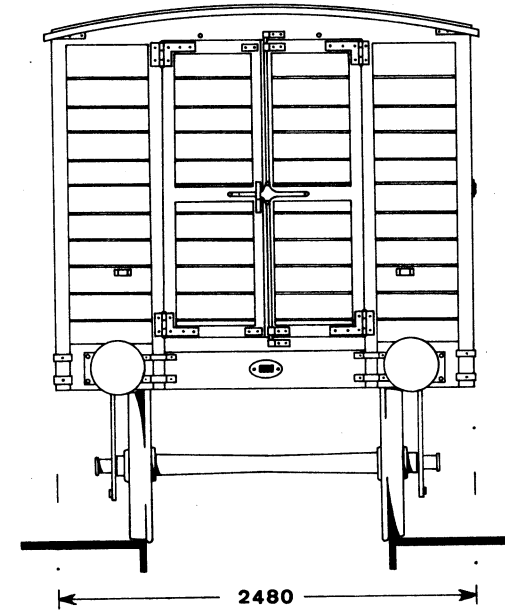
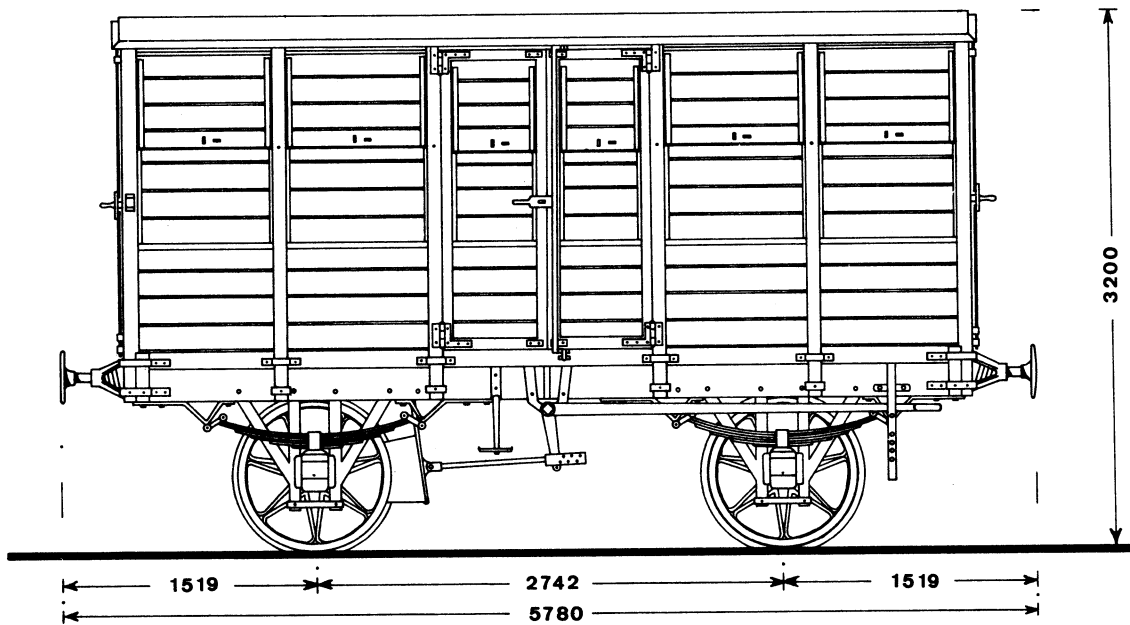
Sakvogn  
 til  
 Randers-Næstved Banen.  
 Ordre 428.

Lundin d. 3/6 1903  
 B. Schmidt



RHJ H6



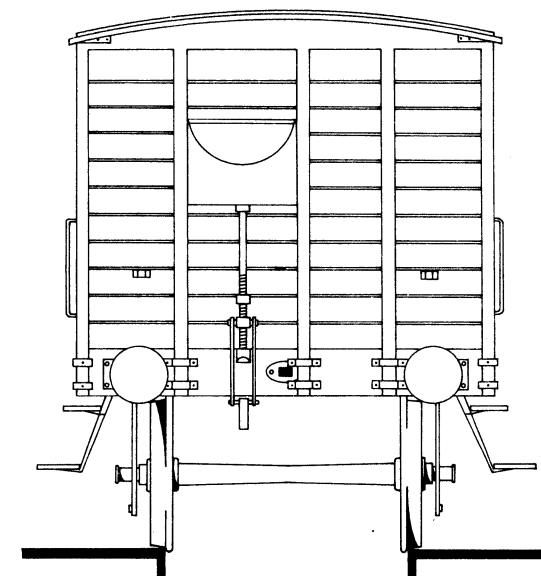
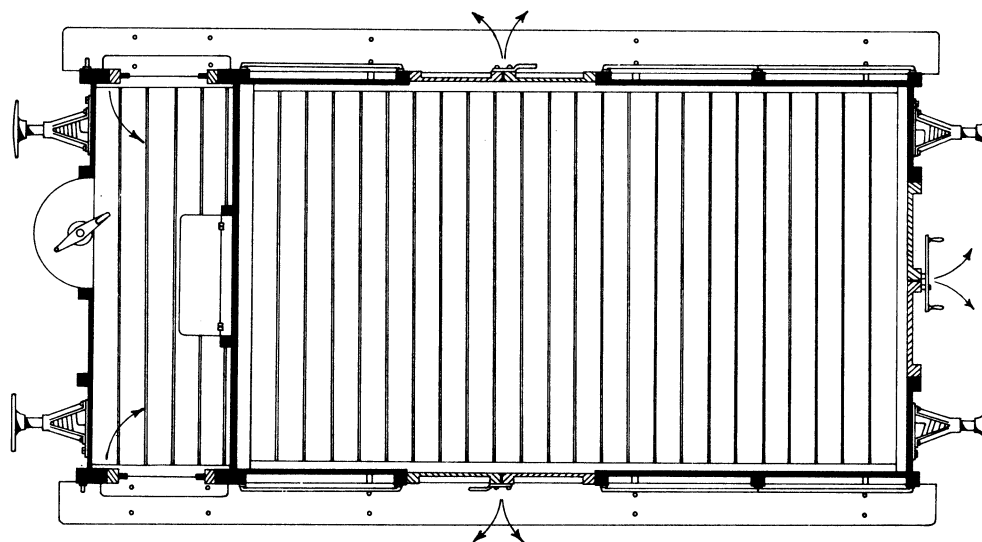
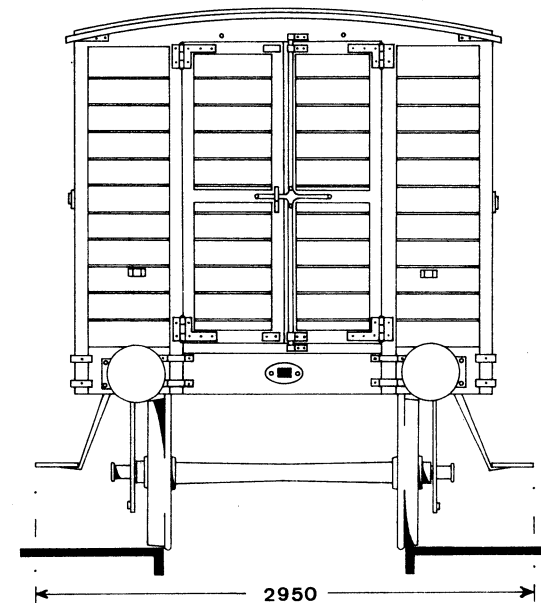
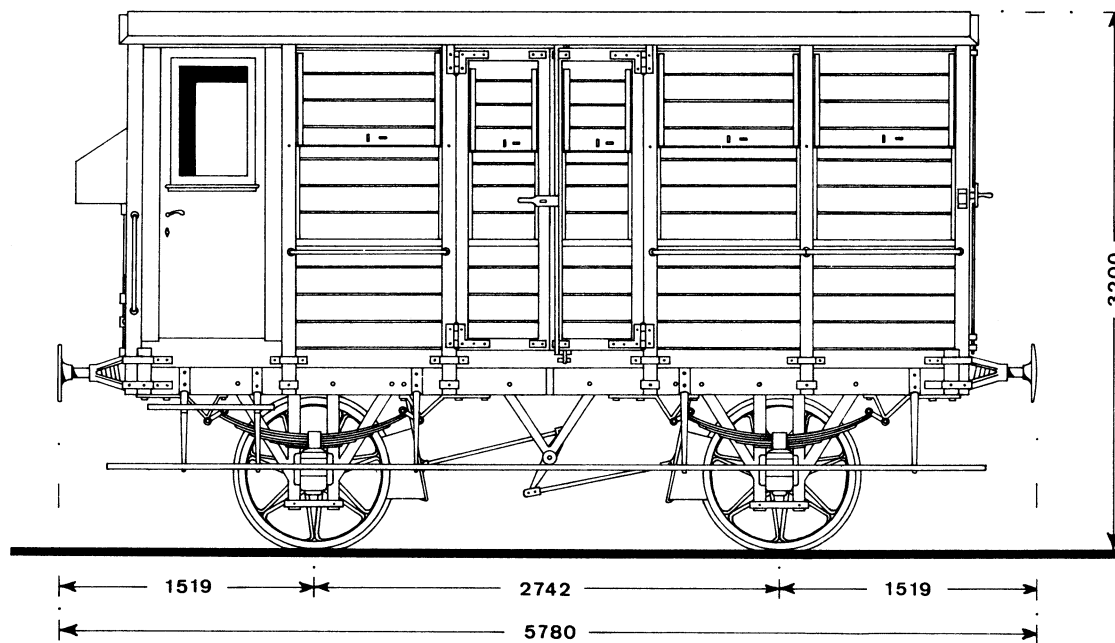


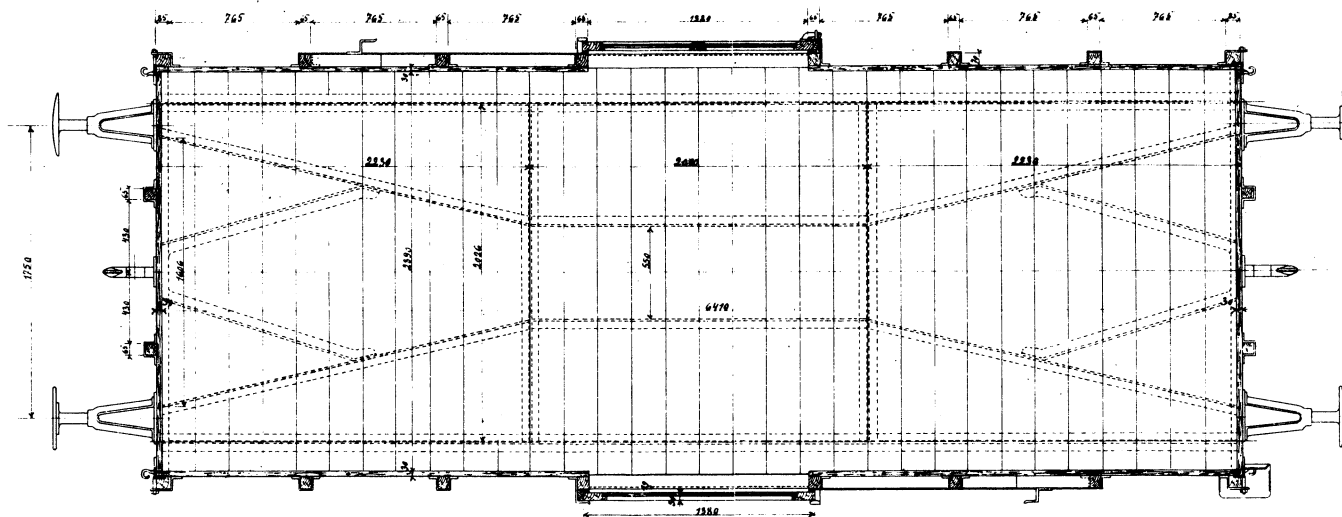
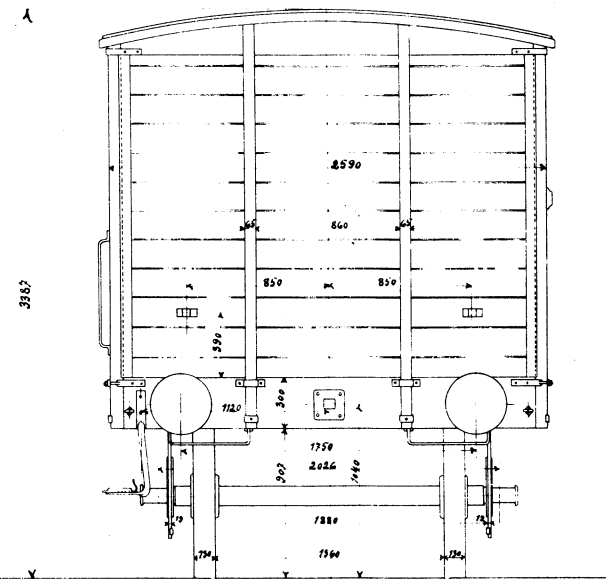
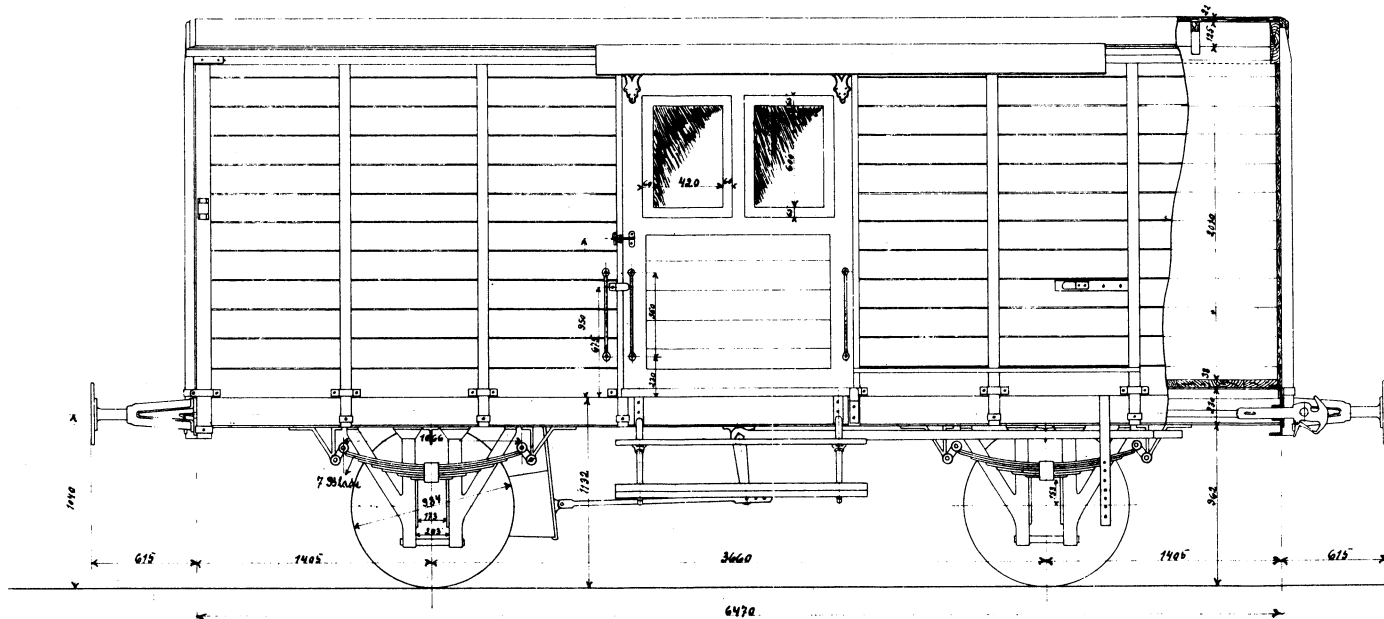
RHJ F 1-10

SCANDIA 1883

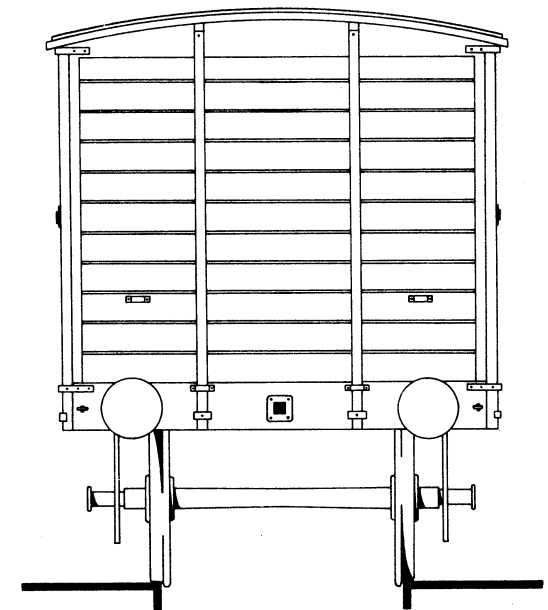
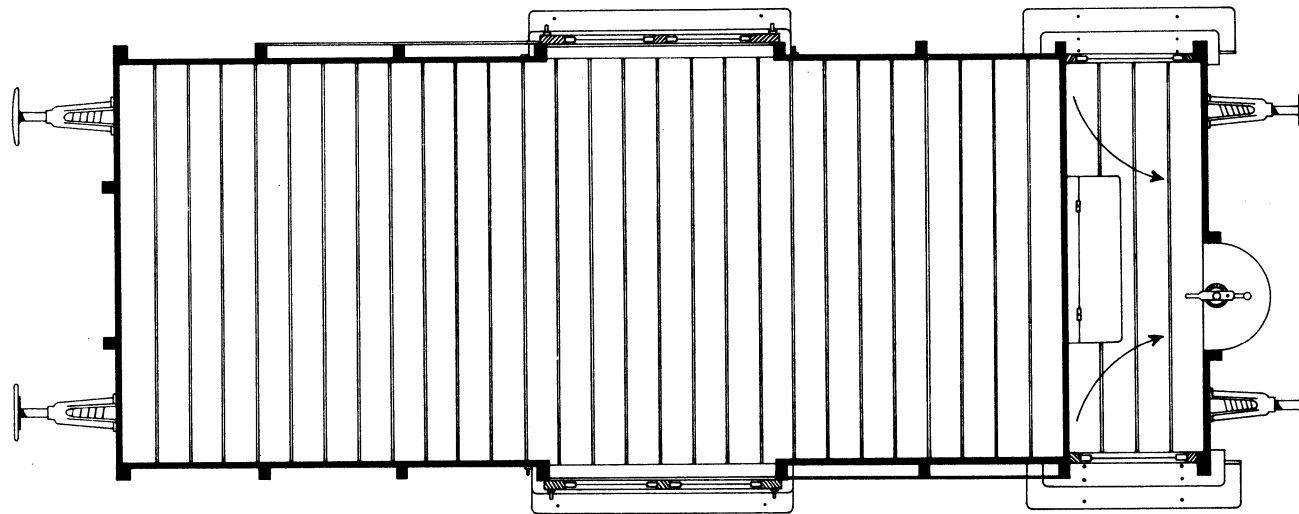
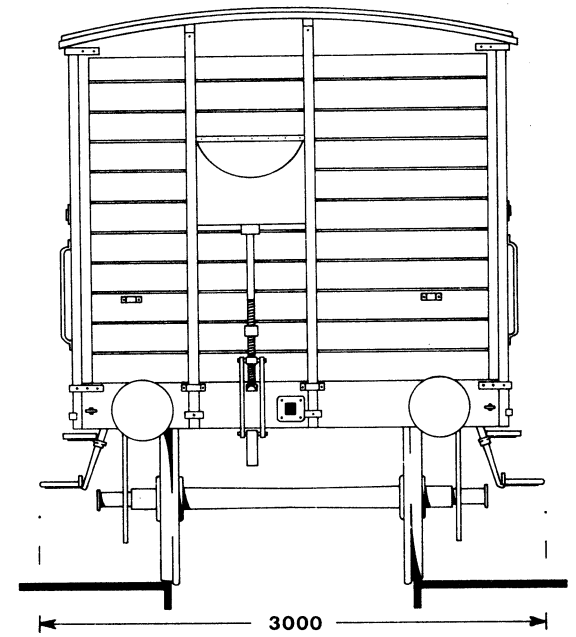
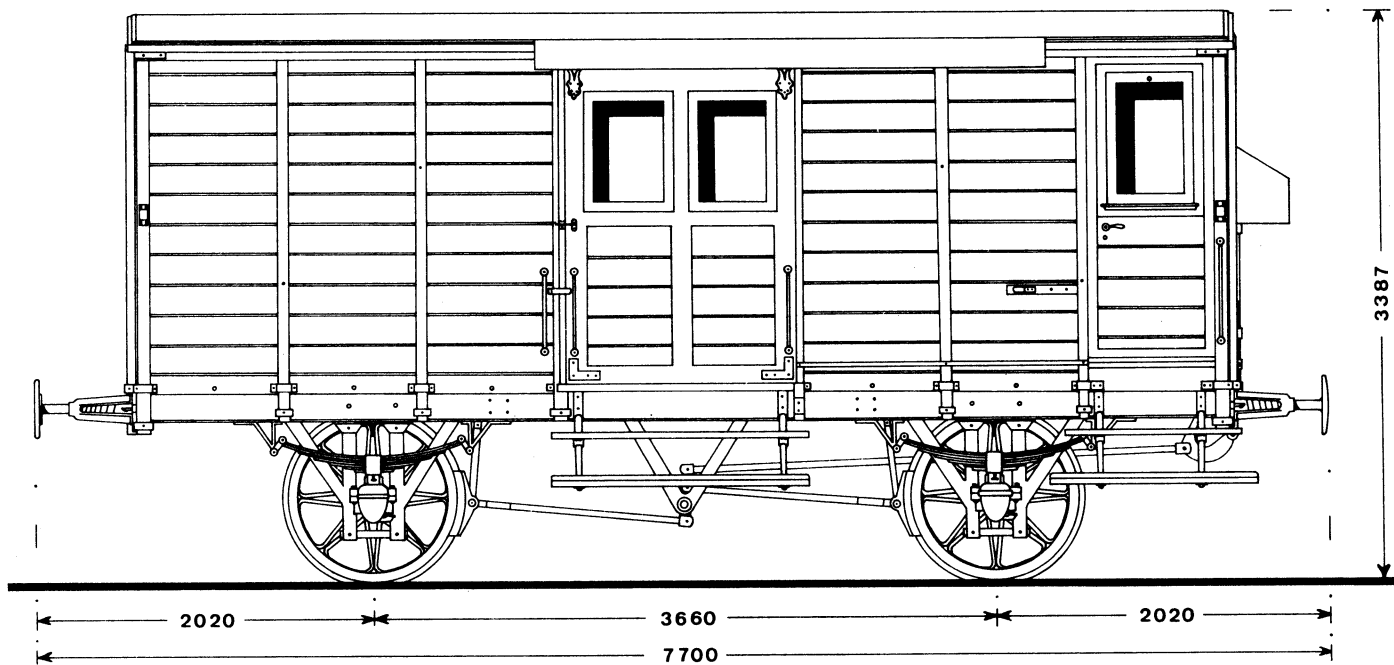
Tegning : Asger Christiansen 18.12.79

1:45





Lükket Godsvoagn med Sandbremse  
 til  
 Randers-Esbjerg Jernbane  
 Ordre 812.  
 Scandia, d. 7. 4. 09.  
 H. W. Christensen

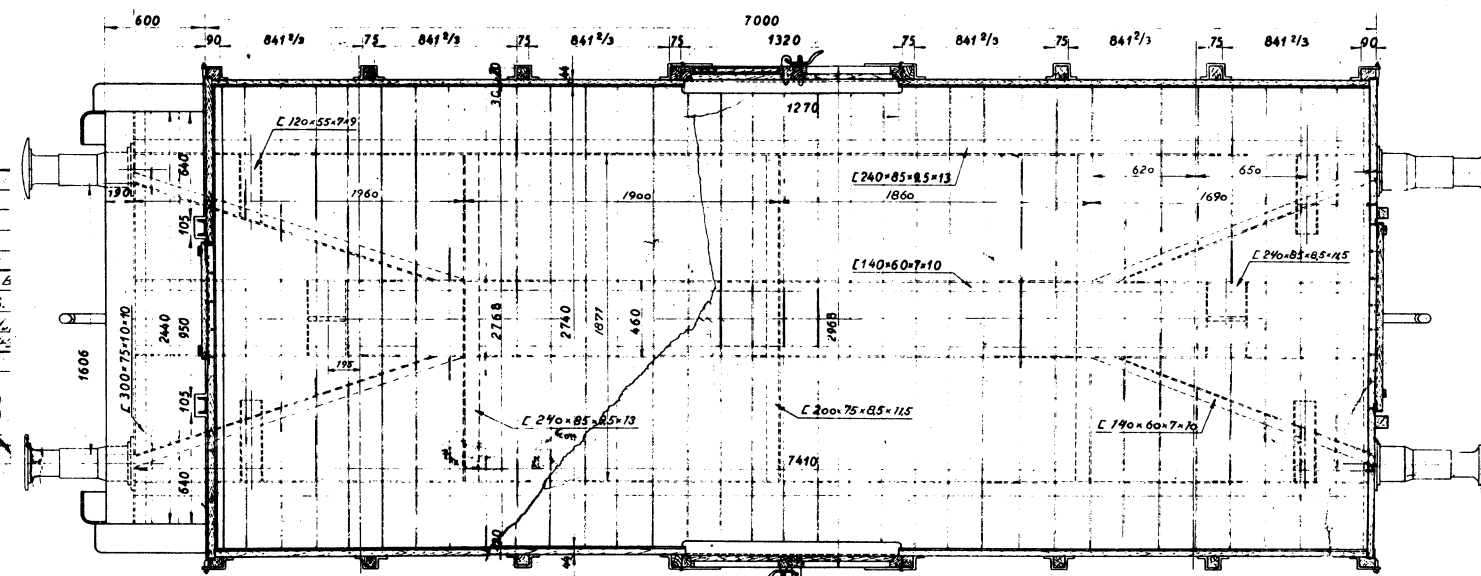
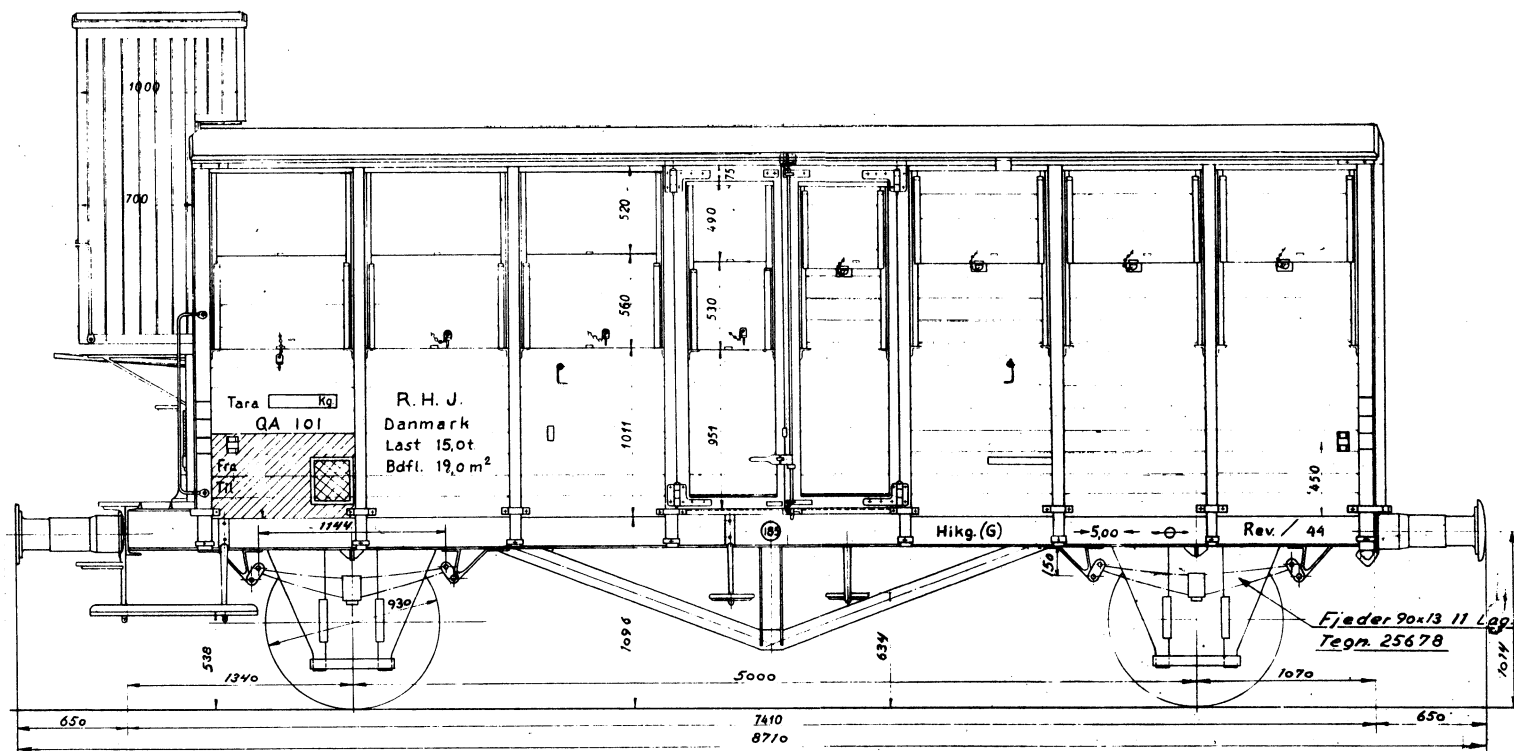
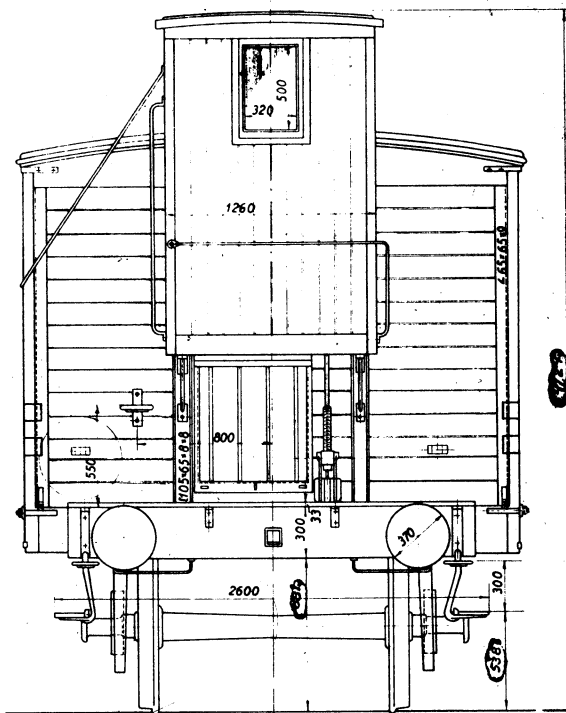


**RHJ H 10**

**SCANDIA 1910**

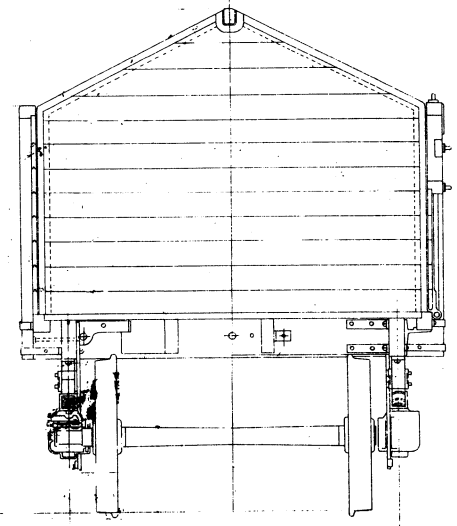
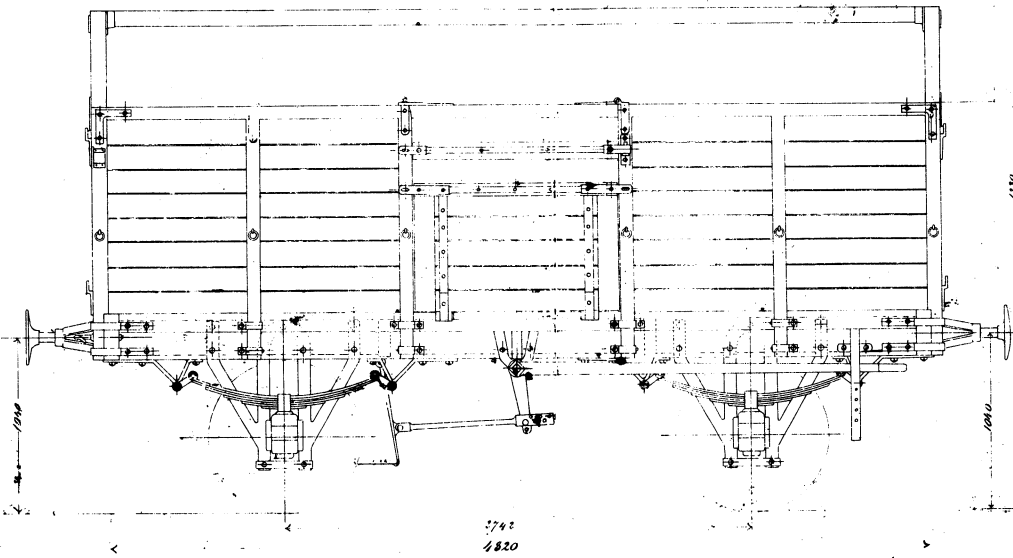
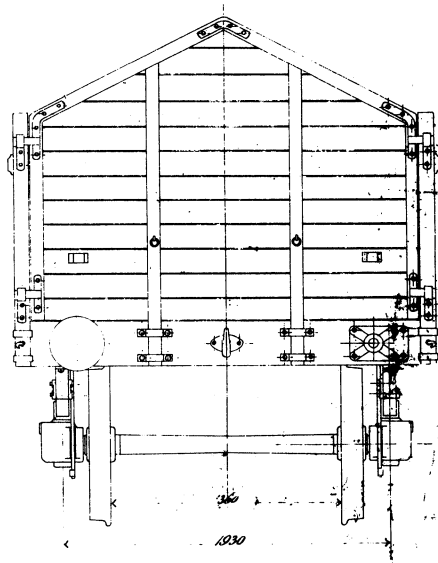
**Tegning : Asger Christiansen 25.06.79**

**1:45**



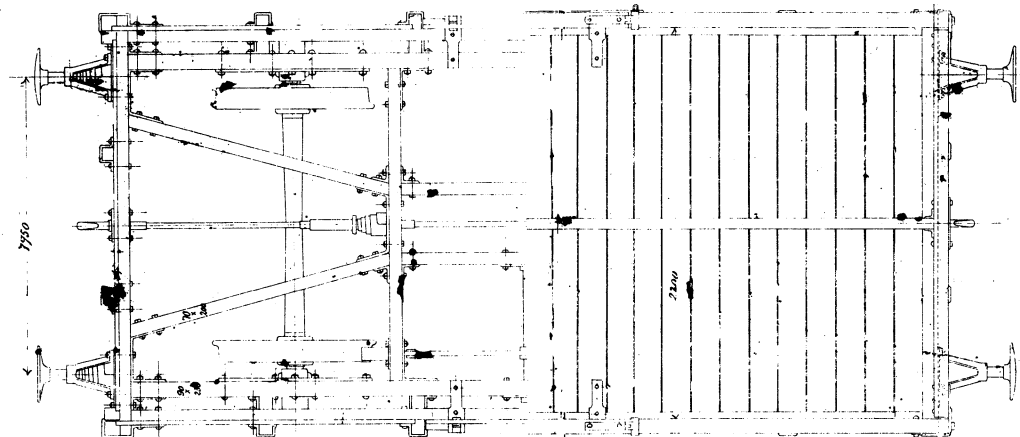
Forandring	Paaskrifter indtegnet.	18/7. 44	A
	Signalfjern hoved.	21/7. 44	B
<b>Scandia-Randers</b>		Maal 1:20	Tegn. 17.5.44 Rev. B Kalk. 29-2-44 US. Rev. 17.7.44 Bk.
<b>Lukket Godsvogn</b>		A B	<b>2895B</b>
R.H.J. - QA 101-105			0.583



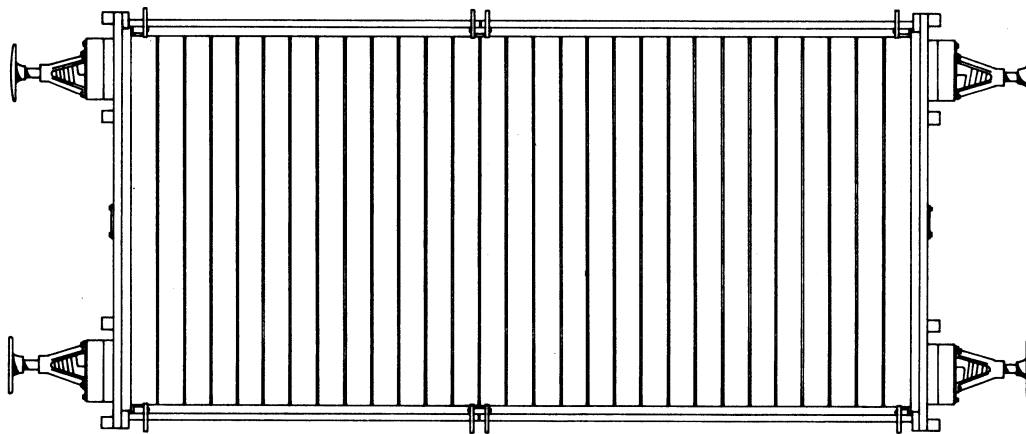
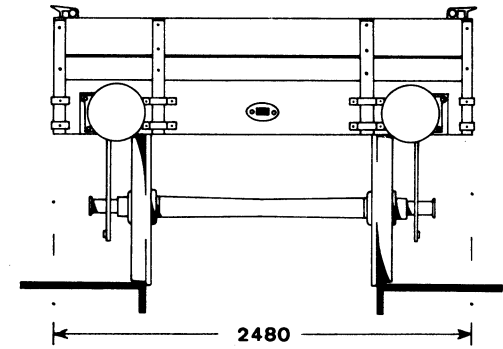
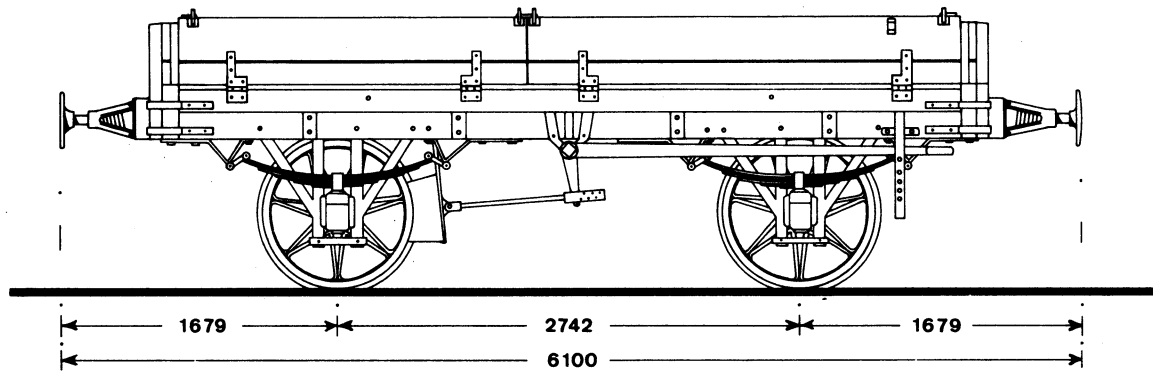


№ 3256

Tabu Hødsrogn  
Runders Hudsind Døner.  
S: 10



1/2 Kattand Fabrik Carrosser Køjser  
af stæde. Længde 16' 1/2" af stæde.  
Bredde 8' 6" Bøjelst. 1/2".  
T.M. 255.000.171.  
Den 27. Nov 1883  
København.  
Im. Med. 21. 1886. af Patent 1880. 25.



**RHJ G 7**

**Ombygget 1925**

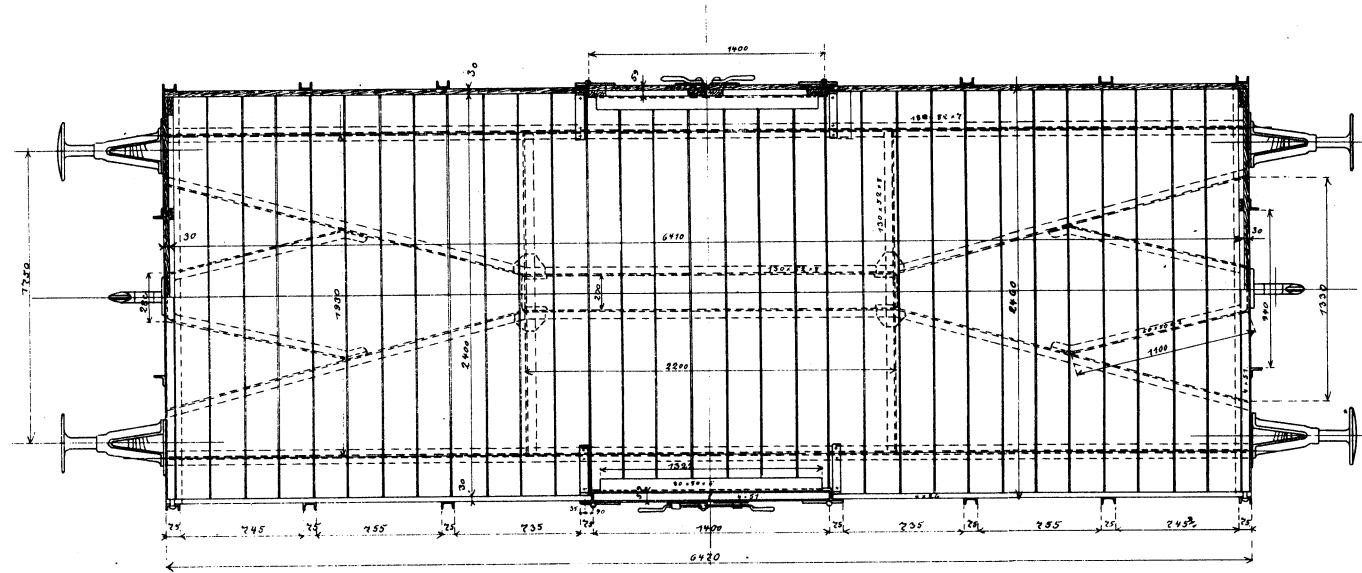
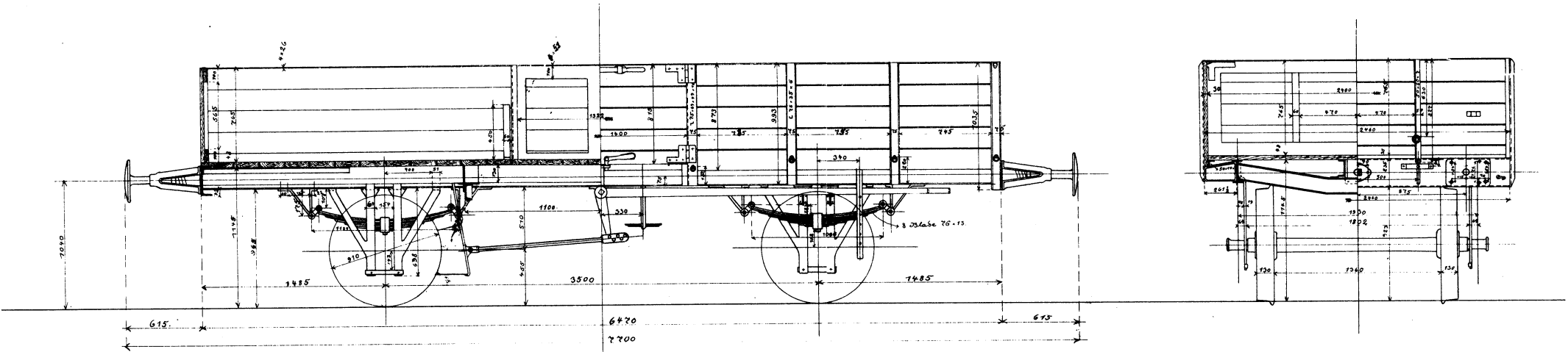
**Tegning : Asger Christiansen 03.01.80**

**1:45**



No. 6347.

Scandia i Randers.

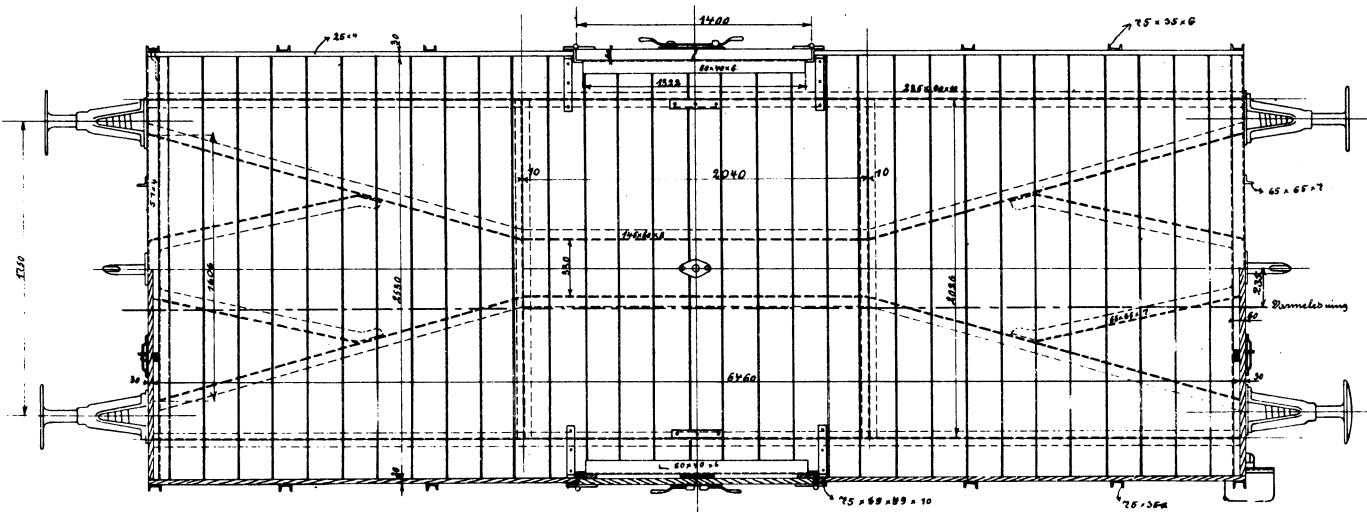
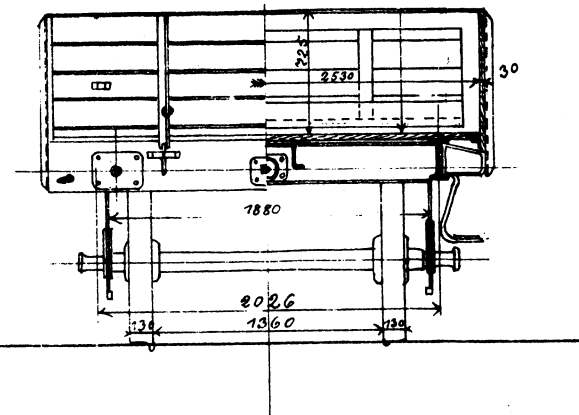
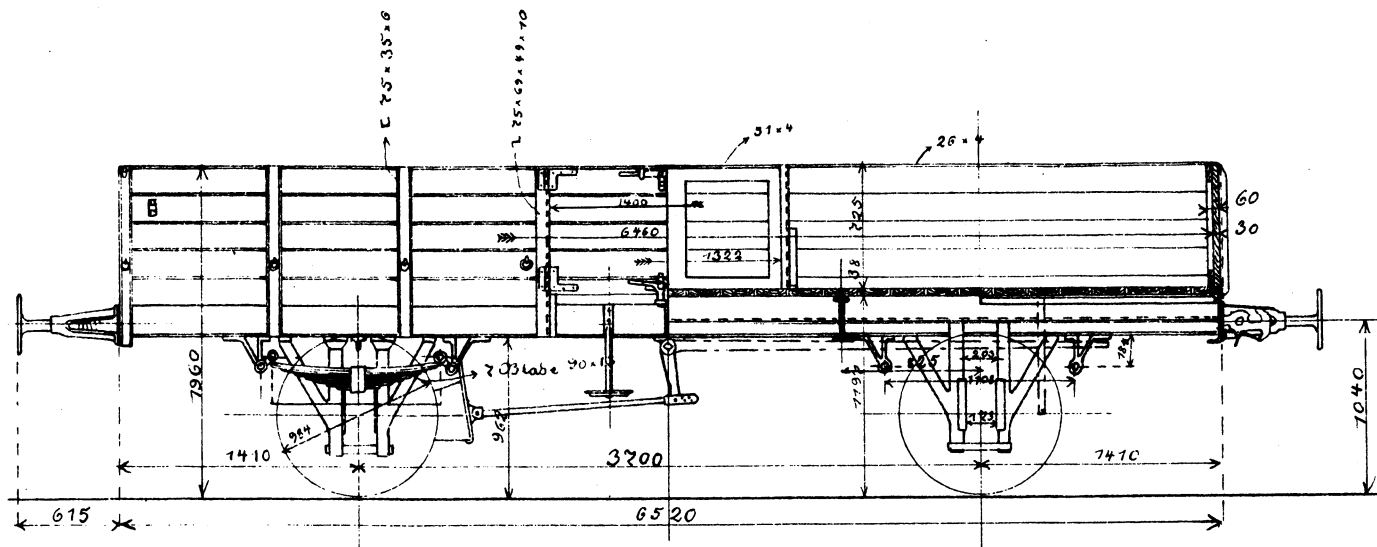


Platen lavsidede Godsvoagn  
til  
Randers-Edsind-Jernbane.

Scandia 1897  
Høstetningen.

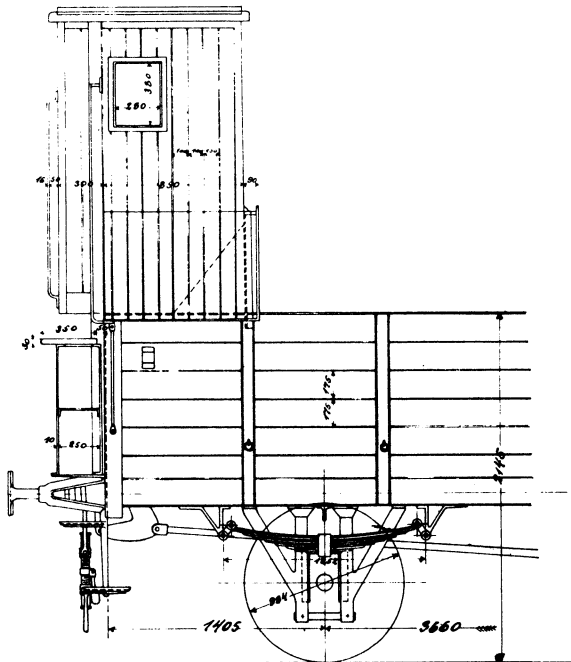
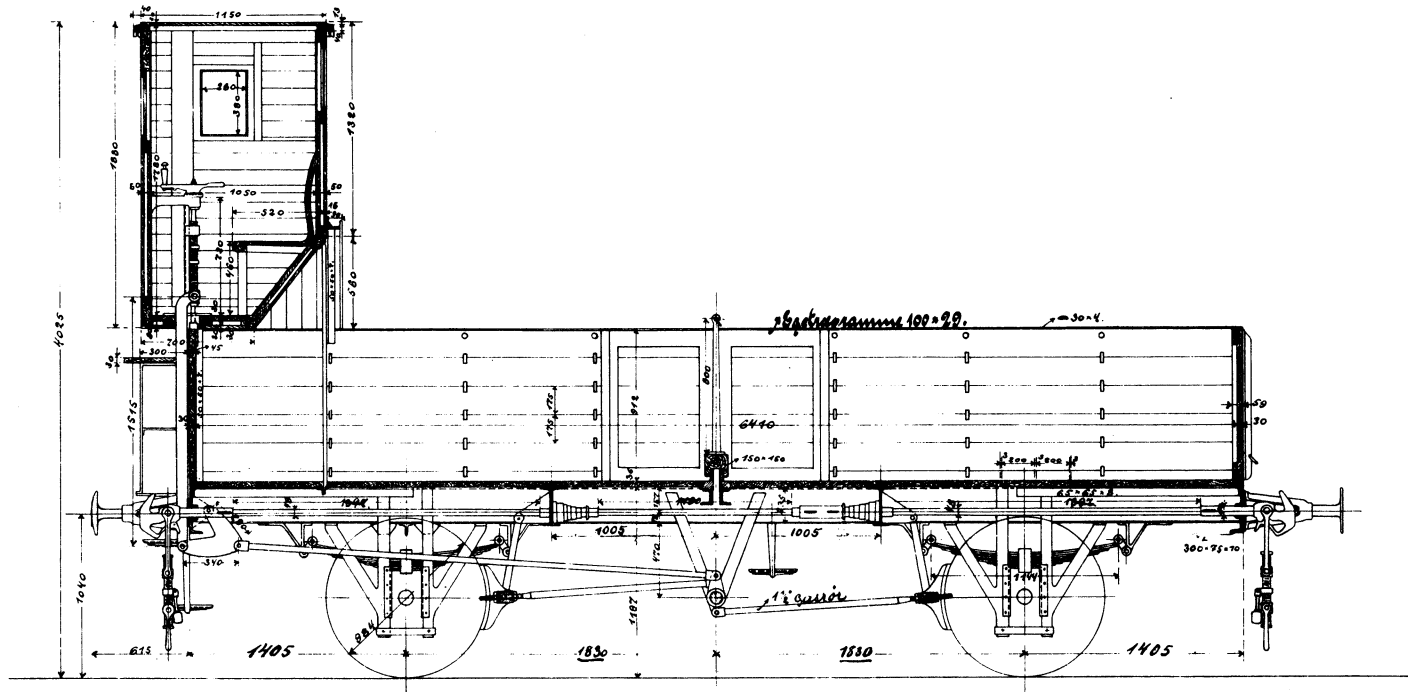
RHJ P 1-5

SCANDIA 1898



*Etiken karvidet Copon*

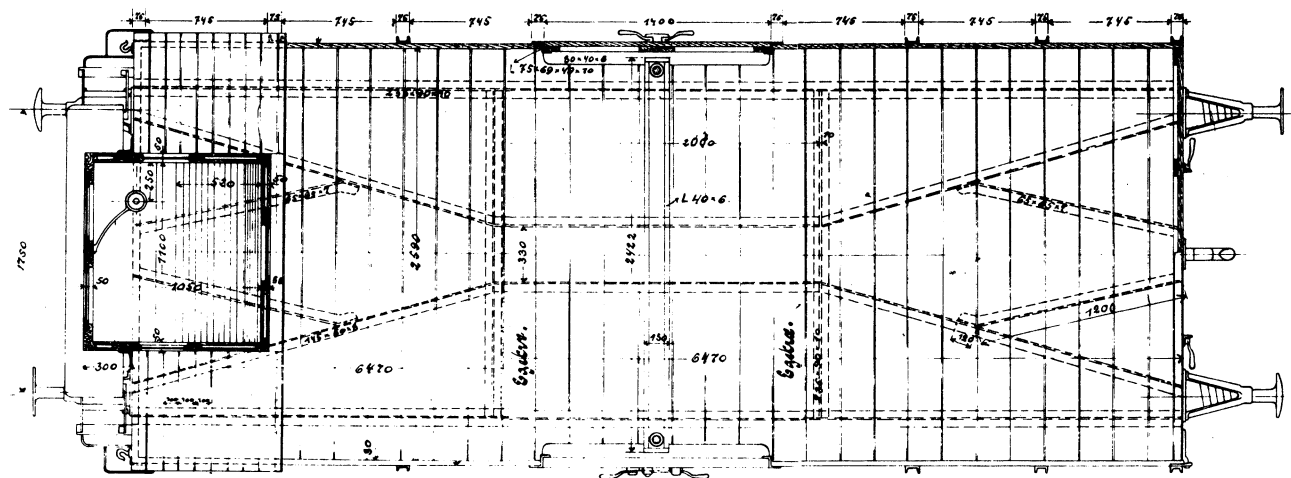
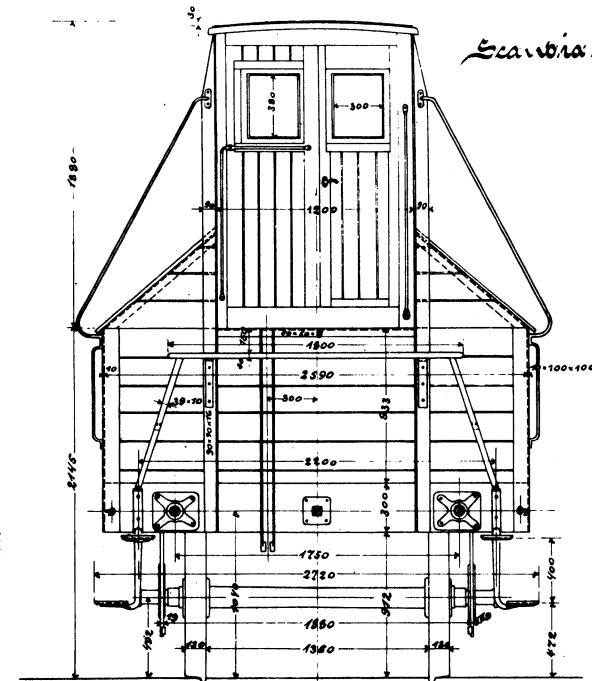
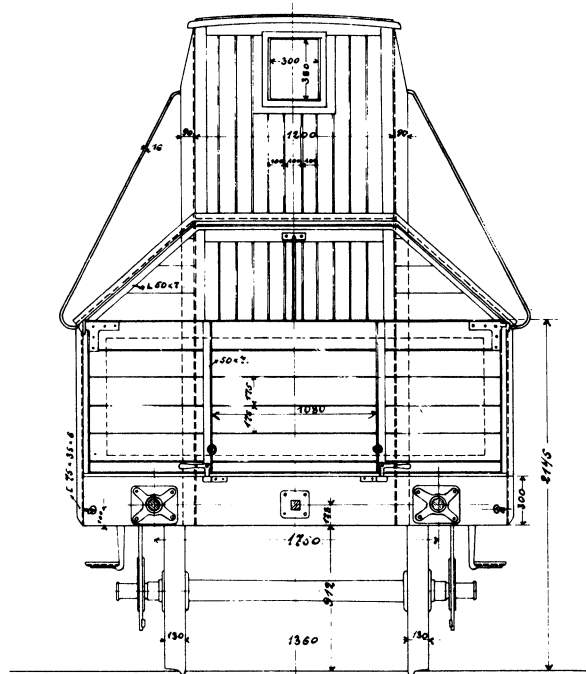
Stn. 1400



Åben lavsiddet Godsvogn  
med Skrubremse.

Scandia 2 1/4 1908  
Bredbånd

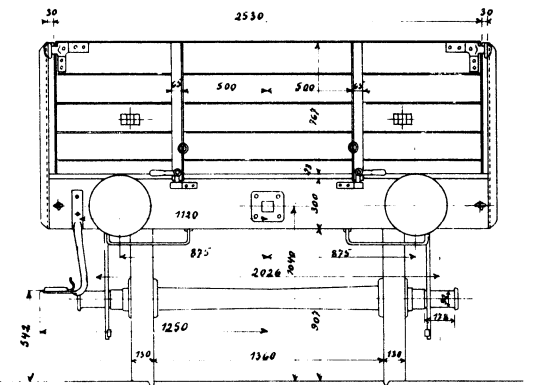
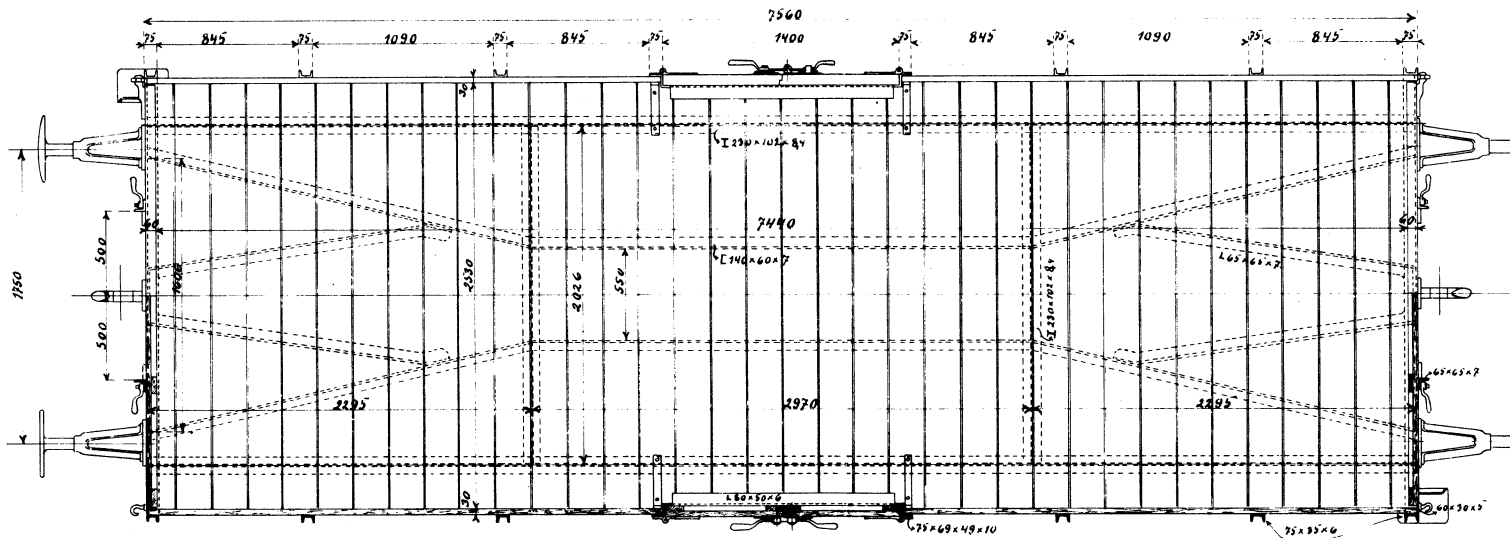
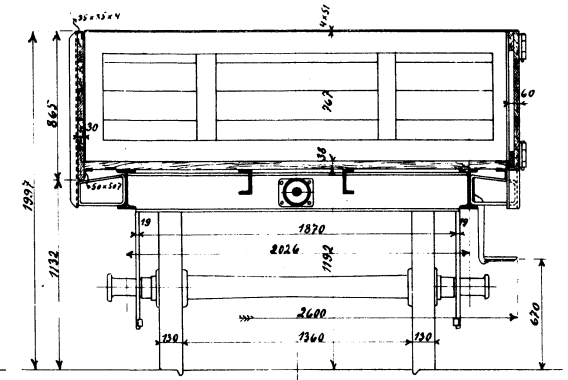
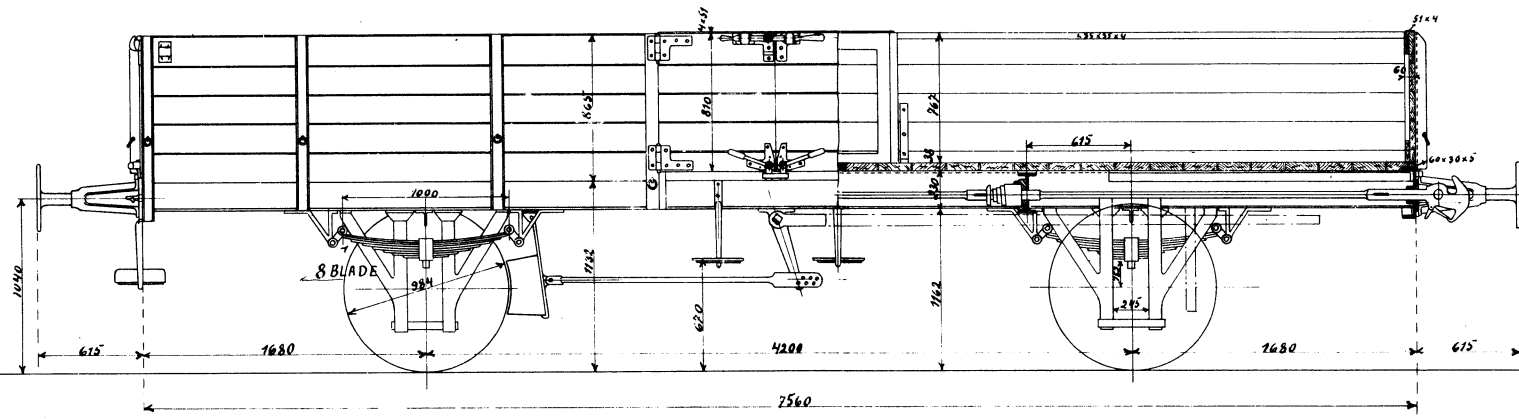
Landi 2 1/4 1908  
 Beckman



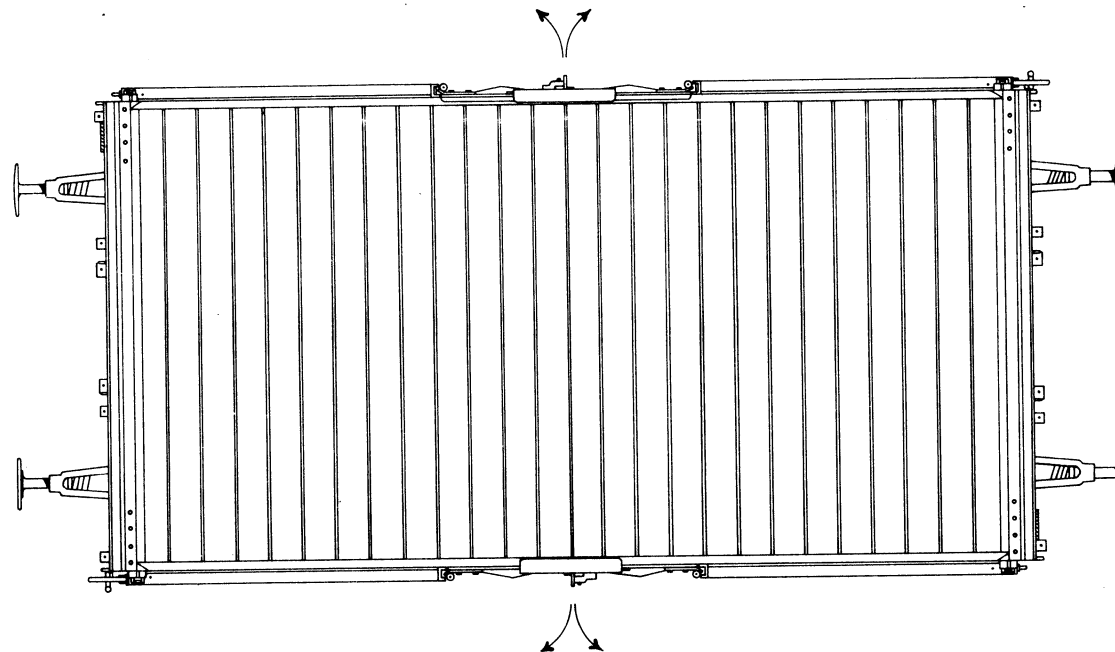
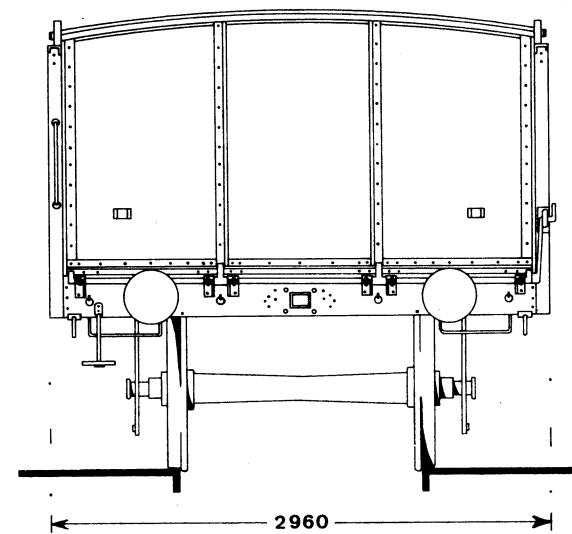
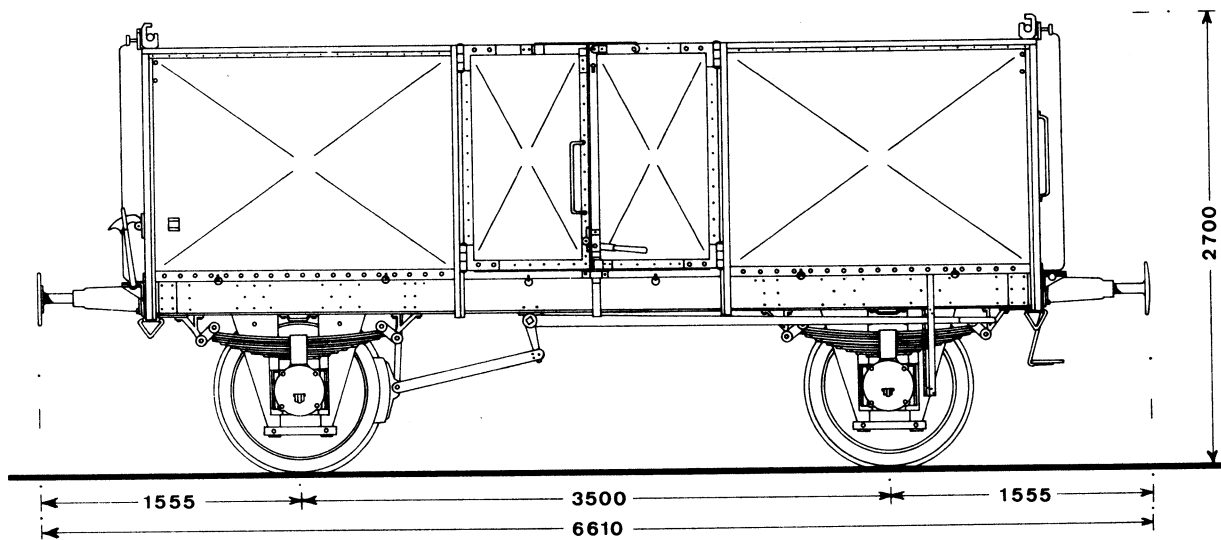
Åaben lavsidede Godsvogn  
 med Skrubrensse.

No. 10281.

Scandia i Randers.



Atten lausidel Godsvogn  
 til  
 Randers-Statens Jernbane  
 Ordre 1245.



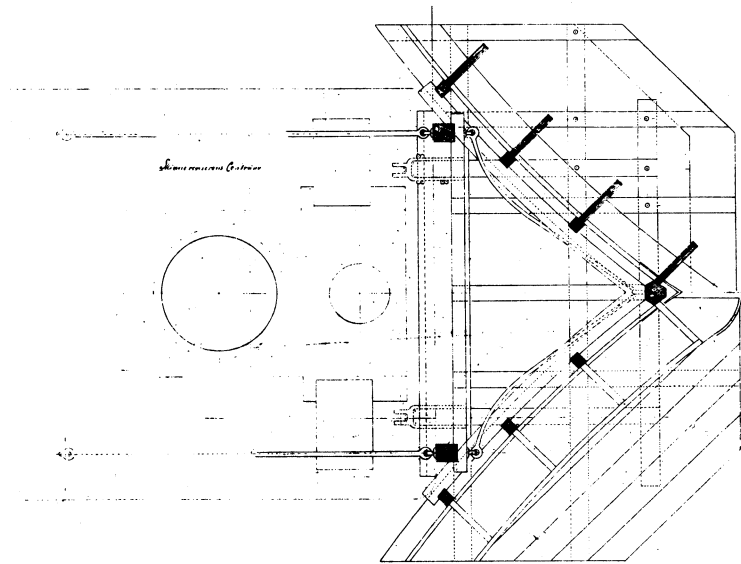
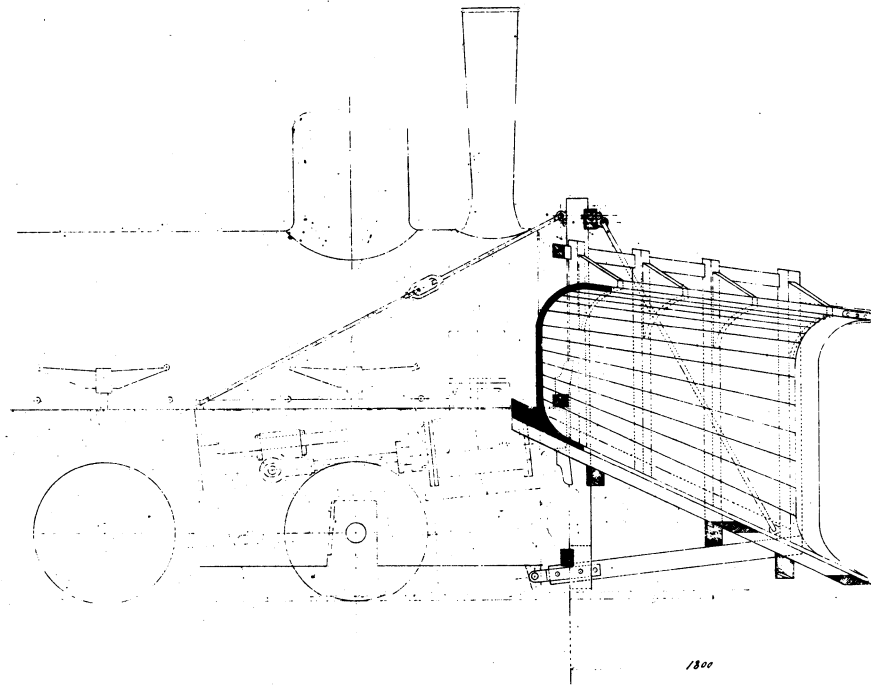
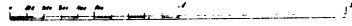
RHJ K 1-3

HARKORT 1919

Tegning : Asger Christiansen 24.08.80

1:45

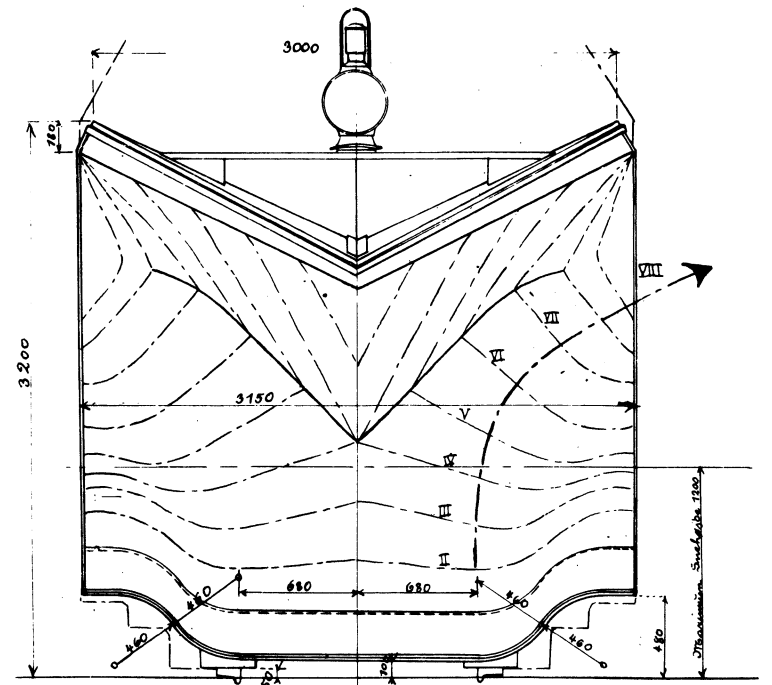
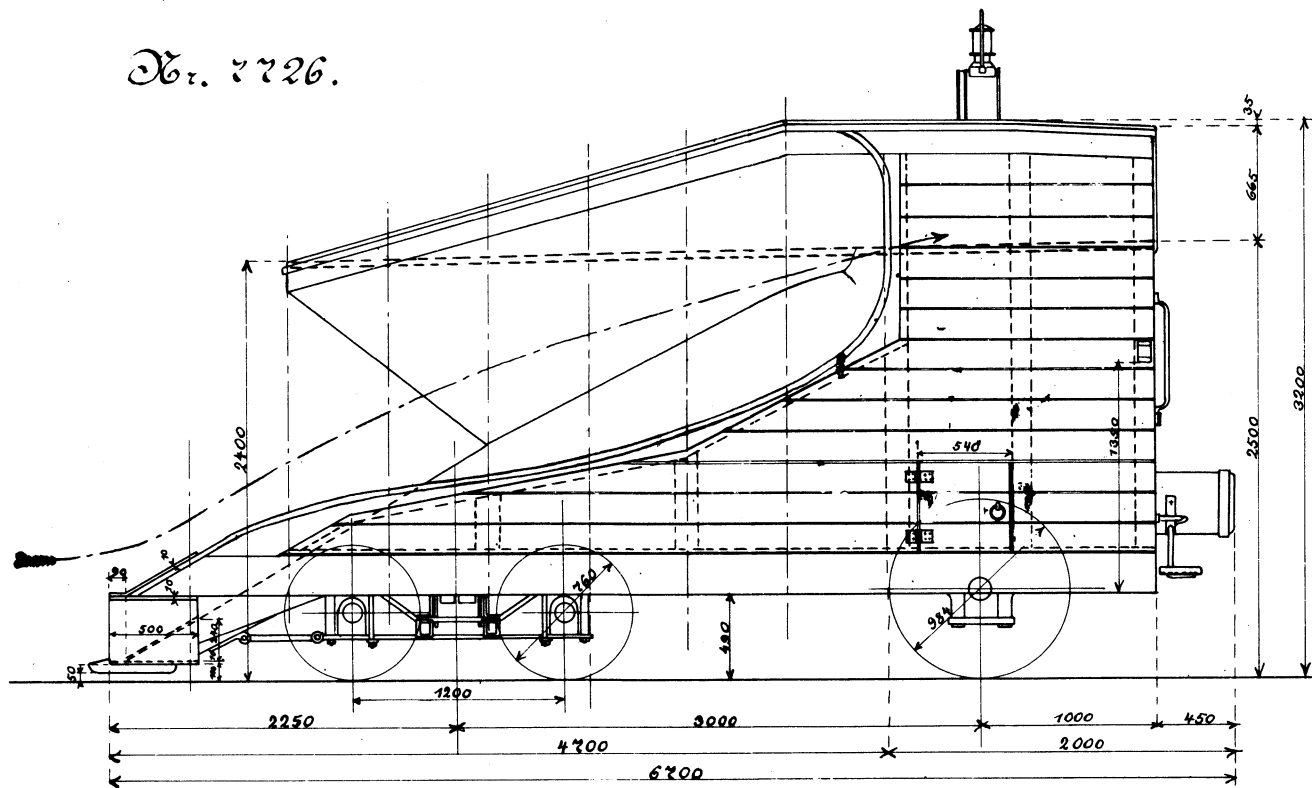
Nr 3269  
Snepløvs  
Kantskjold og Banen  
Maalstik 1:40



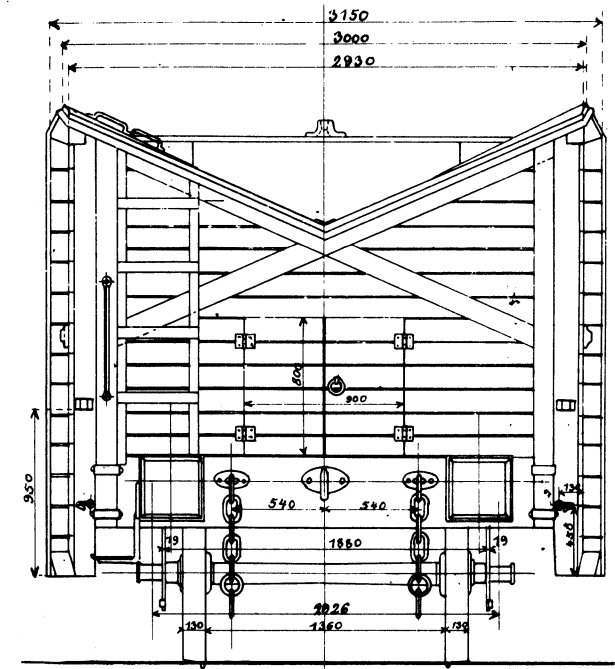
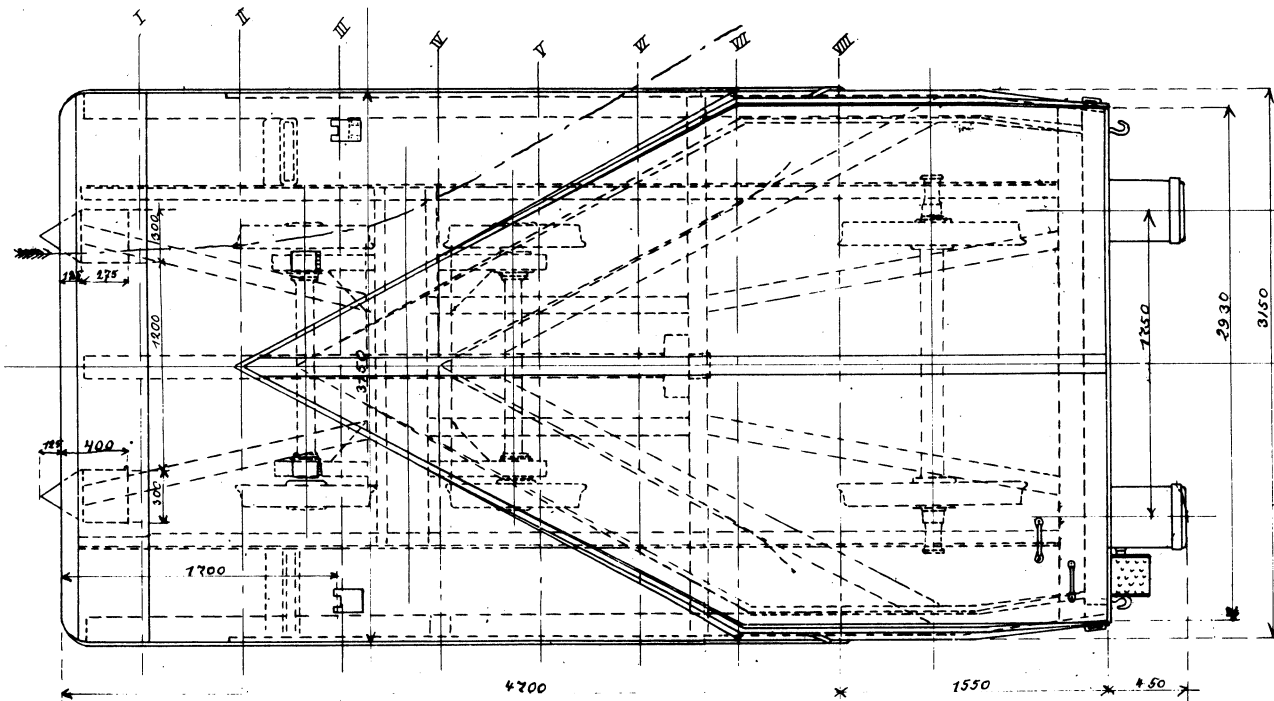
Snepløvs til RHJ 3

SCANDIA 1883

№. 2226.

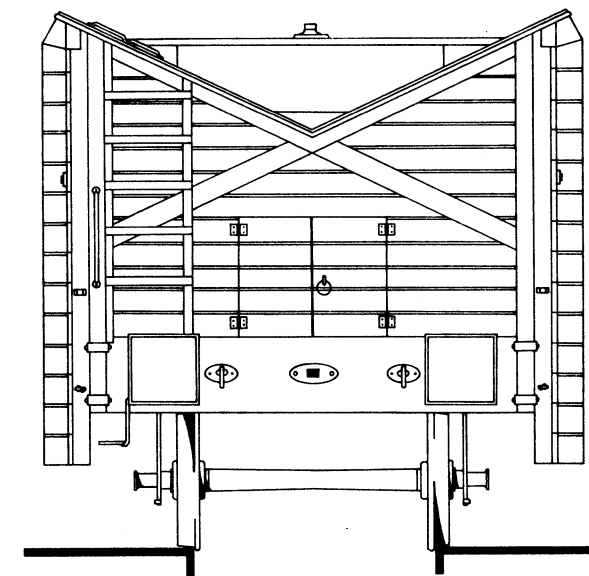
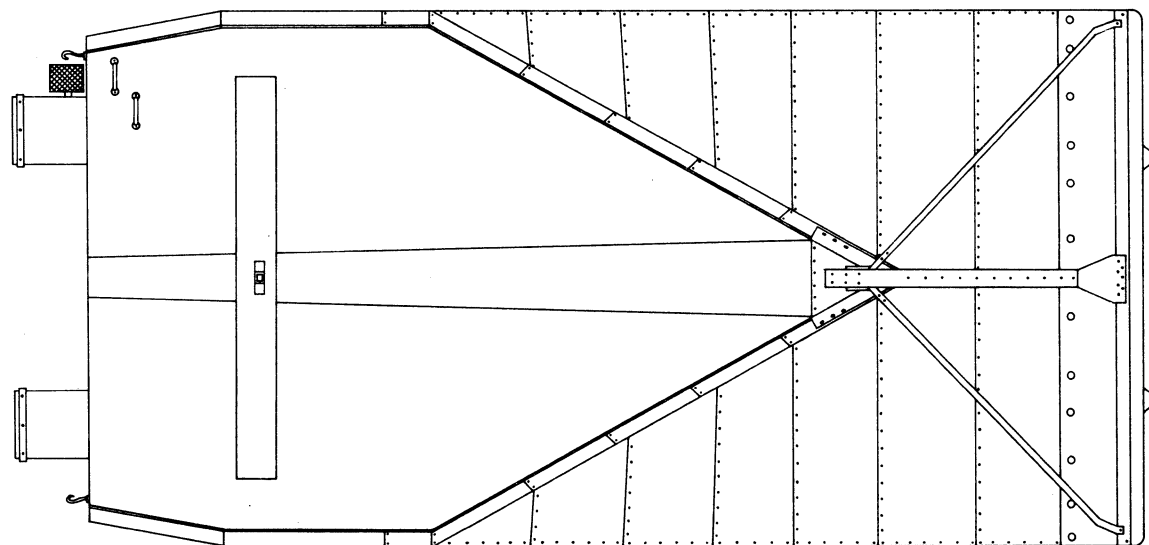
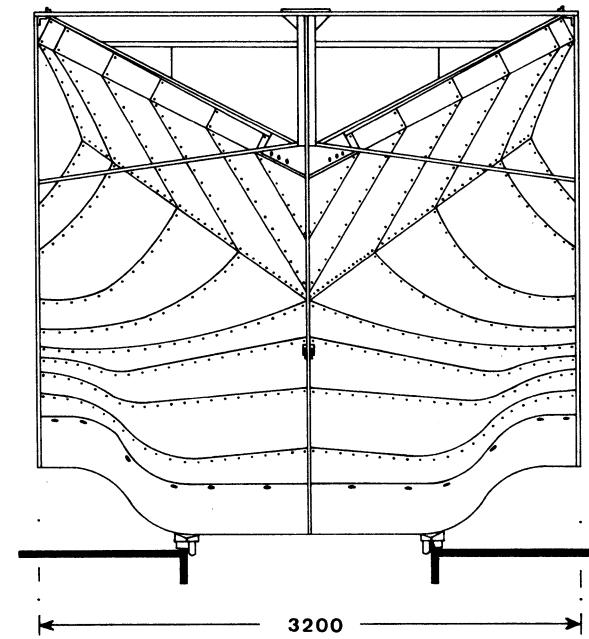
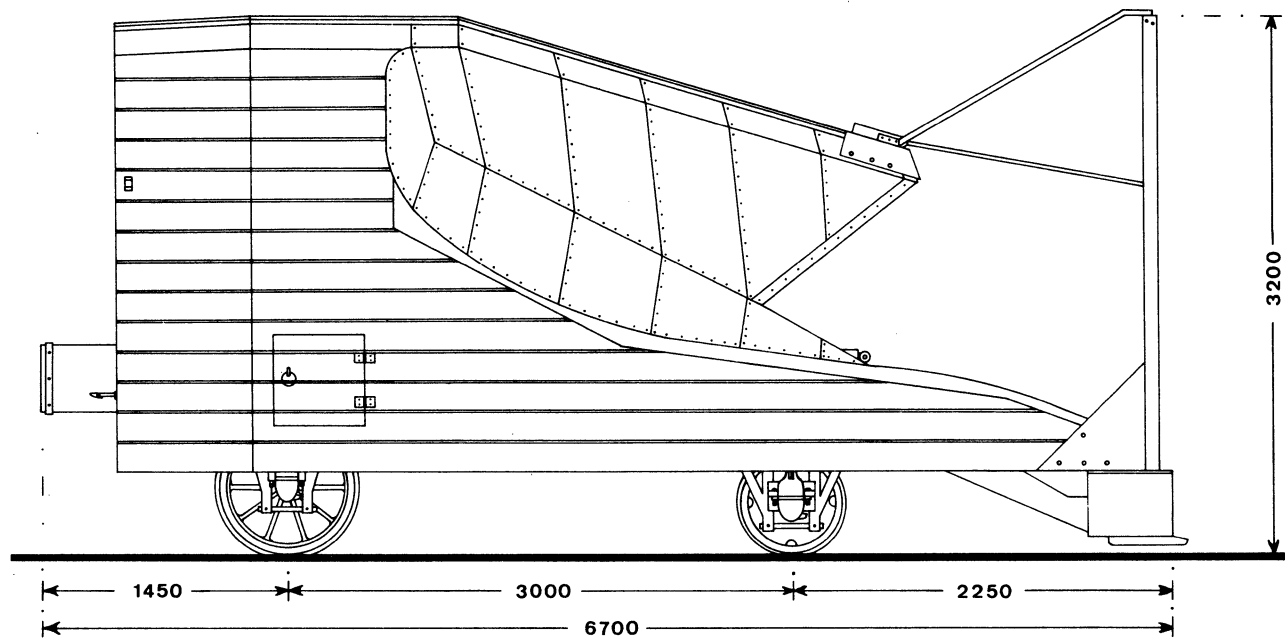


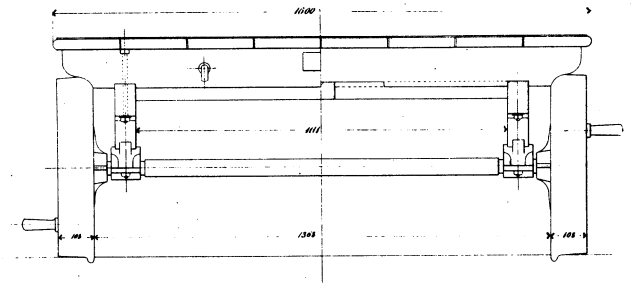
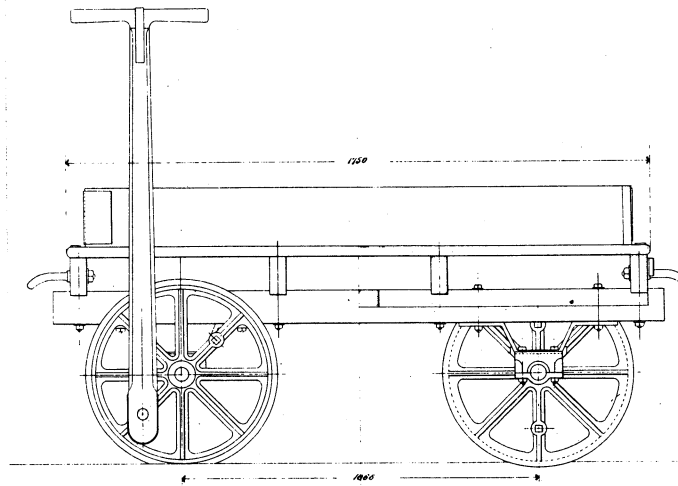
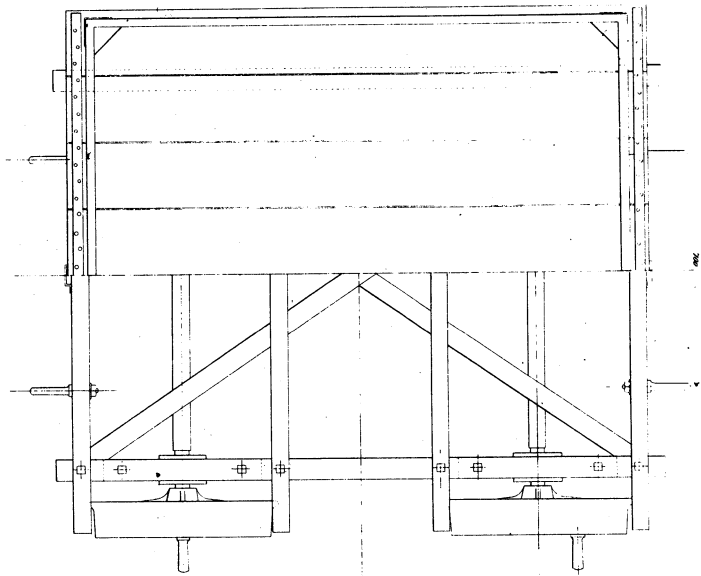
En Suijokan veja 8440 Kg.



Scandia 1920



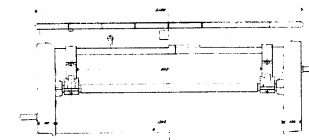
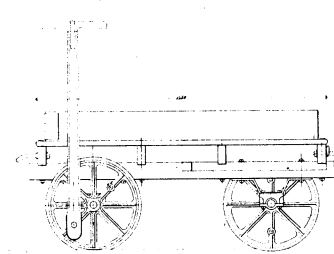
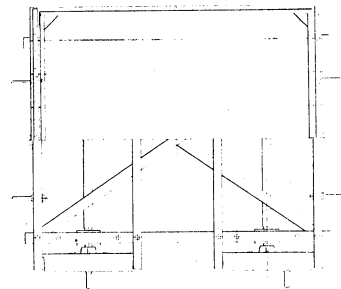




1:22,5

№ 5259  
Arbeids Trolle  
til  
Dandens Skadsmund Bånen

*Sw 49*



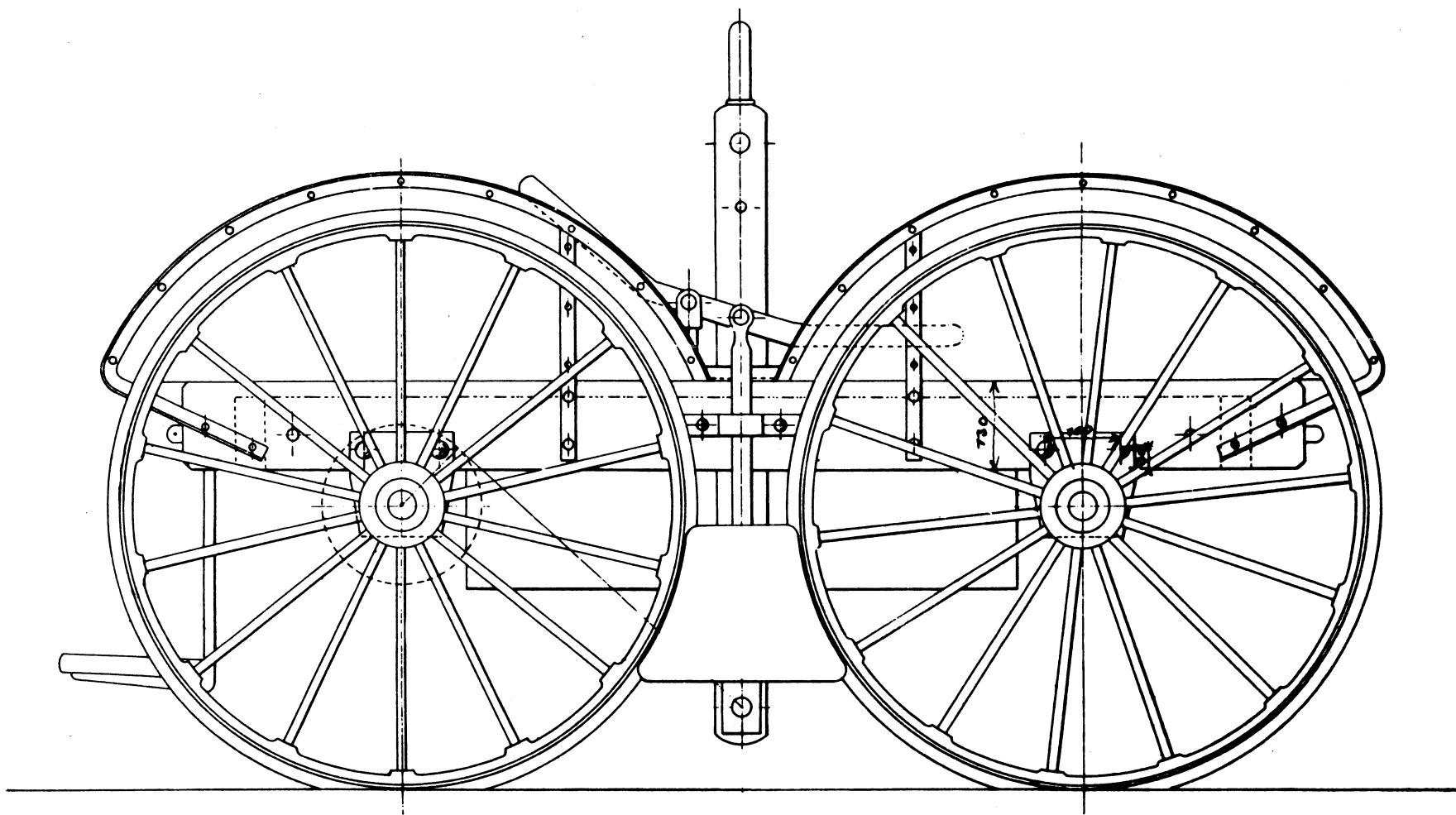
1:45

№ 5259  
Arbeids Trolle  
til  
Dandens Skadsmund Bånen

*Sw 49*

N<sup>o</sup> 3265.

Draisine  
til  
Randers Hadsund Bane

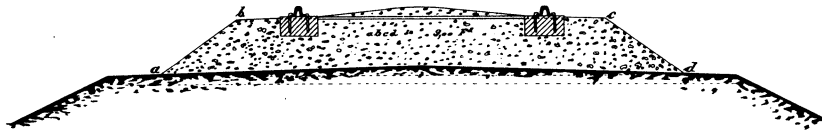


Scandia 1883

1:10

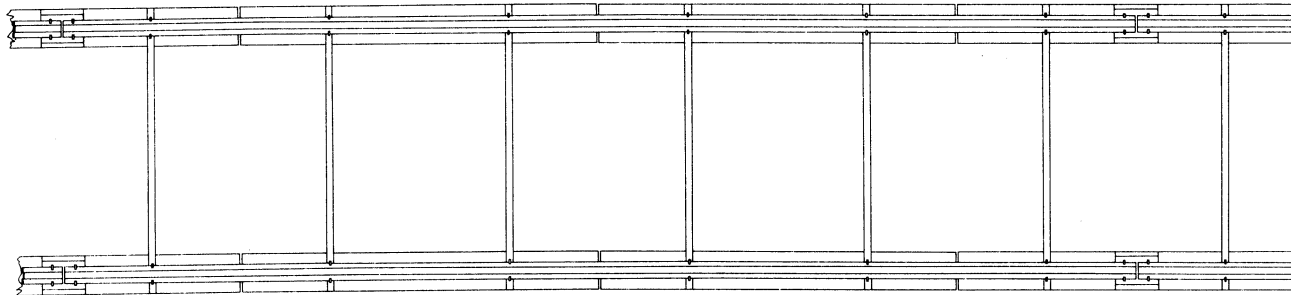
# RANDERS-HADSUND JERNBANE.

*Normalprofil.*



**OVERBYGNING**

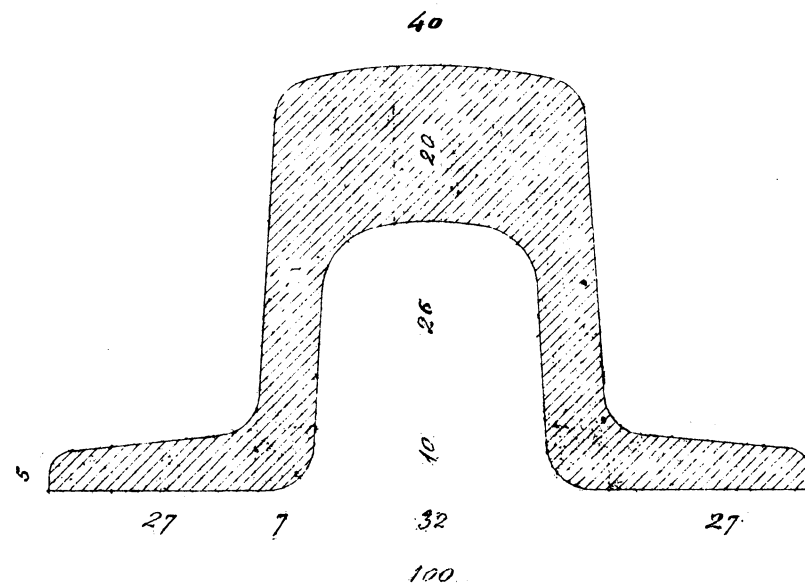
*Plan.*



**Broskinne - spor**

# *Randers - Hadsund Jernbane.*

*Forslag til en 26tbs Staatskirne.*

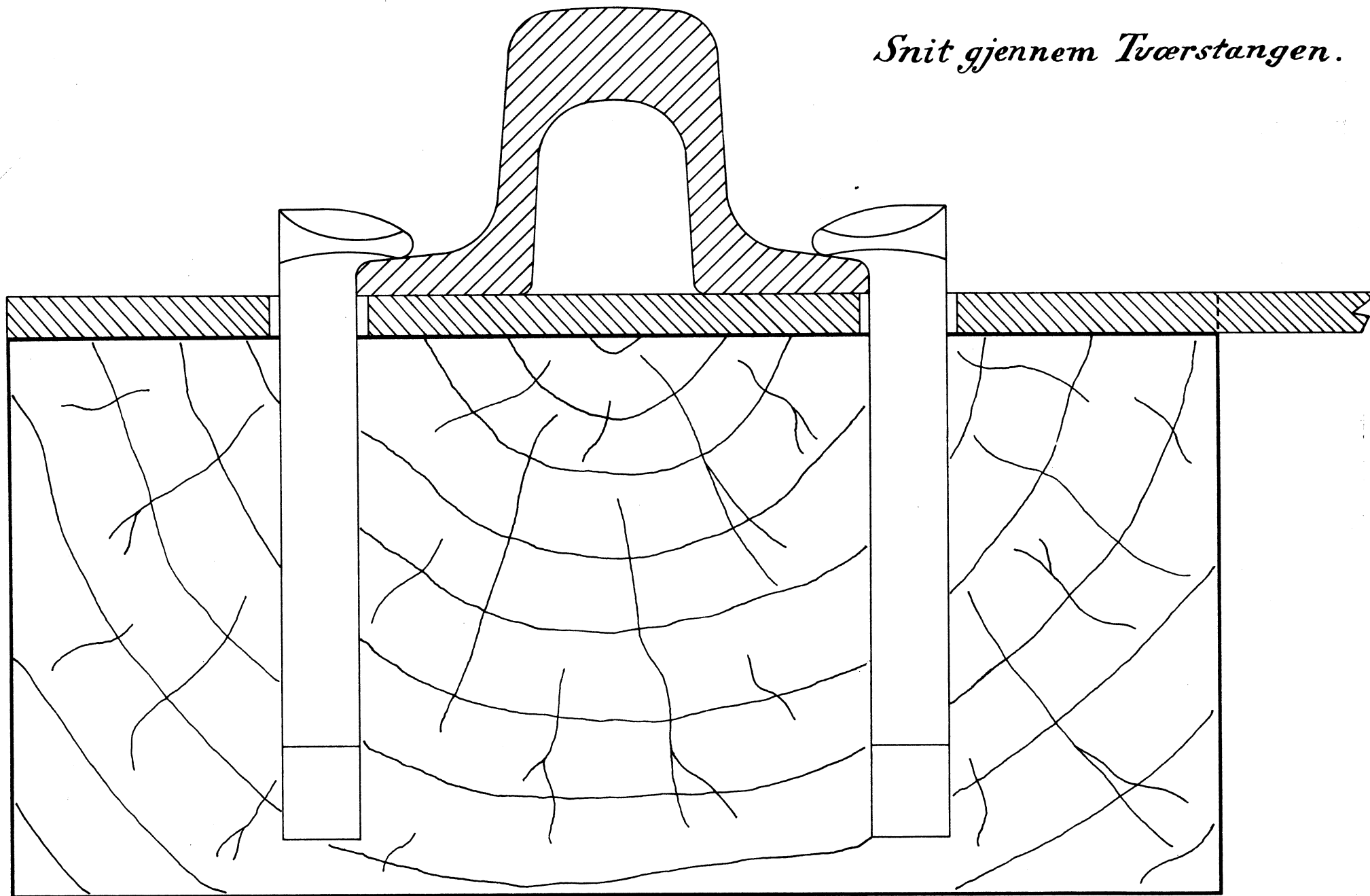


*Maalene i Millimeter*

**Broskinne 13 kg/m. Fabrikeret 1883 i Skotland**

**Naturlig størrelse**

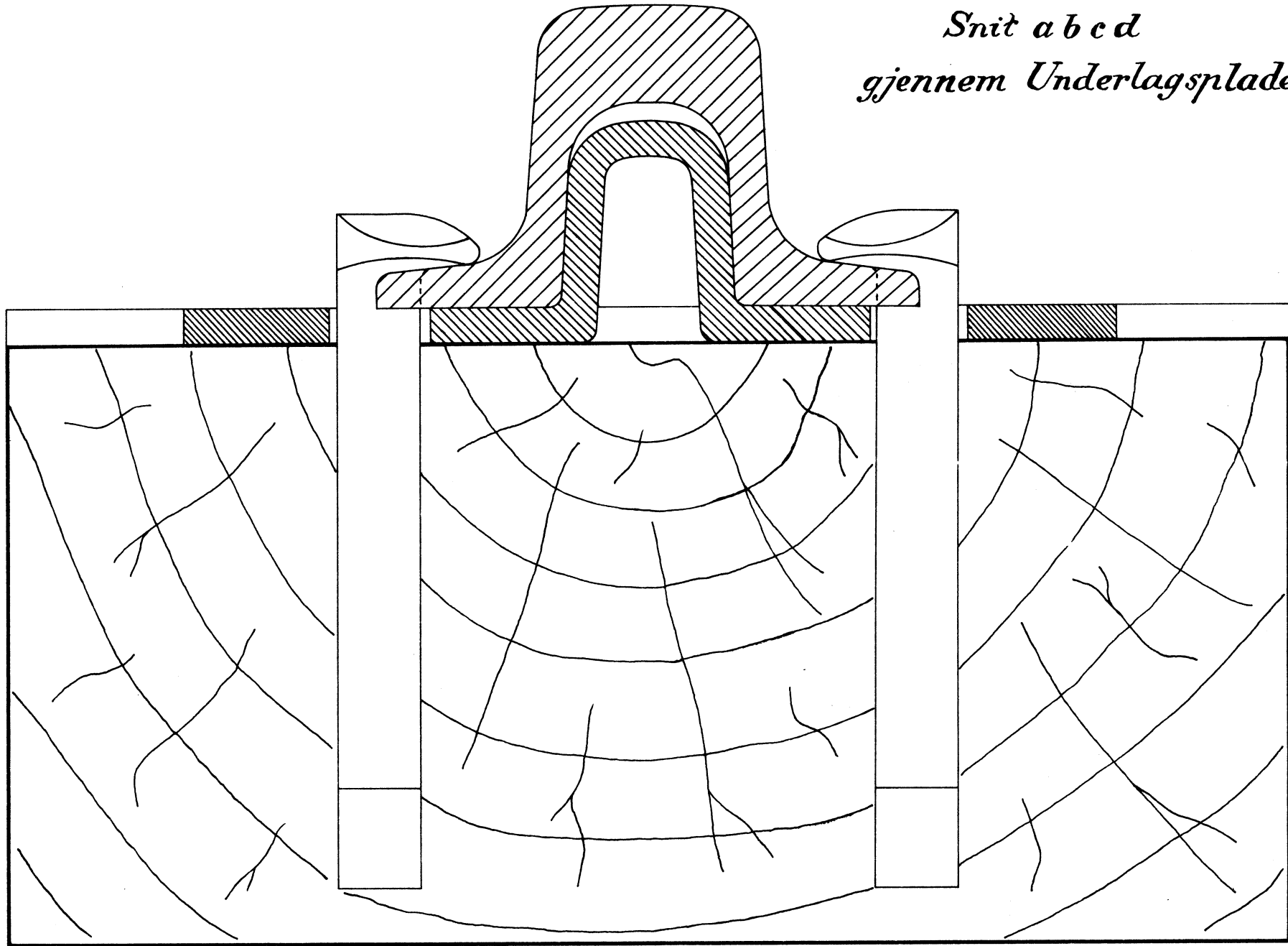
*Snit gjennom Tværstangen.*



**Broskinne - spor**

**Naturlig størrelse**

*Snit a b c d  
gjennem Underlagspladen.*



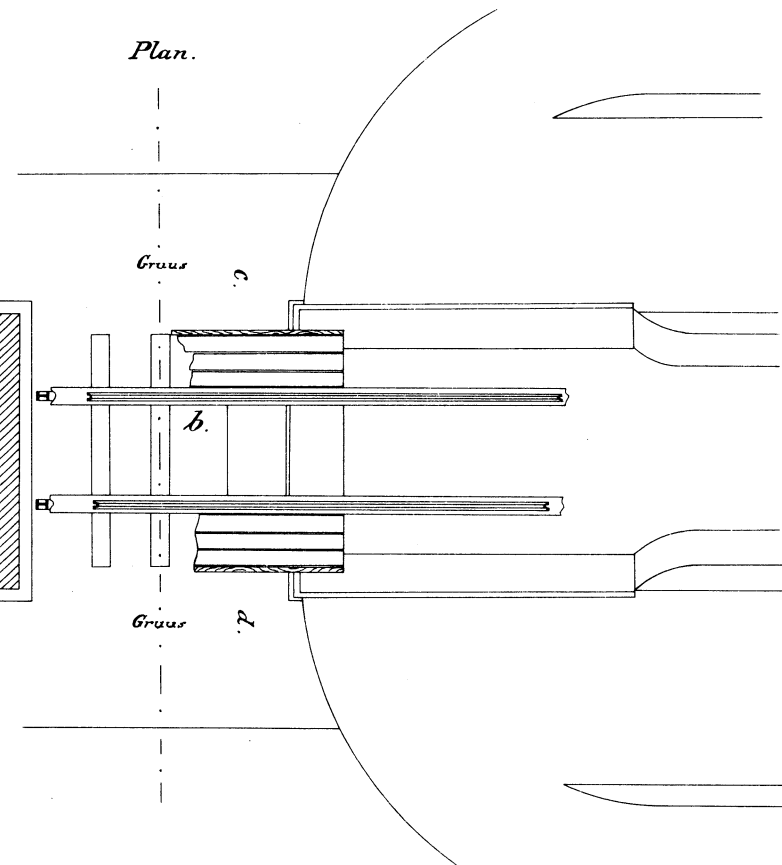
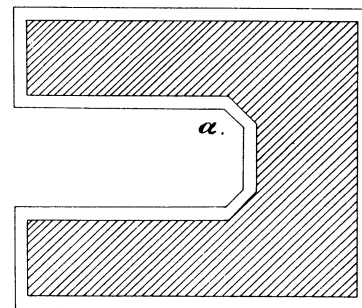
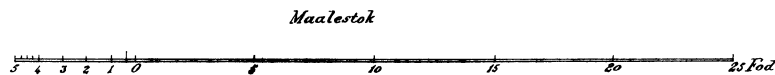
**Broskinne - spor**

**Naturlig størrelse**

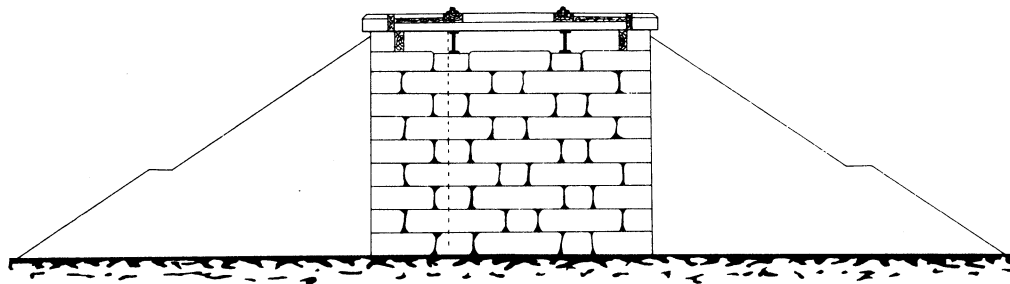
# Randers-Hadsund Jernbane.

12 Fods aaben Bro over Rismølle Bæk. Station 70,70.

*H. Bank*

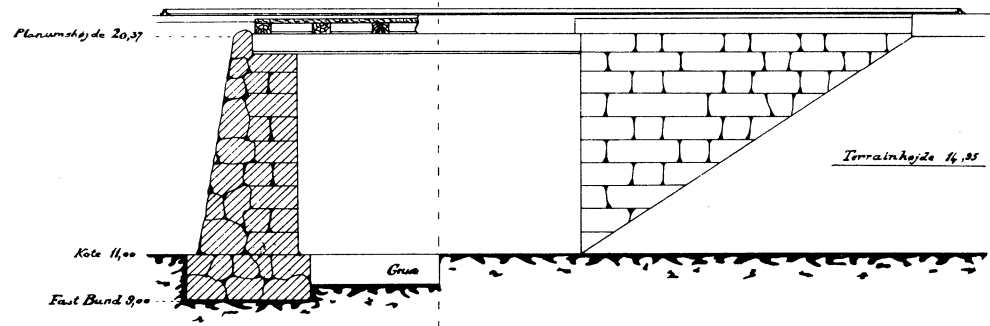


Snit c. d.



Snit a. b.

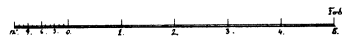
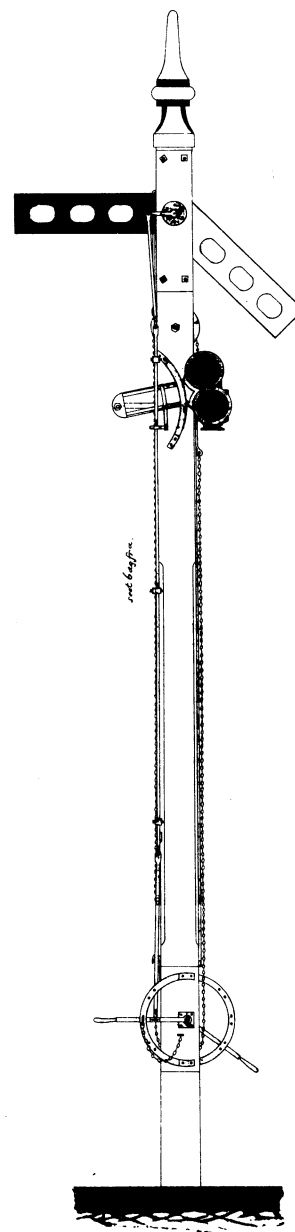
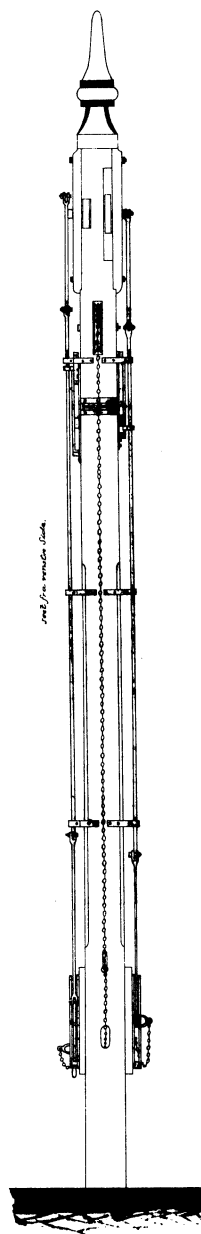
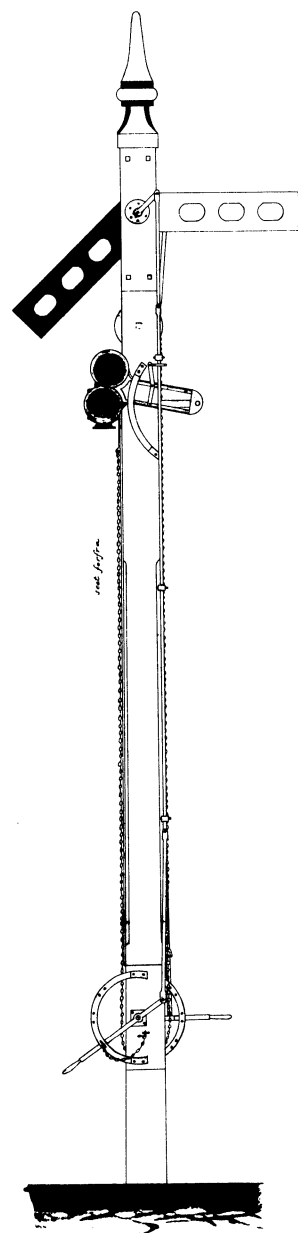
Facade.





*Randers-Hadsund Jernbane.*

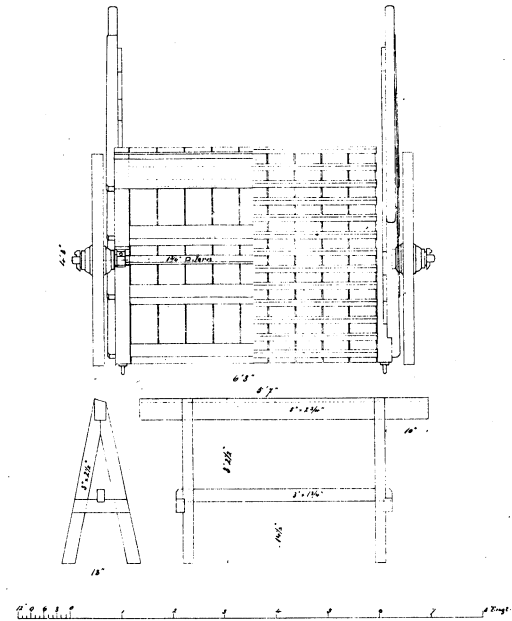
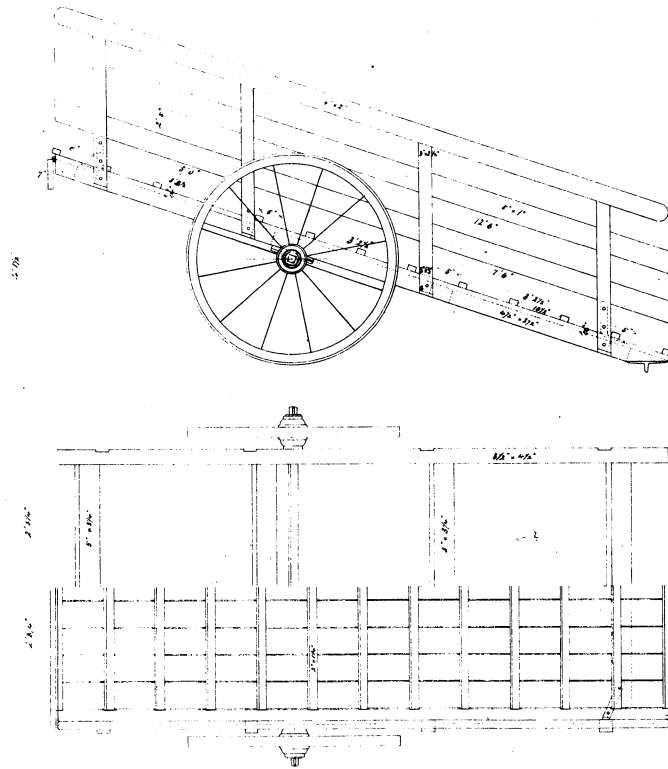
*Semaphor.*



*Randers d 24/3. 1883.  
H. L. Raskbøll.*

Transportabel Kvægrampe

Nº 2643



Randers-Hadsund Banen.

Bygning.

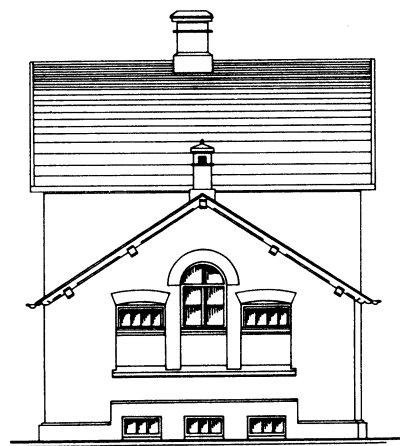
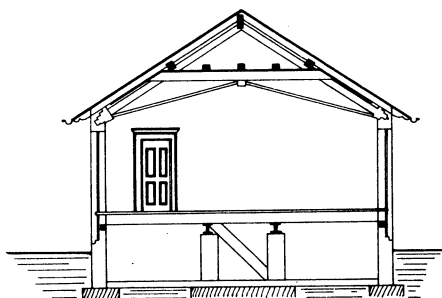
Randers Station.



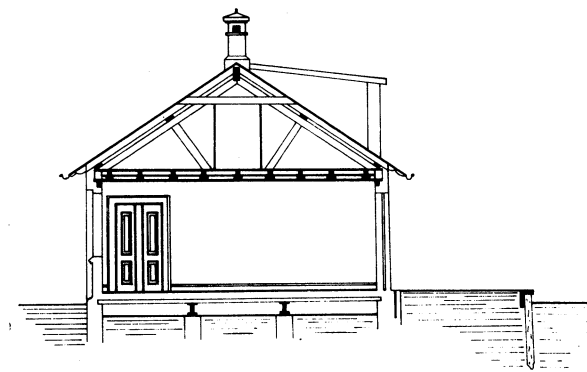
Udsendt til den Kongl. Commission  
af 28 Juli 1883.  
*[Signature]*

Souffacade.

Snit a-b.



Snit c-d.

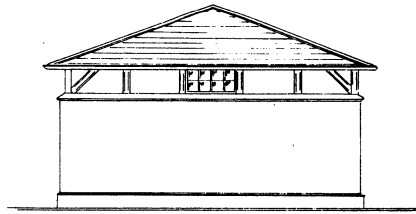


Opført 1883

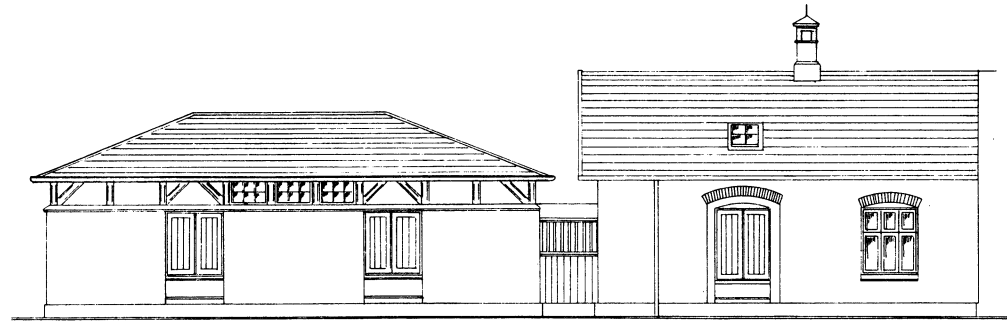
1:200

Projekteret Udvidelse af Varehuset  
ved Dagsindbanegaarden.

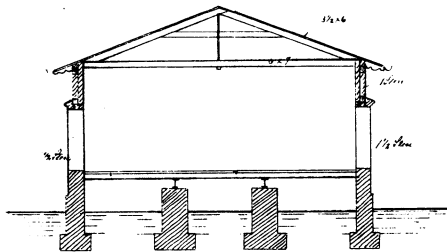
Gavl.



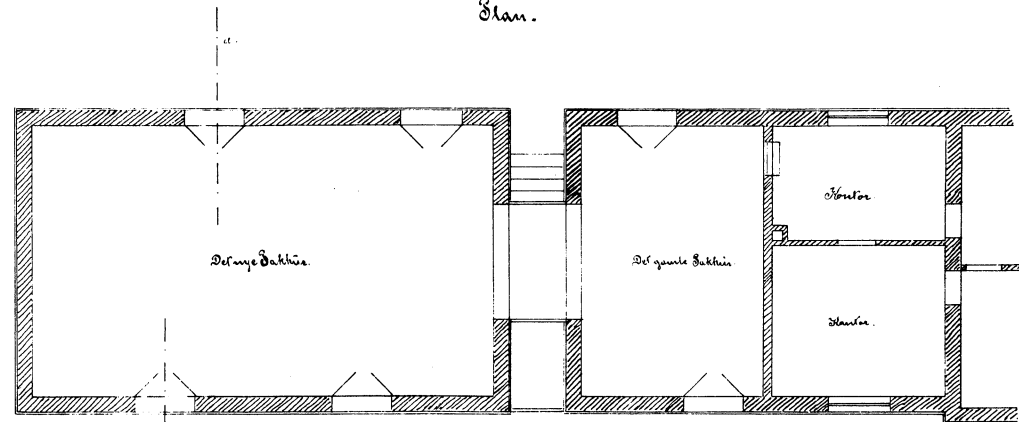
Facade.



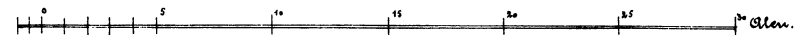
Snit a-b



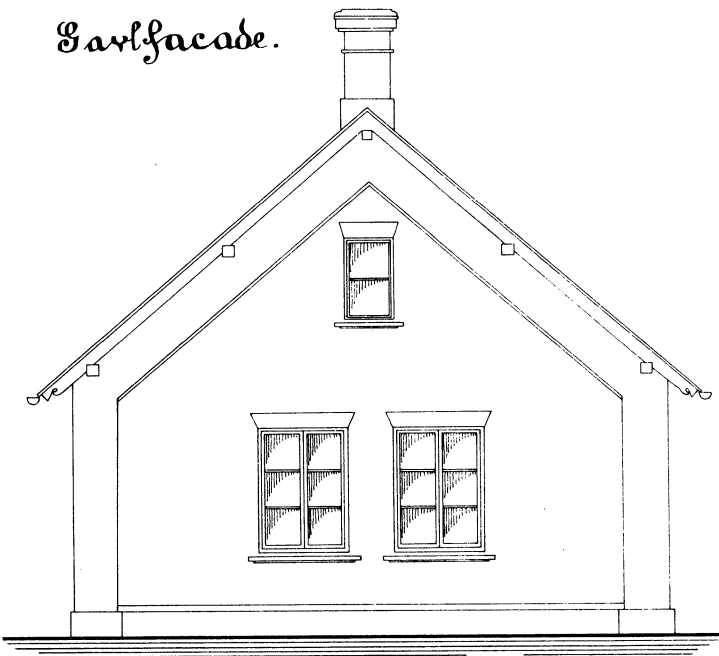
Plan.



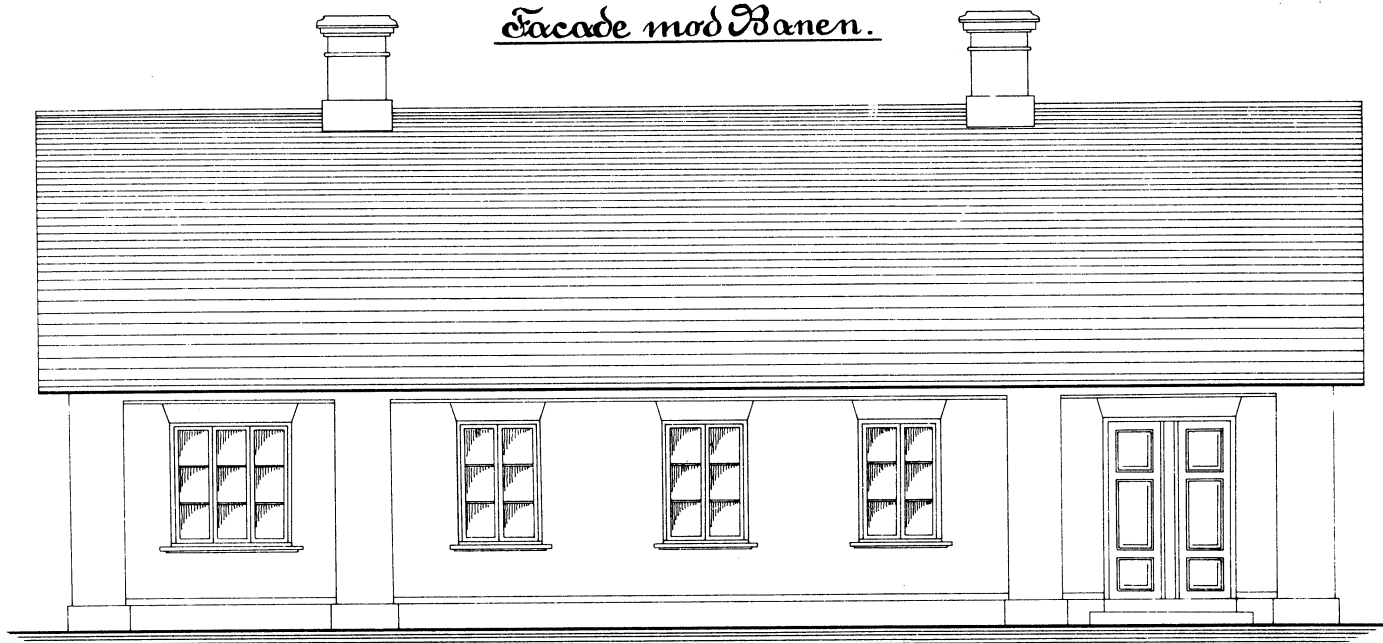
G - a - d - a.



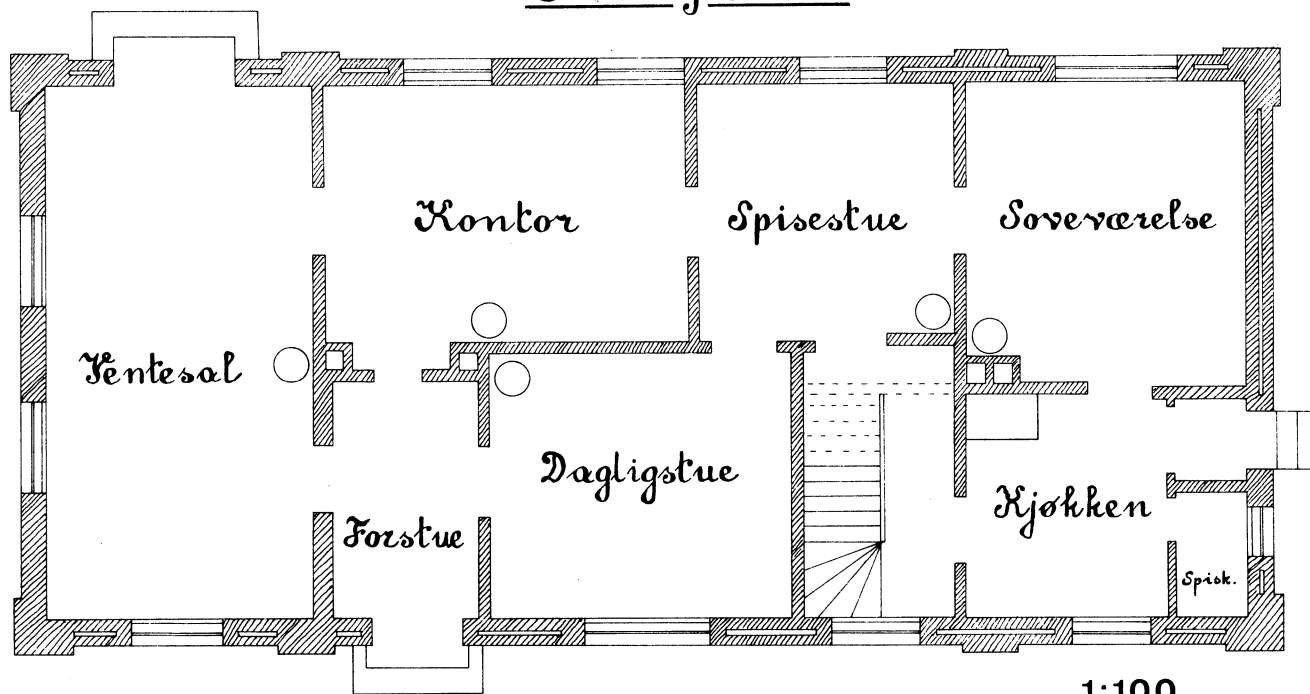
Garvfacade.



Facade mod Banen.



Plan af Stuen.



Randers-Hadsund Banen.

Bygning til Landstationer.

Udsnit til min Skitse til den Kongl. Commission  
af 28 Juli 1885  
*Alb. H. Larsen*

*Alb. H. Larsen*

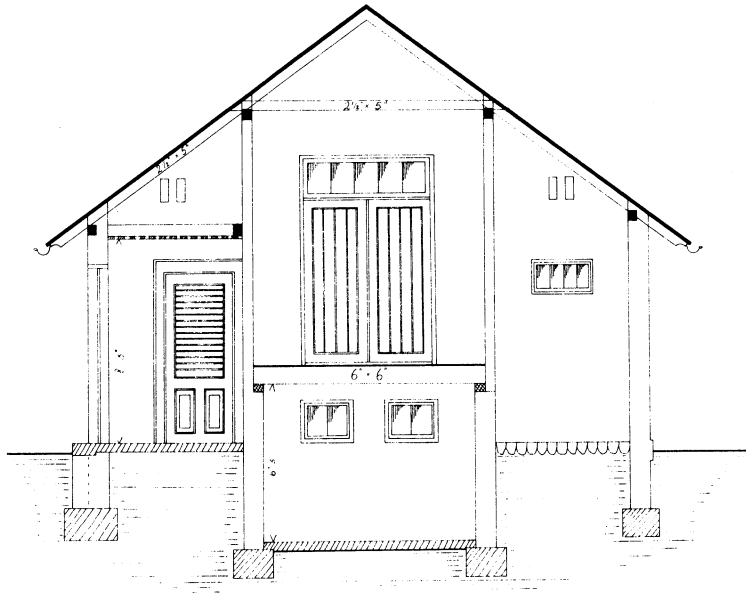
1:100

# Kanders-Gadsøind Banen.

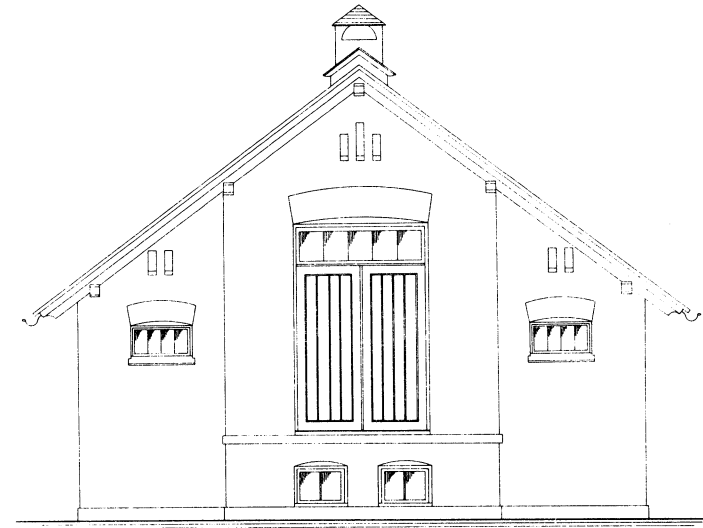
Snit a-b.

## Udhus til Landstationer.

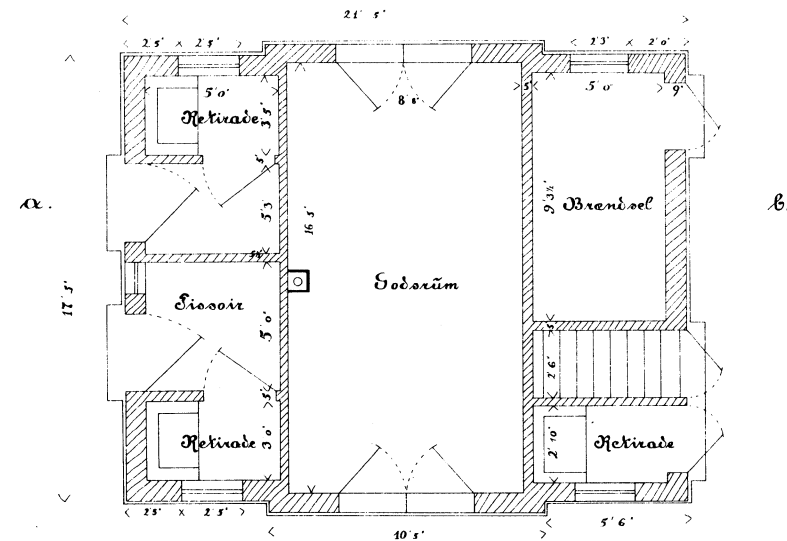
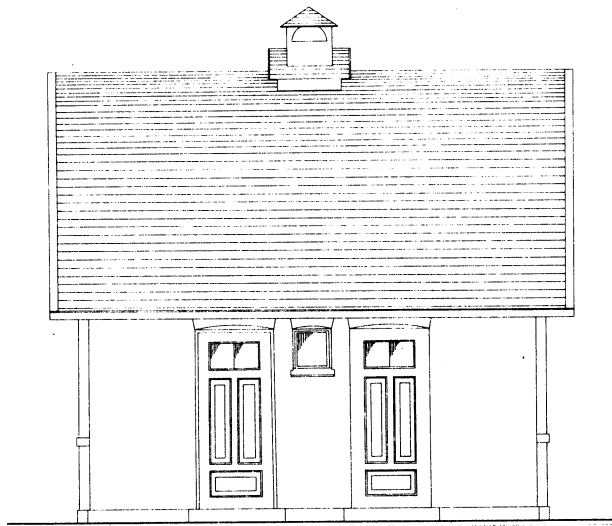
Facade mod Serronen.



Sidefacade.



Plan.



Serron.

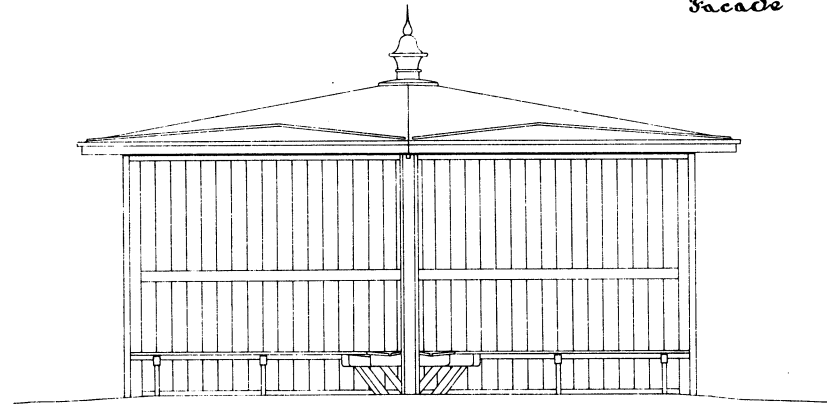
*St. Aho;*

Spanders - Hadsund Banen  
 En Stoppeplads

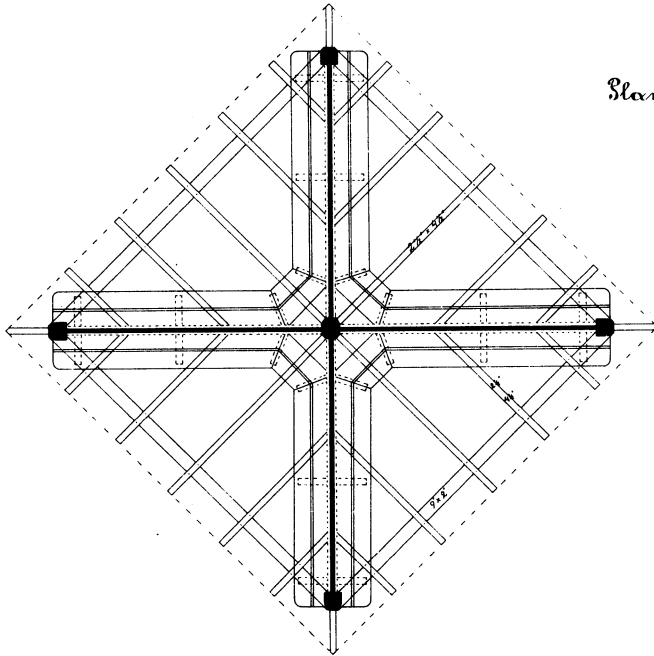
Approveret i Udvalp-  
 mødet den 10 Juli 1883.

*Tischer*

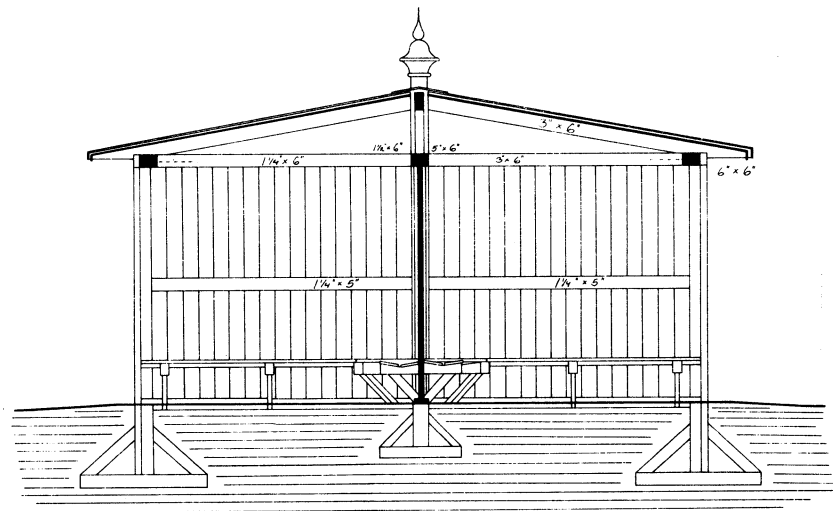
Facade



Plan

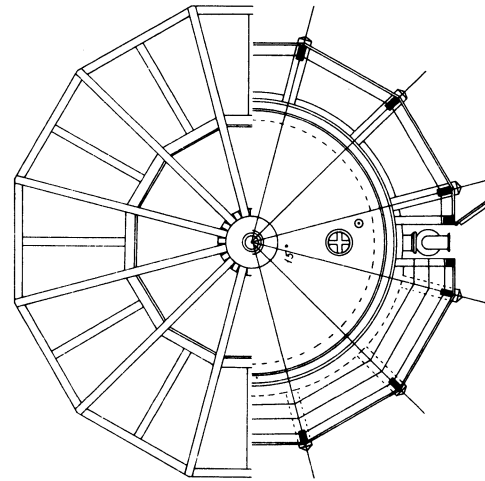
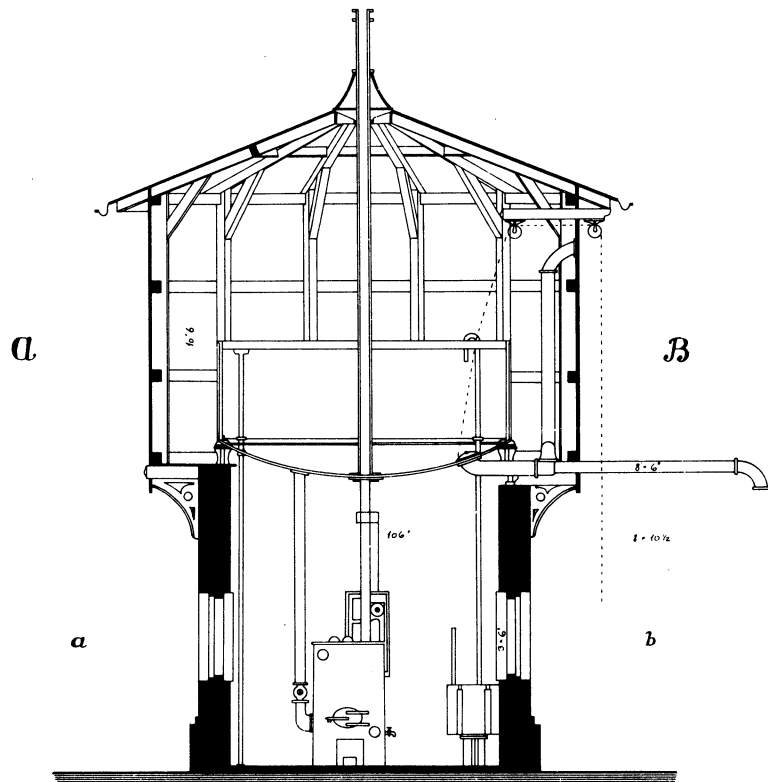


Snit.

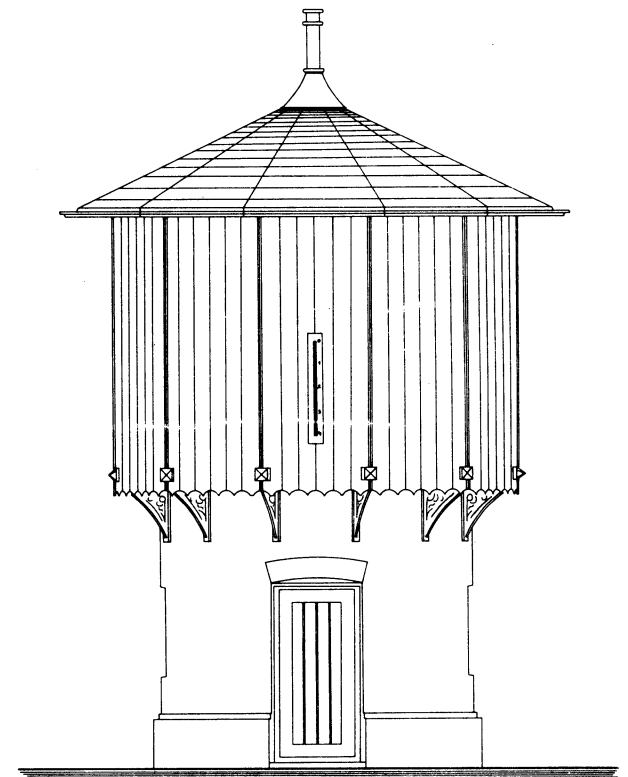
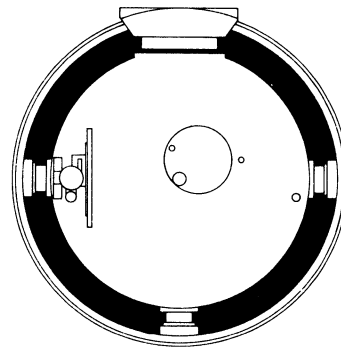


# CISTERNEHUS.

*Snit A B*



*Snit a b*



*Plan*

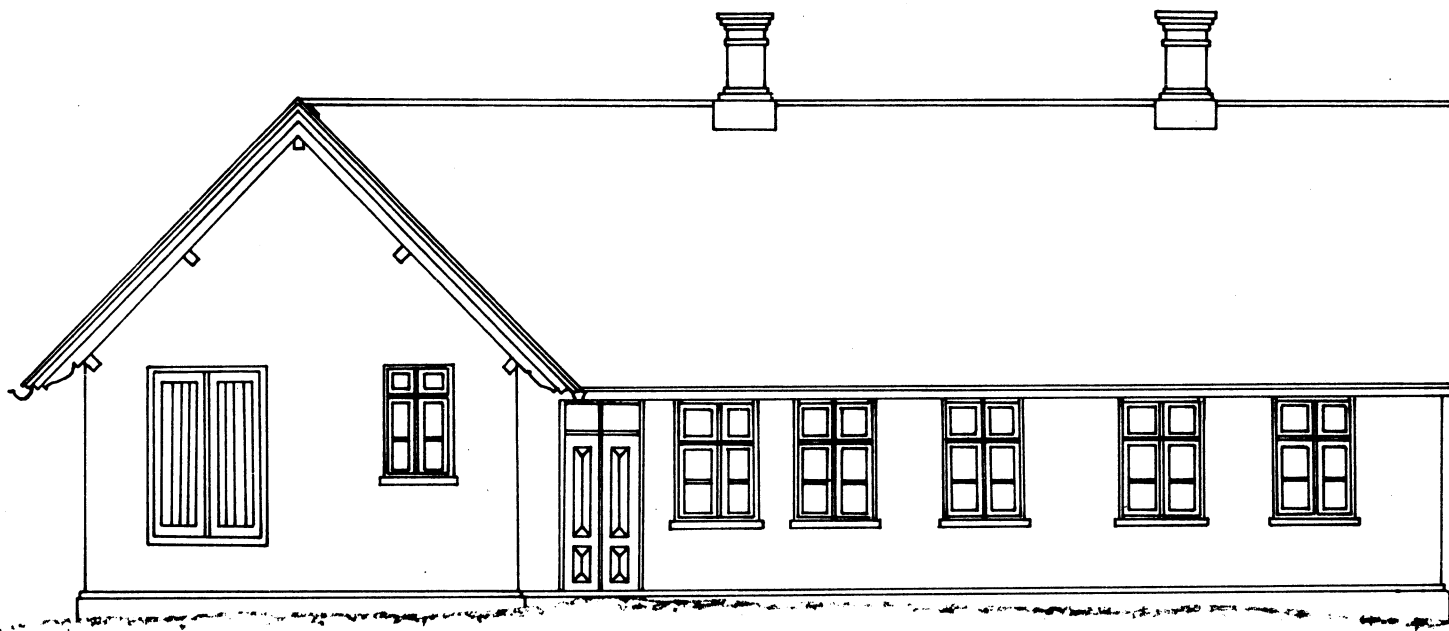
*Apprøvet i Arvalem  
den 10 Juli 1883  
Fischer*

Opført 1883 på Gjerlev station

1:87



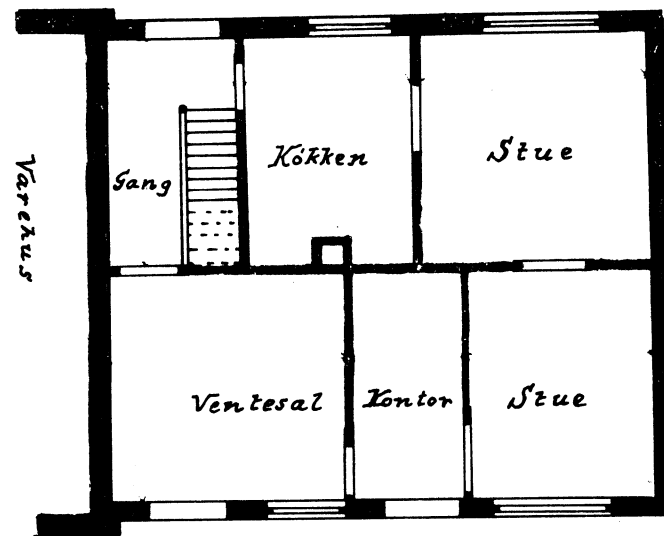
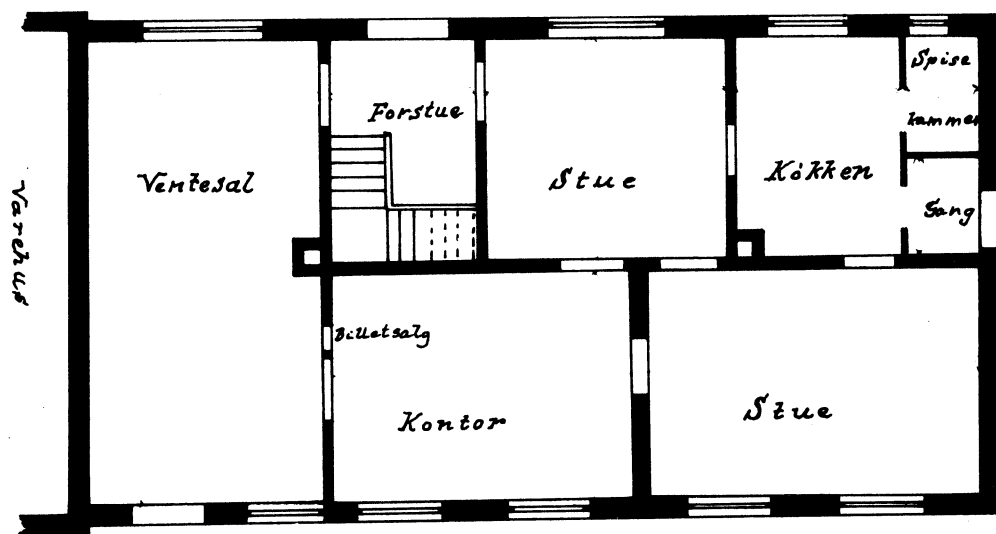
Facade mod Perronen.



Udvidelse af  
Norup.

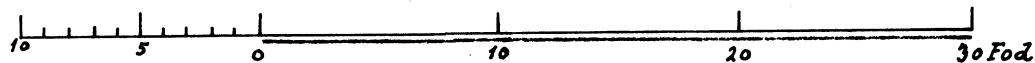
Grundplan

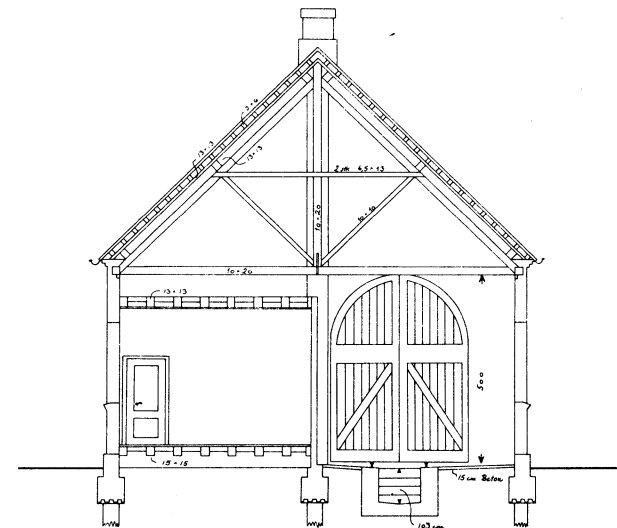
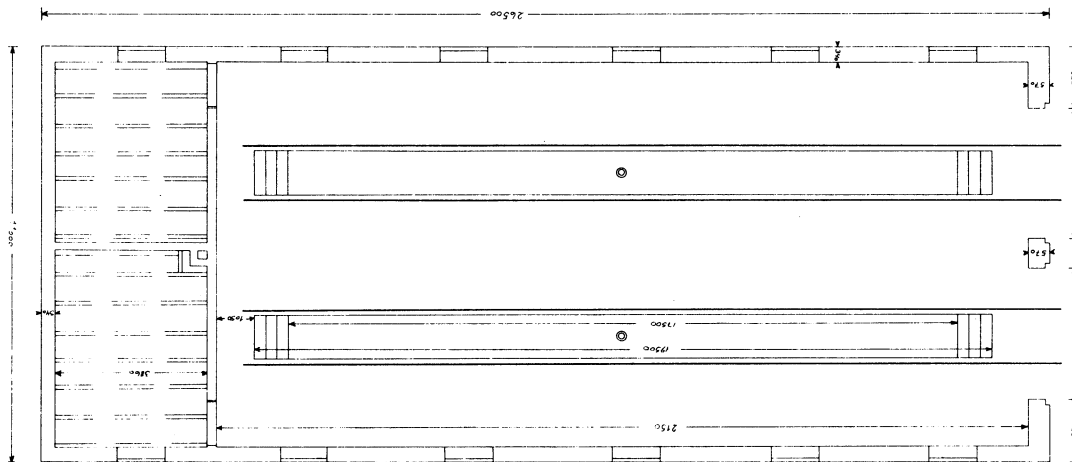
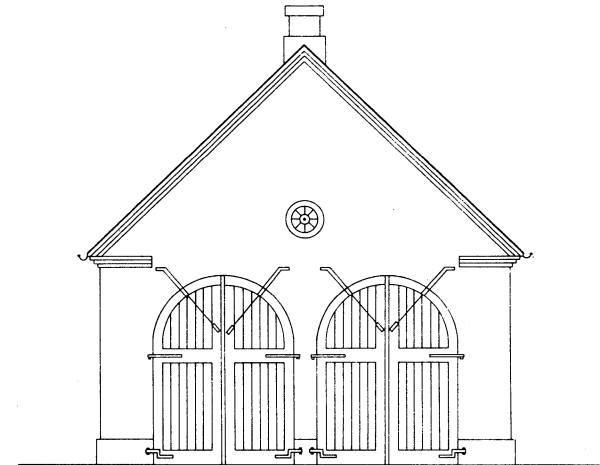
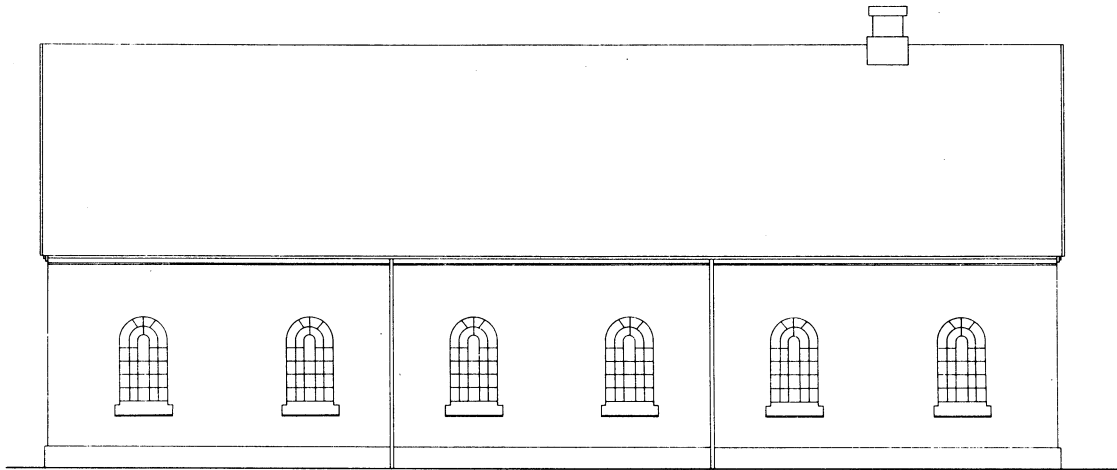
Grundplan af den gml. Bygn.



1:100

24/4 04  
Hallenman





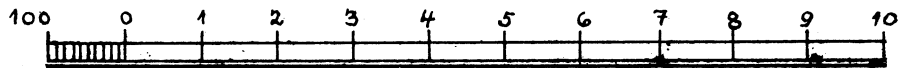
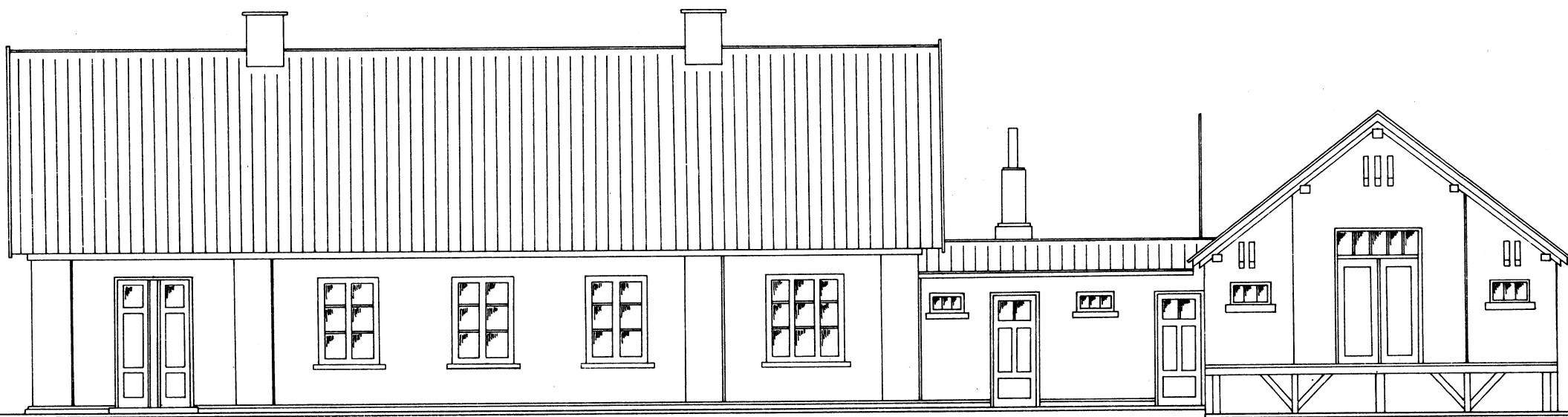
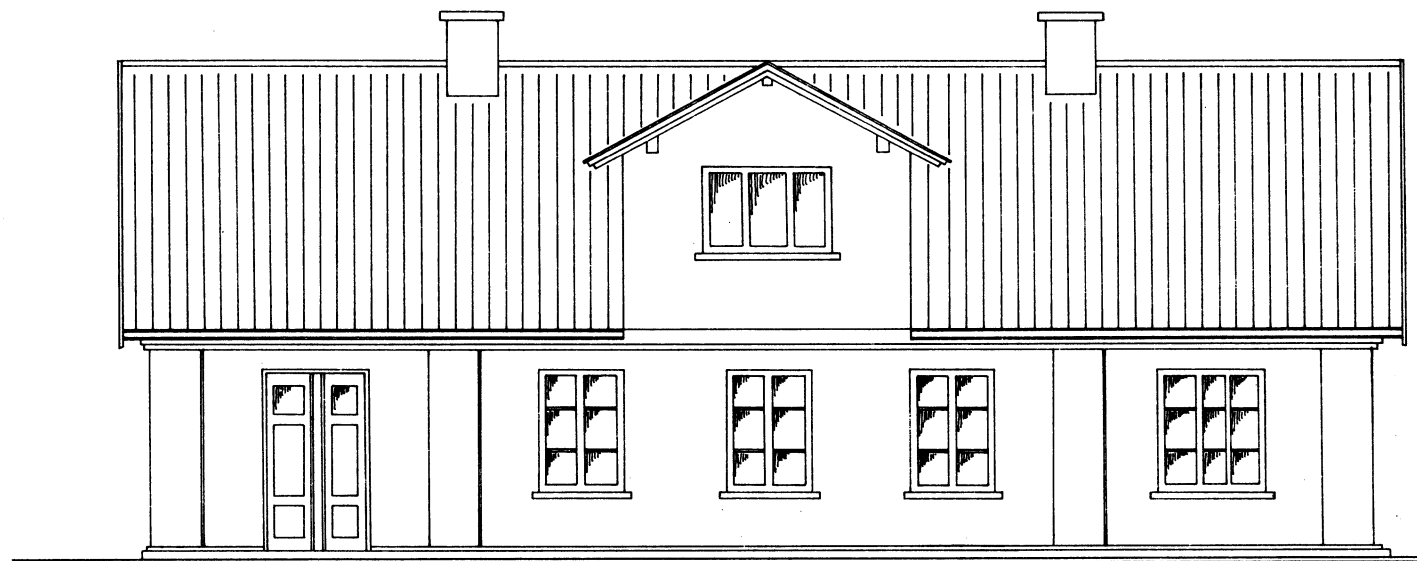
Randers 29/11/27  
H. Henningsen

Motorremise opført 1927 i Randers

1:200

EN AF STATIONERNE  
PÅ RANDERS HADSUND BANEN

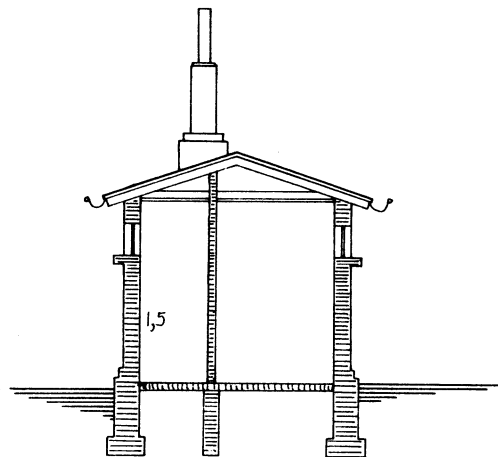
*M. Jensen Warming*  
*Skademiisk Tøchsteekt.*  
*Randers 10/2 44.*



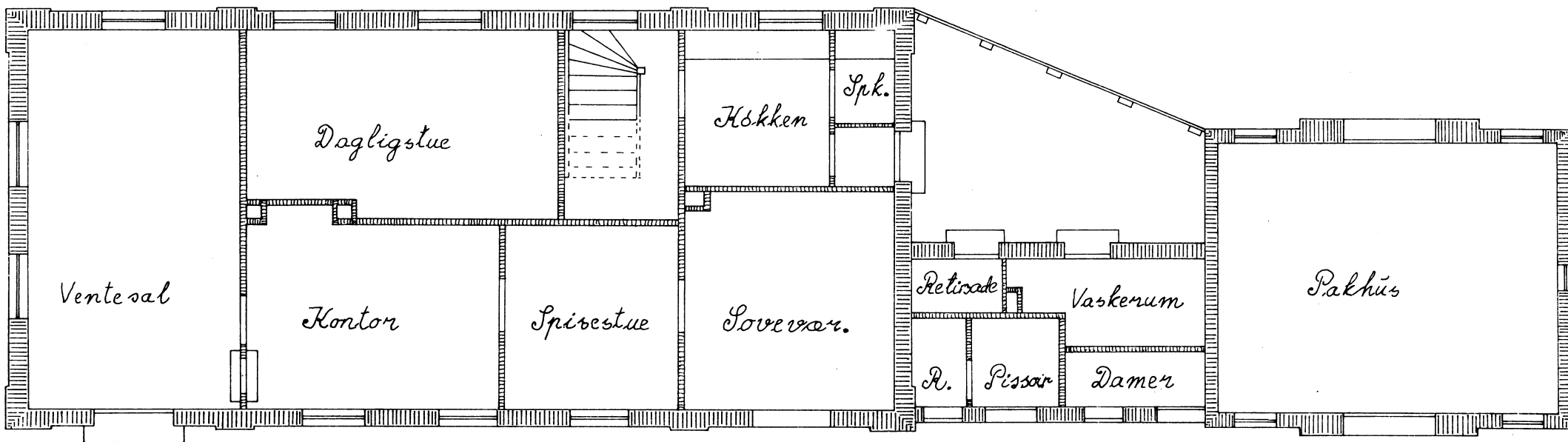
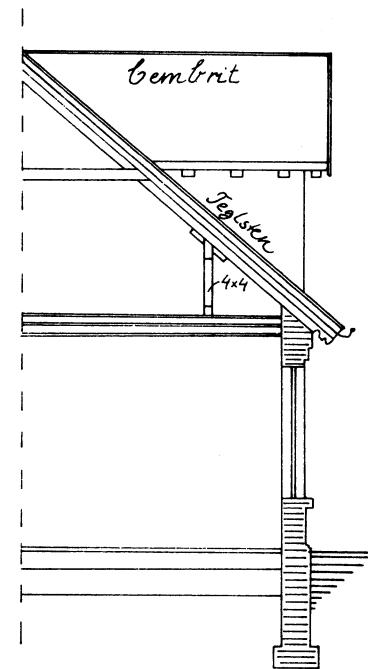
1:100

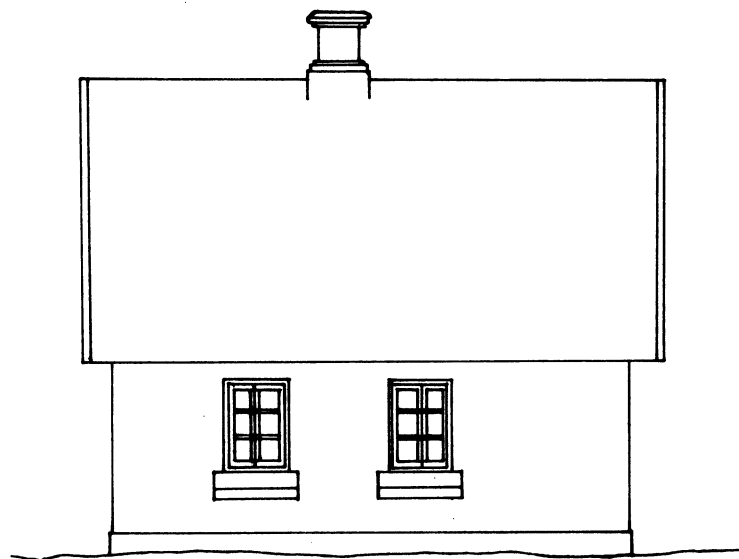
# EN AF STATIONERNE PÅ RANDERS HADSUND BANEN

*M. Jensen Warren  
Akademisk Arkitekt.  
Randers 10/2 44.*



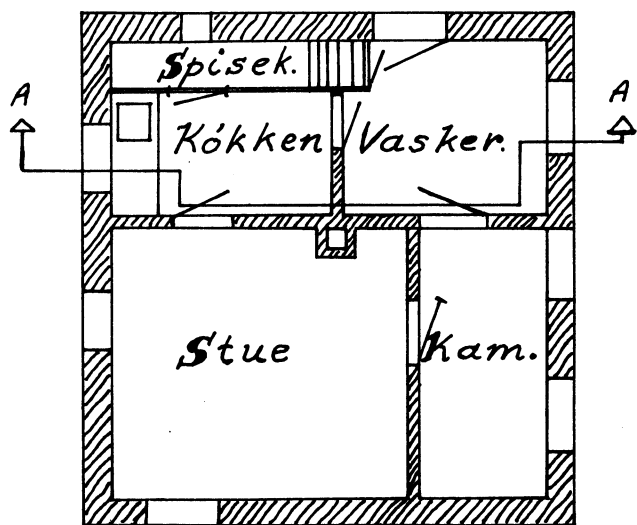
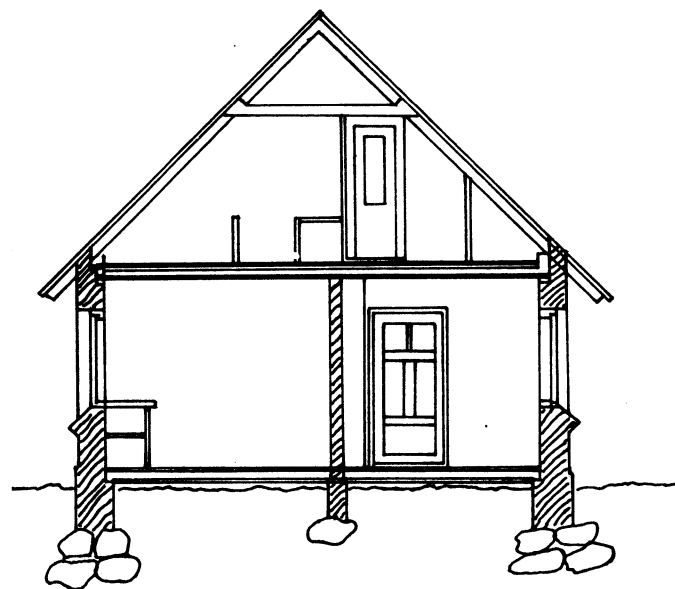
*WC - Bygning*



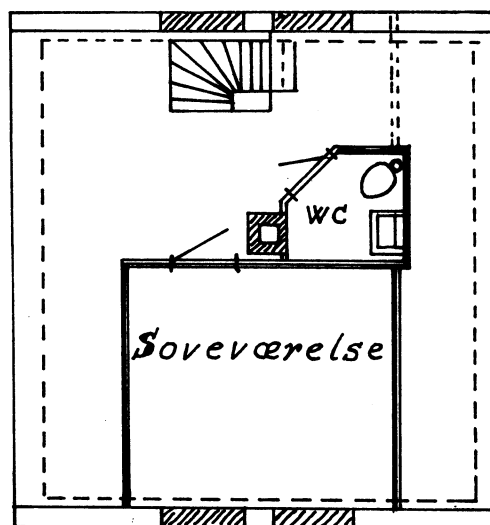


Facademod Vest

Snit A-A



Grundplan

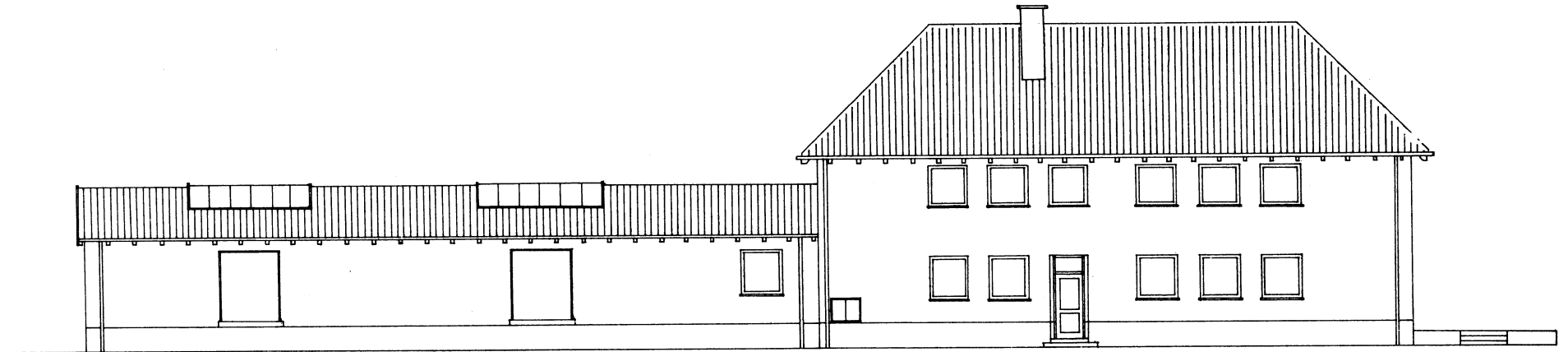


Loftsplan

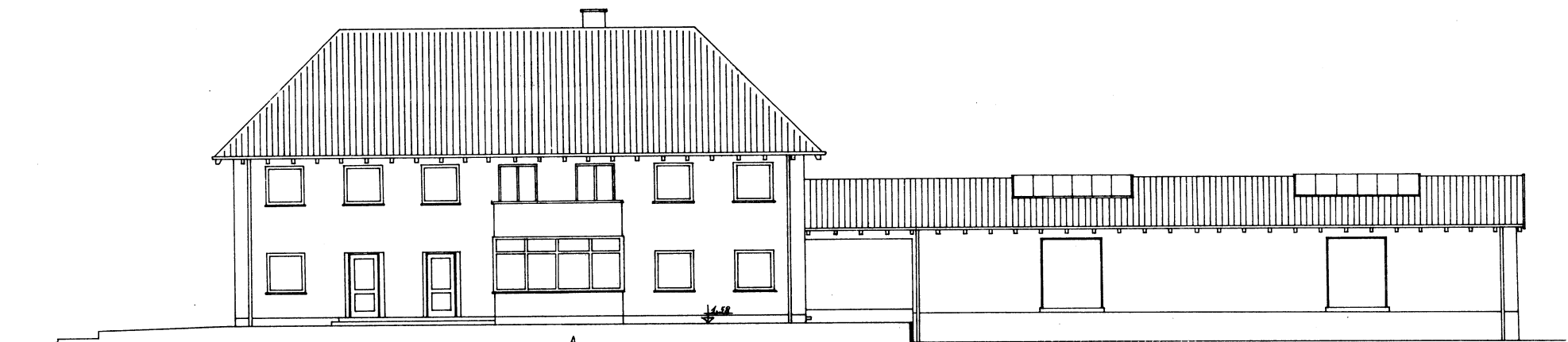
Randers Hadsund Jernbane Baneafdelingen
Ledvogterhuset Dronningborg
Randers d. 22/4 1952

RANDERS-HADSUND JERNBANE.

nr. 1. 14-11-1954



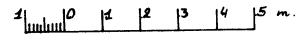
MOD NORD.



MOD SYD.

A.

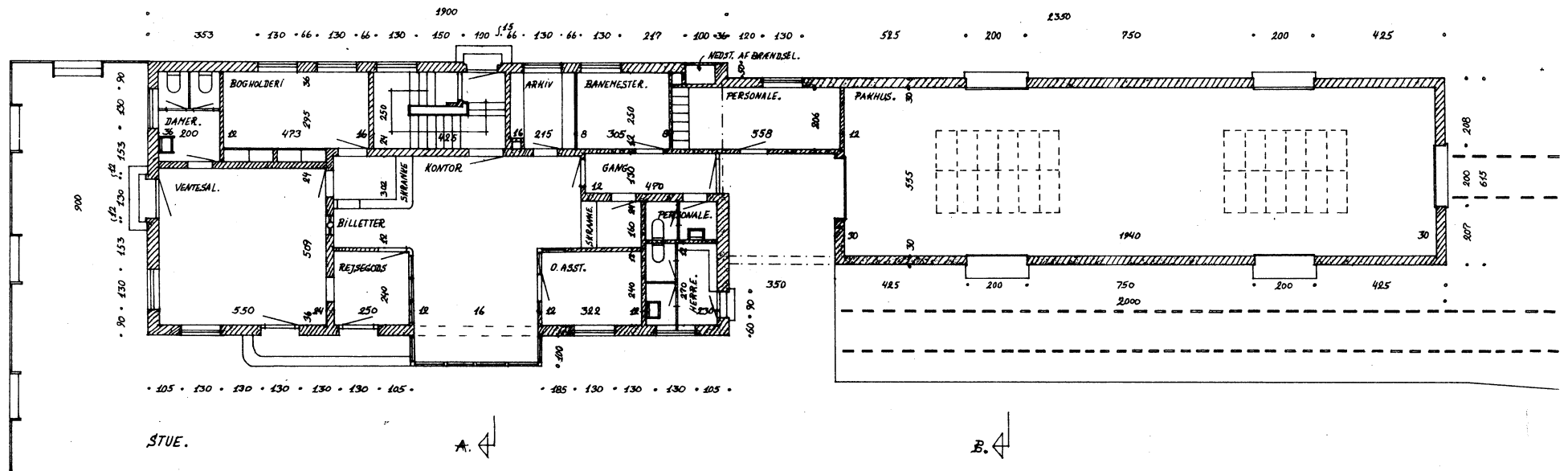
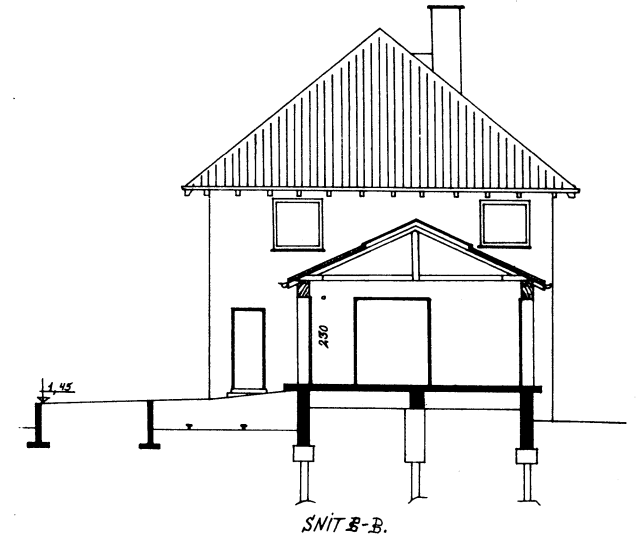
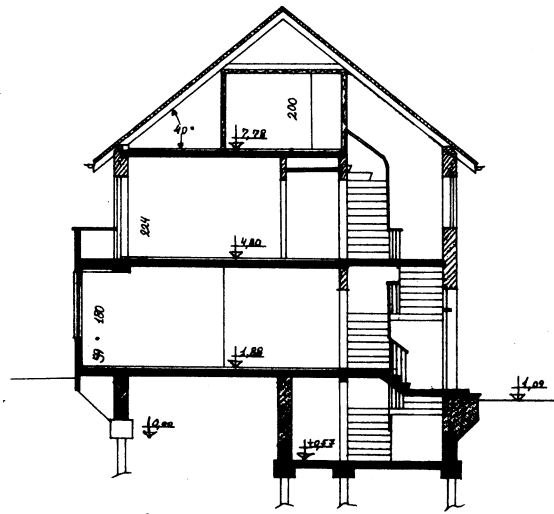
B.



Opført Randers 1952

1:200

RANDERS-HÅLSUND JERNBANE.  
 - 8. - 19. 11. 1900





Randers - Hadsund Jernbanens skinnebus Sm 54 ved Randers Privatbanestation, der blev opført 1952 på den grund, hvor banens remise tidligere var placeret. Fotografiet er taget en måned før banens nedlæggelse 31. marts 1969. (foto: Asger Christiansen).







