

var fra egnen, men de fleste var folk udefra, der sikkert en tid havde arbejdet ved baneanlægget eller på anden vis var kendt af de folk, der havde med anlægget at gøre. Christian Jensen, der havde arbejdet ved baneanlægget, blev ansat som privat portør i Havndal og var fra 1889 portør i Hadsund Syd. Entreprenør Madsens kusk, Jens Petersen, blev portør med bolig i det lille ledvogterhus ved Rismølle bro, mens hustruen Maren fik arbejdet med at betjene leddene ved Udbyhøjvej. Rowans kusk, Jens Mathias Oxvang, fik ansættelse med bolig på Hald station og blev siden stationsforvalter. Også stationsforvalteren i Spentrup, Mandrup Peter Møller, havde sandsynligvis lært entreprenørerne Andersen og Madsen at kende i Helsingør, hvor han var formand ved havneanlægget, hvorefter han blev ansat som formand ved anlægget af Hadsundbanen med midlertidig bolig i Haderup. Der kunne nævnes flere lignende eksempler, mens andre kom fra stillinger ved andre baner. Således var Jantzen stationsforvalter i Hammerum, før han blev ansat i Gjerlev, og Hans Pedersen i Hadsund Syd havde været ansat ved Gribskovbanen som stationsforstander i Kagerup.

Lokoførerne blev hentet fra andre baner, da de jo skulle være uddannede til at køre lokomotiver og dampvogne. Som pudsere ansatte man formentlig smede. Banestrækningen blev opdelt i tre dele, der hver blev vedligeholdt af en banekolonne med en baneformand. Banearbejderne fik ingen fast ansættelse, og deres navne kendes kun undtagelsesvis, men enkelte af dem avancerede med tiden til faste stillinger.

I modsætning til to andre »lette« baner fra samme tid, Lemvig-banen og Nordfynske Jernbane til Bogense, var der ikke knyttet krohold til landstationerne, og kun Niels Stubberup Nielsen i Havndal havde dobbeltfunktion. Amtet behandlede adskillige ansøgninger om at drive gæstgiveri eller kro ved stationerne, og ved udvælgelsen blev der lagt vægt på, at den, der fik bevillingen, havde midler til at opføre gæstgiveriet. Således blev der bygget gæstgiverier ved stationerne Spentrup, Dalbyover og Havndal, mens bevilling blev nægtet ved Hald, Gjerlev og Øster Tørslev – sikkert fordi der i forvejen var kroer knyttet til disse byer, selv om de ikke lå ved stationerne.

### Et helt specielt betalingssystem

Billetter og betaling for godstransport adskilte sig også fra, hvad der ellers var kendt i Danmark. For at forenkle billetsalget, så det kunne ske i toget, benyttede man et zonesystem, der skulle være simpelt at administrere. Banen blev inddelt i syv takstzoner:

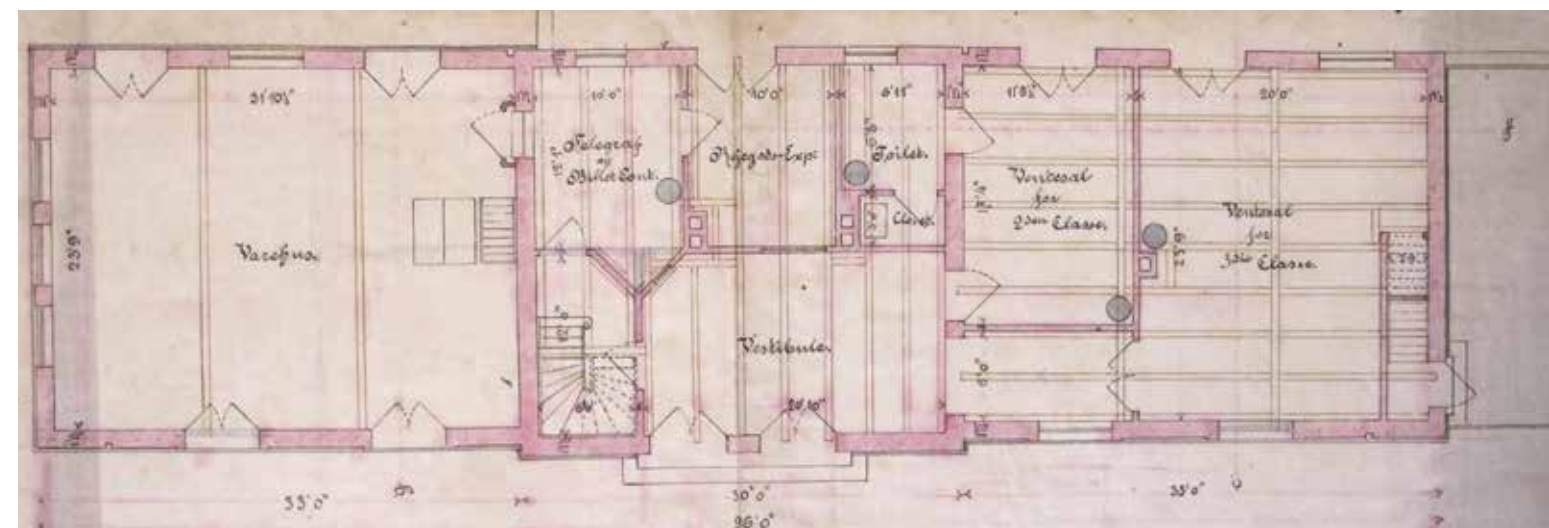
- Zone 1: Randers, Gimming og Lem
- Zone 2: Spentrup
- Zone 3: Hald
- Zone 4: Gjerlev og Øster Tørslev
- Zone 5: Dalbyover
- Zone 6: Havndal og Nebstrup
- Zone 7: Norup og Hadsund

På 3. klasse betales 20 øre for hver zone og for 2. klasse 30 øre. Man fik 20 % rabat ved køb af 10 dobbeltbilletter.<sup>54</sup> Prisen for stykgods og vognladninger blev ligeledes beregnet efter antallet af takstzoner. Zoneinddelingen gav høje takster på lange afstande. Især fragtpriserne blev hurtigt genstand for kritik og ønsker om særlige rabatter. Allerede efter godt en måneds kørsel klagede landboforeningen over, at taksterne var for høje. Lidt efter lidt blev der da også indført visse rabatter både for gods- og personbefordring.



### Stationer og trinbrætter

Stationen i Randers havde ikke et fast navn i den første tid. Den blev under anlægget benævnt Randers Havnestation, men der var også forslag om at kalde den Randers Østbanestation. På stationsskiltet stod der blot Randers, men allerede fra den første tid var det almindeligt brugte navn Hadsundbanegården til adskillelse fra statsbanestationen i byens vestlige del. Den lå ikke langt fra byens midte ved en »bred og magelig« adgangsvej, der var anlagt som en sidevej til Carolinegade ud for Burschesgade. Gaden fik i 1884 navnet Fischervej – senere ændret til Fischersgade

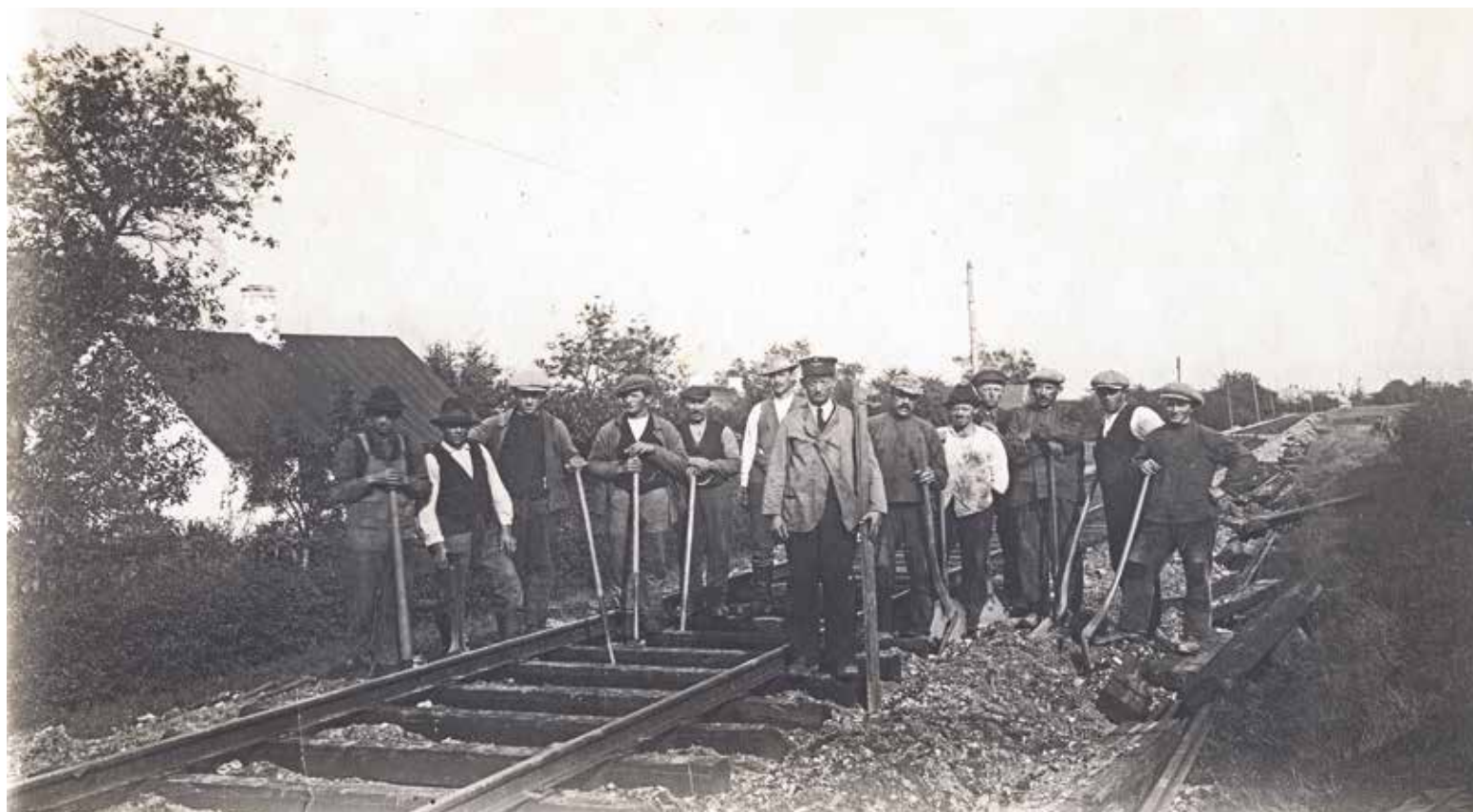


Øverst: Hadsundbanegården i begyndelsen af 1900-årene (RS)

Nederst: Th. Arboes plan over Hadsundbanegårdens stueetage. Desværre har arkitektens originale tegning fra 1883 lidt meget under de fugtige opbevaringsforhold på stationen i Randers, men da mure og skillevægge er farvet røde, er ruminddelingen ganske tydelig. De to døre ved vestibulen fører ud til Fischersgade. Døre fra de to ventesale fører ud til perronen. For tredje klasse var der toilet i en bygning på perronen. Målene er i fod og tommer (deler man målene med 3 fås et omtrentlig mål i meter). (RAV)

Udkast til billettype fra årene med zonetakster. Antallet af zoner var ved banens åbning reduceret til syv. (RAV)





*Ombygningen af banen var efteråret 1924 nået til Gammel Havndal, hvor det nye spor er lagt. Til højre ses hvordan broskinner og langsveller er smidt ned i grøften for senere at blive samlet ind. Baneførmanden kan være Henriksen. (HE)*

meter skinner kvit. De resterende 75.000 meter skinner blev senere sammen med sporstænger og underlagsplader – i alt ca. 1000 ton – solgt til Levin & Sønners Efterfølger A/S for 80.000 kr. Skinnerne blev solgt videre og anvendt til kulbaner i Polen.

Allerede i september kunne bestyrelsen se, at overskridelsen af budgettet ville blive på 20 %, og amt og kommuner var bedt om at betale hver deres andel af overskridelsen. Alt materiale til ombygningen var nu modtaget, så der var store regninger at betale.

I slutningen af marts 1925 blev arbejdet genoptaget, efter at vinteren var udnyttet til at få kørt skinner og sporskifter ud til, hvor de skulle bruges. Den 1. april var sporet på Øster Tørslev station færdigjusteret, og en måned senere var man nået til Gjerlev, der også havde fået nye spor. Der kunne lægges omkring 4 km spor hver måned, og den 1. juli var 34 km færdig. Den 1. september var stort set hele strækningen ombygget. Kun stationerne Hadsund Syd, Dalbyover og Randers havde endnu gamle spor. En mindre udvidelse af spornettet i Randers fordyrede yderligere projektet. En måned

senere, da ombygningen skulle være tilendebragt, var arbejdet på Randers station næsten færdigt, og i løbet af november blev de sidste arbejder klaret bortset fra på Hadsund Syd. Det var nemlig stadig ikke afgjort, om banen fik endestation på Hadsund Nord.

Udgifterne ved ombygningen, der var beregnet til at koste 1.150.000 kr., var endt på 1.700.000 kr., hvoraf staten betalte halvdelen. Der blev altså en betragtelig ekstraregning til amt og kommuner.

På det nye spor var det muligt at hæve akseltrykket til 13 ton, og hastigheden kunne også sættes op.

Det store arbejde synes at være afviklet uden større problemer for den daglige drift, men desværre undgik man ikke afsporinger på de strækninger, der endnu ikke var ombygget. Lidt nord for, hvor Vejlagervejen skar banen, løb middagstogets lokomotiv og de tre forreste godsvogne af sporet den 20. maj 1925. Det var en varm dag, og lokomotivfører Poulsen havde følt et hop lige før afsporingen, så han var overbevist om, at årsagen var en af de små lodrette solkurver, som ret ofte optrådte på det gamle spor i varmt vejr. Til trods for at 30 meter spor var pløjet op af lokomotivet, fik

man ryddet op og erstattet det ødelagte spor med nyt på mindre end et døgn. Folkene var jo i god træning med at lægge spor. Ulykken skete blot en måneds tid, førend skinnerne på ulykkesstedet ville være udskiftet.

Da man i sommeren 1925 bestemte sig for at indføre motordrift, når ombygningen var afsluttet, blev der brug for en ny remise, og i september havde Hannemann tegningerne klar. Byggetilladelsen forelå i november, hvorpå murermester Fiil tog fat på byggeriet, og i april 1926 var den og sporanlægget

færdigt. Den planlagte motordrift med hurtige tog, der skulle gennemkøre hele banen på fem kvarter, var også årsag til udvidelsen af spornettet i Randers.

Der var ikke nogen aftale om størrelsen af Hannemanns honorar for at lede ombygningen. Ved planlægningen satte han et beløb på 75.000 kr., men både bestyrelsen og ministeriet havde noget at sige i den sag, så selv ønsket om et honorar på 35.567 kr. beregnet efter reglerne for ingeniørhonorarer blev afslået. September 1928 godkendte ministeriet, at bestyrelsen havde betalt hans store arbejde med 15.000 kr.

Det varede naturligvis noget, før de sidste detaljer var i orden, så det omfattende regnskab helt kunne afsluttes, men i marts 1929 var ombygningen af banen endelig afsluttet.

### Trækraftens fornyelse

I stiftelsesoverenskomsten for det nydannede aktieselskab, der skulle ombygge og drive Hadsund-banen, var det også forudsat, at der skulle anskaffes tre nye lokomotiver, hvis anskaffelsespris på ca. 200.000 kr. ligesom udgifterne til ombygningen skulle indgå i aktiekapitalen og det beløb, hvoraf staten ville dække halvdelen. Både Hannemann og bestyrelsen havde i et par år interesseret sig for de motorvogne, der lidt efter lidt var kommet i drift på



*Heldigvis var skaderne relativt små ved uheldet den 20. maj 1925 nær Vejlagervejen, selv om det ser dramatisk nok ud på Tage Jensens billeder. Lokomotivet er nr. 3. Derefter følger godsvognene F 4, F 12 og H 10. (RE)*





HP MS 30 i Spentrup i 1968 på vej mod Randers. (HGC)

TKVJ SM 8 på vej mod statsbanestationen i Randers september 1968. I baggrunden ses bygninger i Randers havn. Sporene, der drejer mod højre, fører ud på pieren med kullagrene. (HJF)



Som nævnt fik Hadsundbanen leveret en bivogn den 16. juni 1947 sammen med de to motorvogne SM 51 og SM 52. Den fik litra SP nr. 61. Vognen havde et rum med 30 pladser, rejsegodsrum og toilet og blev opvarmet fra en varmekedel. Den blev udsat for flere uheld, hvor det første, der krævede en større reparation, var en påkørsel i Aalborg den 12. december 1951. Den 10. april 1953 blev den påkørt ved Gistrup, hvor den igen måtte på værksted hos Scandia, og endelig var den bivogn til SM 51 ved sammenstødet nord for Norup juledag 1959, hvilket atter bragte den til Scandia for at gennemgå en større istandsættelse.

Det var et væsentligt problem, at skinnebusserne ikke kunne bruges sammen med banens øvrige vogne. Det resulterede af og til i stærkt overfyldte skinnebustog. Derfor blev der den 18. januar 1951 bestilt endnu en bivogn, som blev leveret den 22. december. Selv om denne vogn tilhørte serie 2 af Scandias skinnebusser, var SP 62 stort set ens med SP 61.

Da banen måtte opgive at få lynettetog, var man tvunget til fortsat at basere en stor del af kørslen på skinnebusserne. Pladerne på SP 61 var efterhånden stærkt tæret af rust, så vognen egentlig burde udskiftes. Da Mariagerbanen indstillede driften i 1966, og banens SP 11 var sat til salg for 1700 kr., købte Hadsundbanen vognen, som fik litra SP nr. 63. Den var af samme serie som SP 61 og kom i drift i december.

Alle tre bivogne var i drift, til banen lukkede, og blev ophugget kort efter.

### Personvogne

Hadsundbanens personvogne blev alle bygget på Scandia. Ordren på de første to personvogne, B 1 og B 2, blev afgivet den 18. december 1882, men tegning nr. 3250, som lå til grund for ordren, var udformet i oktober som følge af et kompromis efter uoverensstemmelser mellem Rowan og anlægsudvalgets konsulent, Bayer. Rowan tog stærkt afstand fra Vemb-Lemvigbanens passagervognes »cellesystem«, som var hans betegnelse for en opdeling af en vogn i kupeer. Hadsundbanens passagervogne blev derfor de første gennemgangsvogne med midtergang i Jylland, hvilket også stemte fint overens med dampvognenes indretning. De blev oprindeligt kaldt »reservevogne« ligesom Gribskovsbanens personvogne, for det var Rowans tanke, at der under normale forhold ville være plads nok i en dampvogn.

Vognene var delt i to kupeer med skydedør imellem – den ene med 10 pladser for 2. klasse og den anden med 30 pladser for 3. klasse passagerer. Kupeerne var udstyret på samme måde som i dampvognene, men ud til endeperronerne var der hængseldøre i stedet for skydedøre. De 8,15 meter lange pladebeklædte vogne var 3,15 m brede og havde en akselafstand på 3,2 m. Udvendigt var de som dampvognene malet grønne ved 2. klasse og brunlige ved 3. klasse, så passagererne let kunne finde den rette vognklasse.

De havde ingen bremses, men var forsynet med varmeledning, som man først efter nogle år turde anvende af frygt for mangel på damp, men efter klager fra forfrosne passagerer opdagede man, at det ikke gav problemer at opvarme vognene.

Klunkestilen forsvandt lidt efter lidt fra 2. klasses kupeerne under de senere års vedligeholdelsesarbejder, men ellers blev vognene brugt nogenlunde uændret, til de blev ombygget og fik ny anvendelse som rejsegodsvogne. Det skete for B 1, da man i 1927 havde fået de nye motorvogne, og i 1932 for B 2. Den nye betegnelse blev henholdsvis E 1 og E 2.

Det stod meget hurtigt klart, at der var for få pladser til passagerer på 3. klasse, så da der ved afleveringen af banen i oktober 1884 var konstateret en del mangler, valgte banen at få entreprenøren til at levere en personvogn som kompensation for manglerne. I december 1884 var Scandia i gang med B 3, »der skal bygges tarveligt, men solidt«. Vognen havde 40 pladser på 3. klasse, der ligesom i banens øvrige vogne var indrettet i store rum og med midtergang gennem hele vognen. Den var lovet færdig til maj 1885, men blev først leveret måneden efter.

I 1901 var vognkassen meget slidt og trængte til en omfattende reparation, Vognen var derpå fortsat i brug, til den i 1932 samtidigt med B 2 blev ombygget til rejsegodsvogn E 3. Efter århundredskiftet har de tre ældste vogne ligesom de ombyggede dampvogne virket gammeldags, og de små vogne har heller ikke været behagelige at køre i på det efterhånden stærkt slidte spor, så de var uden tvivl medvirkende til, at Hadsundbanen fik ry for at være en særdeles primitiv og gammeldags bane – et ry, som den selv efter den senere ombygning og fornyelse af materiellet fik meget svært ved at slippe af med.

Man klarede sig efter 1885 med de tre personvogne og dampvognene ved ret flittigt brug af bænkevogne, når det kneb med pladser. Det øgede ikke pladsantallet særlig meget, at man i 1898 ombyggede dampvognene til personvogne, og brugen af bænkevogne til en lidt billigere billetpris var fortsat nødvendig – især om lørdagen – i særtog, når der var markeder og i de billige søndagstog, da de begyndte at blive populære.

Banens økonomi var ganske god efter 1894, men de beskedne overskud rakte kun til en langsom



SP 61 på spor 2 i Hadsund N, oktober 1961. (HWH)

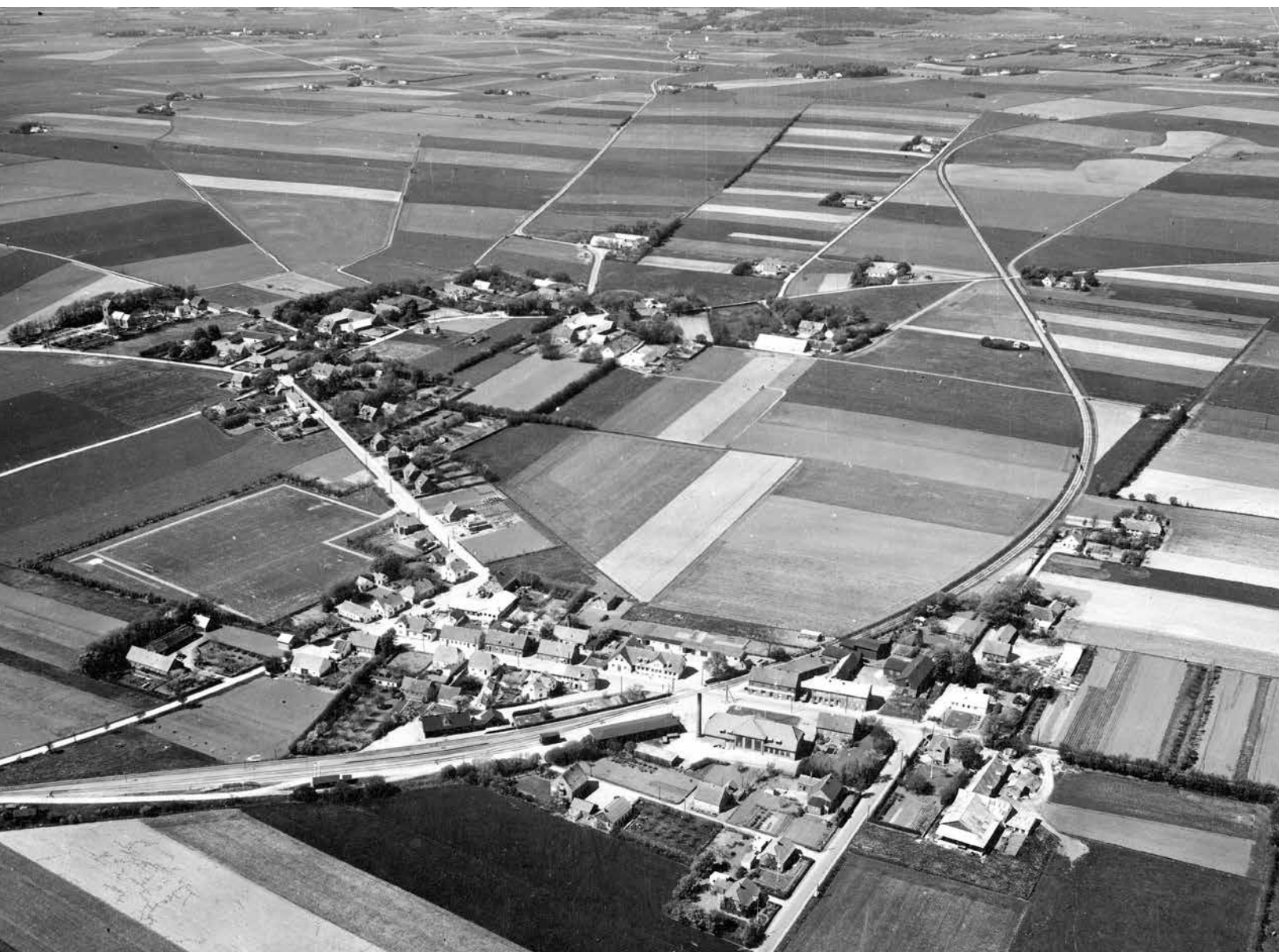
forøgelse af det rullende materiel, så valget af indkøb faldt altid på det, der i øjeblikket var mest nødvendigt. Da det daglige antal tog i 1904 blev øget til fire hver vej, var det påkrævet mindst at have to togstammer til rådighed, og så blev det nødvendigt med flere siddepladser på 3. klasse. Derfor bestilte man i 1905 en ny vogn.

Scandia var da begyndt at bygge vogne med hvælvet tag og et nedrundet tag over endeperronerne – måske efter svensk forbillede – og sådan blev B 4 også bygget. Det hvælvede tag gav et større rumfang

SP 62 i Hadsund N. (FM)







*Dalbyover stationsby, der ofte kaldes Kronborg efter mejeriet, set mod nord 1956. Banelinjen ses tydeligt med stationen midt i stationsbyen. Følges banen ses Dalbyneder trinbræt kort efter det store sving. Banen fortsætter i et sving uden om lavningen med landsbyen Dalbyneder, der ligger uden for billedets højre side. Landsbyen Dalbyover findes i venstre del af billedet. (Sylvest Jensen, KB)*

stationsbygningen. Derfra udgik der et lille stikspor, hvor der kunne stå tre godsvogne. Læssevejen havde forbindelse med både Kronborgvej og vejen, der nu hedder Stadionvej. Efter at den fagkyndige Søren Jensen var ansat som stationsforvalter, blev telegrafan i 1886 åbnet for publikum.

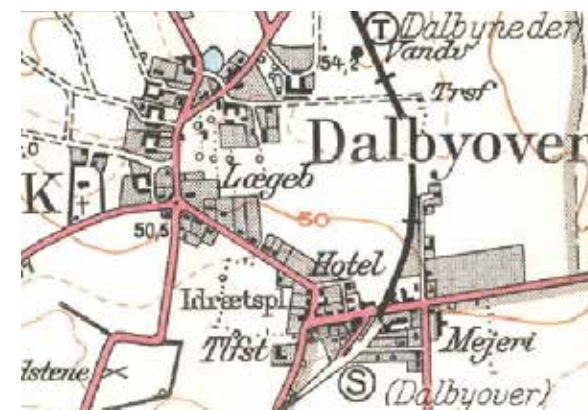
Gæstgivergården med købmandsforretning, der i dag stadig er hotel, åbnede i marts 1884, og snart voksede der en lille stationsby op langs Kronborgvej og omkring stationen. I 1888 begyndte driften på mejeriet Kronborg, der lå op til banen. Pakhuset måtte udvides i 1905, så udhuset ændres. Samme år var det under overvejelse at købe et areal, hvor

der kunne lægges et tredje spor, så stationen kunne anvendes til krydsninger, men først ved udvidelsen af stationens spor under ombygningen i foråret 1925 blev planen realiseret, foruden at der blev lagt et stikspor hen langs den lagerbygning, som A/S Mercur havde ladet opføre ved mejeriet.

Stationen fik telefon i 1907 og elektrisk lys i 1915, og der er foretaget flere mindre ændringer af bygningerne. Således blev den gamle rampe afsveller afløst af en fast rampe i 1946. Dalbyover var en af de betydelige landstationer, men blev som andre stationer nednormeret, så den ansatte fra 1933 var stationsmester og fra 1964 ekspeditrice.

### Dalbyneder 26,5 km

Landsbyen Dalbyover lå nærmere ved overkørslen for vejen til Dalbyneder end Dalbyover station, så da motorvognene muliggjorde oprettelsen af flere trinbrætter, fremsatte folk i Dalbyover og Dalbyneder ønsket om et trinbræt ved overkørslen. Det måtte imidlertid flyttes 150 meter mod syd, hvor banen nær vandværket havde et højdepunkt 53,7 meter over havet. Her blev det oprettet den 2. juli 1930 med perron og venteskur til højre for sporet. Venteskuret brændte i 1943, da gnister fra et lokomotiv fængede i nogle sneskærme, der stod op ad det, men der blev hurtigt bygget et nyt. Da de fleste tog i 1960'erne i stedet standsede ved overkørslen, blev trinbrættet flyttet derhen i 1967 eller 1968.



*Udsnittet af centimeterkortet fra 1967 viser den korte afstand (ca. 700 m) fra Dalbyneder trinbræt til Dalbyover. For beboerne i Dalbyneder forkortede det i høj grad vejen til banen (til ca. 1,8 km). (GdS)*

### Havndal 30,35 km

Havndal station blev placeret på et stykke hede ved sognevejen mellem Udbyover og Kastbjerg. Det gav landsbyerne Udbyneder og Klattrup og de store landbrug Overgård, Charlottendal, Fuglsø og Trudsholm de korteste vejforbindelser til stationen. Stationsbygningen blev bygget på sporets højre side med en kort adgangsvej fra sognevejen, mens læssespor med stikspor måtte lægges vest for. Der var allerede ved at opstå en stationsby med gæstgivergård og tre købmandsgårde, da banen blev åbnet, og væksten blev styrket ved, at postekspeditionen i Udbyneder blev flyttet til



stationen og postekspeditøren, Niels Stubberup Nielsen, tillige blev stationsforvalter.

Allerede i 1891 lå Havndal højest blandt landstationerne både i passager- og godsindtægt, og året efter fandt man det nødvendigt at udvide stiksporet så meget, som stationsarealet tillod, så der nu kunne stå 13-14 vogne på det. Rampen foran pakhuset blev også udvidet.

Byens vækst fik postvæsenet til at kræve mere plads, og da banen afslog at tilvejebringe den, valgte det i 1900 at flytte i egne lokaler. Den nye stationsforstander, Hougaard, fik som kompensation for den tabte indtægt fra postvæsenet et løntillæg på 2 % af stationens indtægt.

De følgende år blev pakhuset udvidet, og læssespor forlænget. I 1906 skete flere ting. Overgård fik opfyldt ønsket om at få rejst en

*Dalbyneder trinbræt set mod syd september 1968 efter at det var flyttet hen til Dalbynedervejen (nu Møgelvangsvej). Skinnebusser MS 30 er ved at passere vejen. (HJF)*

*Havndal station indtegnet på anlægsplanen fra 1883. Der er senere tegnet forslag til stikspor, hvoraf kun det med retning mod stationsbygningerne blev gennemført. (RAV)*

