

Randers-Hadsund banen 75 år

Den 9. oktober 1958 er det 75 år siden Randers—Hadsundbanens festlige indvielse fandt sted i overværelse af et udsøgt selskab, som foretog den første rejse med jernbane fra Randers til Hadsund og tilbage igen. Traditionen tro afsluttedes festdagen med en større middag på klubben »Harmonien« i Randers, og dermed var indvielsen så vidt i orden, at banen dagen efter, den 10. oktober 1883 kunne tages i brug og regelmæssig drift etableres.

Forinden man var nået så langt, var der gået et besværligt forarbejde forud. Det første projekt om bygning af en jernbane fra Randers til et punkt nordøst for byen fremkom i 1875, i hvilken forbindelse Hadsund nævntes som banens eventuelle endepunkt. Da dette projekt ikke lod sig gennemføre, fremkom i 1878 et ændret forslag, hvorefter banens endepunkt skulle være Havndal, og den kendte ingeniør Rowan, hvis virke vil være kendt fra nogle af de første privatbaner, tilbød at anlægge denne bane for et beløb på kr. 960.000,—, hvoraf han selv ville tilvejebringe halvdelen, medens restbeløbet skulle skaffes af egnen. Andragende om koncession og eneret indsendtes i 1879, men opnåede ikke indenrigsministerens støtte, hvorefter planen bortfaldt.

Allerede i 1880 kom spørgsmålet om bygning af en jernbane fra Randers til Hadsund på tale igen, og projektet omhandlede dennegang bygningen af en let bane, hvis samlede byggeomkostninger af ing. Rowan ansloges til ca. 1.250.000 kr. Rowan tilbød at bygge banen for dette beløb, hvoraf han iøvrigt selv ville tilvejebringe 720.000 kr., medens restbeløbet tænkte tilvejebragt ved aktietegning blandt de interesserede kommuner. Den 20. oktober 1880 udsendte det på egnen nedsatte jernbaneudvalg indbydelse til tegning af aktier i det nye jernbaneselskab, og størstedelen af beløbet blev hurtigt tegnet, kun for en mindre del opstod der vanskeligheder, som imidlertid dog blev overvundet til sidst. Samtidig med aktietegningen indsendtes til indenrigsministeren andragende om koncession og eneret på anlæg og drift af en let, normalsporet jernbane fra Randers til Hadsund uden statstilskud, men dog med visse begunstigelser (stempelfrihed m. m.). Andragendet behandledes i Rigsdagens samling i 1880—81, og ved lov af 25. maj 1881 bemyndigedes regeringen til at meddele eneret og koncession på den omhandlede jernbane. Koncessionen udstedtes den 16. september 1881, og arbejdet med bygning

af banen iværksattes i foråret 1882. Rowan overdrog arbejdet med bygningen af banen til Akts. Scandia, og banen skulle være færdigbygget og klar til indvielse senest i august 1883.

Fristen kunne dog ikke holde, og som allerede nævnt fandt indvielsen sted den 9. oktober 1883, nogle måneder senere end fastsat i kontrakten.

Banens driftsmateriel

Det til driften på banen anskaffede materiel var meget beskedent, og omfattede 1 stk. 3-akslet damploko, som fortrinsvis skulle besørge godstrafikken på banen, 2 dampmotorvogne, som alene skulle besørge persontrafikken, 2 (reserve)personvogne, 15 lukkede og 10 åbne godsvogne.

Dampmotorvognene lignede i mange

detaljer de dampmotorvogne som allerede i nogle år havde været i drift på Gribskovbanen. Een væsentlig forskel var der dog, idet Randers—Hadsundbanens dampmotorvogne ingen pladser havde på taget. Dampmotorvognene præsenterede i de første år henvend $\frac{2}{3}$ af de samlede togkilometre, men efterhånden som trafikken steg, viste de sig utilstrækkelige, og efterhånden gik man mere og mere over til lokomotivtrukne tog. I 1898 omdannedes vognene til almindelige personvogne, og som sådanne benyttedes de i en længere årrække, indtil de udrangeredes i 1932.

Som følge af dampmotorvognenes utilstrækkelighed måtte banen i 1892 og 1898 anskaffe 2 små tokoblede damplokomotiver, som i 1905 suppleredes med en brugt



Øverst: Gerlev station. Nederst: Randers Privatbanestation

Randers

Niels Ebbesens Bar

Storegade 12 - Randers - tlf. 1744
Her får De maden uden
ventetid til billige priser

Smede- og maskinværksted

Ridehusvej 1 - Randers - tlf. 6803
Alt smede- og maskinarbejde
udføres.
Tilbud og overslag gives

Lise Jensens tandteknik

Kirkegade 7 - Randers
Konsultation: 9—17 og 18—20
lørdag 9—12. - Tlf. 6640

J. Staffregen

Vi maler alt
og for alle

Anthon Nielsen ½

Herreekvipering
og uniformsskræderi

½ Chr. Boldsens efft.

Jern- & Staalforretning
Randers - telf. 19 (fl. ledn.)

Randers Amtsavis

Thor for Tørst

STORMAGASINET

Bispensgade 5 - Aalborg



DSB-maskine P nr. 123, der tidligere havde været benyttet på Thybanen.

Banens overbygning

Anlægget af Randers—Hadsundbanen skulle være billigt, og følgelig måtte såvel banens driftmateriel som banelegemet bære præg deraf. Om det anskaffede driftmateriel er allerede nævnt, hvorledes dette måtte suppleres op ret snart efter banens åbning, en tilsvarende forbedring af banens overbygning lod sig derimod ikke gennemføres i de første mange år. Sporet bestod af det såkaldte langsvellespor med hule jernskinner, og var ret svagt, hvilket senere medførte den omfattende ombygning i årene 1923—25.

De første år

Straks fra banens åbning var driften bortforpagtet til et tysk selskab med hovedkontor i Hamburg, »Localeisenbahnen-Betriebs Gesellschaft«, hvis repræsentant her i landet var etatsråd Tietgen. Af banens bruttoindtægter skulle selskabet have 60 pct. årligt, dog mindst 13.000 kr. pr. banemil, forudsat at banen trafikeredes af mindst 3 tog, forøgedes eller formindskedes dette antal, skulle regulering finde sted i overensstemmelse hermed.

Banens billetsystem var i de første år ikke helt det i vore dage anvendte. Strækningen var inddelt i 7 zoner, hvorefter betaling opkrævedes, og dette havde gyldighed for såvel person- som godstrafikken. Systemet kendes iøvrigt også fra enkelte andre af de ældste privatbaner.

Det tyske driftsselskab ophørte med sin virksomhed fra den 1. april 1897, hvorefter jernbaneselskabet selv overtog denne. Udadtil markeredes ændringen ved ophøret af anvendelse af dampmotorvognene i driften. Iøvrigt kunne banen konstatere en stadig stigende trafik indenfor samtlige kategorier, som det med det forhåndenværende materiel og med det svage spor stedse blev vanskeligere at afvikle tilfredsstillende.

Ombygningen af banen 1923—25

I begyndelsen af tyverne var forholdene på banen således, at en gennemgribende ombygning og modernisering blev afgjort nødvendig. Det nødvendige grundlag herfor tilvejebragtes ved vedtagelsen af loven af 13. april 1923, og ombygningen påbegyndtes derefter i 1923 og afsluttedes i 1925. Arbejdet gennemførtes uden afbrydelse i den daglige drift. Banens overbygning består nu af 24,39 km skinner, og maksimalhastigheden på banen er fastsat til 70 km/t, dog med indskrænkninger for enkelte strækninger.

I forbindelse med ombygningen anskaffedes i 1926 et kraftigt damploko (1 C) fra Henschel & Sohn i Cassel. Et tilsvarende lokomotiv anskaffedes igen i 1929, og disse 2 damplokomotiver har banen stadig stående som reserve, medens alt øvrigt damplokomotivmateriel nu er ud rangeret. En i 1925 anskaffet dampmotorvogn blev end ikke overtaget af banen, da prøveforsørene faldt ret uheldigt ud.

Af motorvogne anskaffedes i 1927 2 stk. af de såkaldte Scandia Kielervogne. Vognene var oprindeligt udstyret med benzinator, som efter krigen er udvekslet med Hercules dieselmotor.



Direktor C. M. E. Arpe

Sparekassen for Randers By og Omegn

Banen i de senere år

Driften på Randers—Hadsundbanen var under den anden verdenskrig af betydeligt omfang, men transportmængden kulminerede dog først i driftsperioden 1947—48. Siden da er godstrafikken gået noget ned, ganske som det har været tilfældet på andre privatbaner. Der afvikles dog fremdeles betydelige transporter til og fra bl. a. Hadsund, vognfabrikken Scandia og Dronningsborg Maskinfabrik. Antallet af rejsende holder derimod nogenlunde.

I takt med de senere års udvikling er en omfattende modernisering gennemført af banen. Udadtil ses dette tydeligt ved flytningen af banens station i Randers og opførelsen af nye remiser og værksteder. Endvidere ved anskaffelsen af et nyt 375 hk. diesellokomotiv og 2 skinnestog, hvorefter dampdrift på banen kun yderst sjældent forekommer. Siden den 3. oktober 1948 gennemføres daglig 4 skinnestog i hver retning mellem Randers

og Ålborg, ligesom alle banens personførende tog fra den 20. maj 1951 gennemføres til og fra statsbanestationen i Randers. Disse fremskridt er måske mest påskønnet af det rejsende publikum.

Udover de her nævnte moderniseringer kan nævnes indførelsen af daglyssignaler, hvilket er en stor forbedring, og i det hele taget er banen nu i en sådan stand, at den endnu i mange år uden større udgifter vil være i stand til at løse forekommende transportopgaver.

Med hensyn til banens økonomiske resultater har forholdet i de senere år været dette, at driften har givet ret betydeligt underskud, som har måttet dækkes af de interesserede kommuner og staten. Desuagtet er der dog ingen tvivl om, at banen fremdeles har mange opgaver at løse endnu for den egn, som for 75 år siden tog det dengang så spændende nye transportmiddel — jernbanen — i brug.

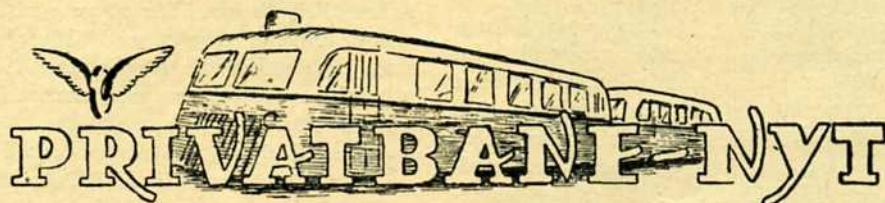
økonomisk situation. Han forstod ikke, at fællesrepræsentationens formand var utilfreds med advarslerne — de såkaldte bandbuller — fra ministeriet. Disse advarsler er udtryk for ministeriets synspunkt. Men de er ikke ensbetydende med, at ministeriet ikke forstår hvilken betydning en bane har for sit opland. Denne betydning er jo netop grundlaget til statstilskudet.

Hyldest til Kuhlmann

Til medlem af fællesrepræsentationen nyvalgte direktør Nielsen, Varde, i stedet for K. M. Jensen, Silkeborg. Direktør Kuhlmann ønskede ikke genvalg til bestyrelsen, og i stedet valgtes direktør Th. Andersen, Bogense.

— Jeg går uden bitterhed, måske med et lille smil, men med en stor tak, sagde Kuhlmann. Men efter at Frederiksværkbanen som den sidste er blevet underskudsbane, synes jeg ikke, jeg har den autoritet overfor ministeriet, som jeg finder er nødvendig.

Fhv. landstingsmand Stegger-Nielsen: — Det er med beklagelse, vi har modtaget direktør Kuhlmanns meddelelse om, at han ikke ønsker genvalg. Men vi kender ham så godt, at vi ved, at når han har taget denne beslutning, så er han ikke til at rokke. Vi vil savne ham meget i bestyrelsen. Til formandsstillingen kræves dygtighed og indsigt, energi og tro på samt kærlighed til sagen. Alt dette besidder Kuhlmann, og det er i de 31 år, han har arbejdet i fællesrepræsentationens tjeneste, kommet privatbanerne til gode.



Privatbanernes delegeretmøde

Danske privatbaner holdt delegeretmøde i Helsingør den 5. september.

Formanden for fællesrepræsentationen, direktør Kuhlmann, Hillerød, aflagde en fyldig beretning, hvori han bl. a. kritiserede virkningen af loven af 1956 om dækning af vanskeligt stillede privatbaners underskud.

— Bortset fra reguleringstillægget til pensionisterne, er der ikke taget hensyn til det, der står i kommissionsbetænkningen, som ligger til grund for den nye lov.

Direktør Kuhlmann oplyste, at der fra ministeriet har været sendt advarsler om mindsket statstilskud, hvis der ikke tilvejebragtes et bedre forhold mellem udgifter og indtægter, men uden at der iøvrigt meddeltes noget om, hvordan man tænkte sig driftsøkonomien forbedret. Nok er det i kommissionsbetænkningen anført, at banernes udvikling skal følges nøje, så man kan bedømme hvornår det tidspunkt indtræder, da en nedlæggelse af

den enkelte bane bør overvejes, men der står intet om, at dette skulle ske i form af en nedsættelse af tilskuddet. Skal en privatbane nedlægges, bør der ske indstilling herom til ministeren. Udvalget bør ikke ad omveje gennemtvinge en nedlæggelse ved at reducere statstilskuddet.

Jeg mener iøvrigt, at en nedsættelse af statstilskuddet til privatbaner er i direkte strid med den politik, der for tiden føres af den siddende regering. Regeringen udfolder store anstrengelser for at komme arbejdsløshedsoerne og »forsømte« landsdele til hjælp. Man søger at lette den amtskommunale beskatning, og nedsættelse af motorafgiften for rutebiler var begrundet i ønsket om ikke at nedlægge ruter, der betjener tyndt befolkede egne.

Trafikminister K. Lindberg udtalte, at ministeriet har stor interesse i privatbanerne. Ministeren ville afvise, at tilskudsprocenten fra staten ikke skulle kunne reduceres, hvis banerne kom i en bedre



Direktør C. J. R. Kuhlmann

DSB Restaurant

ESBJERG

Carl Christiansen

Telefon 681

Fritz Carstens efft.

„Deres datters udstyr“

Bispensgade 13 - Ålborg - tlf. 3 42 20

Specialforretning i gas- og el-udstyr

Konto oprettes, Jens Koch Jensen

Forældreskolen

Marselis Boulevard 17

Telf. Århus 4 29 06

Kontortid: 13-14 (ikke lørdag)

Kai Haagerup

