



Hadsund-Peter genopstår!

Som fuglen Fønix genopstår den gamle motorvogn af sin egne aske

I næsten et århundrede var **Hadsund-Peter** en institution i havnebyen på nordsiden af Mariager Fjord. Ældre Hadsundborgere mindes den kære gamle ven, og mange unge har hørt om Hadsund-Peter, der forbandt Hadsund med Kronjyllands hovedstad Randers.



Hadsund-Peter foran remisen i Randers, 1968

Indenfor få år kan Hadsundborgerne atter tage på tur med Hadsund-Peter. Dog går turen ikke længere til Randers. Det sluttede i 1969. Men turen går nu fra Mariager til Handest. Veteranbanen har startet restaureringen af Danmarks næstældste motorvogn. En gamle ærværdig vogn med næsten et hundrede år på bagen, som sluttede sine sidste fire aktive jernbaneår hos Randers-Hadsund Jernbane. – En vogn bedre kendt som **Hadsund-Peter**.

En vogn med stil og med sjæl og med

en lang historie.

Fra Fyn tilbage til Jylland

Gamle M 4 kom til verden i 1926 hos Vognfabrikken Scandia i Randers. Den kørte i sine ungdomsår på såvel Sydfyn som på Nordfyn, inden den i en "moden alder" i 1966 kom til Randers igen, hvor den sluttede sin karriere på Hadsund-banen.

Blandettoget til Hadsund Nord

Gamle M 4 tog sin daglige tørn på den 43 kilometer lange privatbane fra Randers til Hadsund. På hverdage afgik M 4 fra Privatbanestationen i Rosenørnsgade kl. 14:30 som tog 9. Motorvognen var som regel tilkoblet en eller to godsvogne med fragtgods til mellemstationerne. Tog 9 var også skoletog, der om eftermiddagen bragte eleverne fra Randers Realskole hjem til Gimming, Vejlagervejen, Spentrup, Hald og alle de andre



Hadsund-Peter er nået til Havndal i 1968

stationer og trinbrætter på Hadsundbanen. Men Tog 9, som gamle M 4 fremførte, var meget mere end det. Det var et blandettog. Foruden de rejsende skulle der i vognen også være plads til masser af aviser og banepakker og naturligvis også post af forskellig art. Kort inden afgang fra Randers, kom avisbudene fra Randers Amtsavis, Folkebladet og Randers Dagblad susene ned ad Rosenørnsgade på deres Long-John og op på perronen, hvor M4 holdt klar. Ladcyklerne var fyldt med dagens nytrykte aviser, som skulle videre ud i oplandet med Hadsund-Peter. Med fynd og klem røg alle avispakkerne ind i førerrummet.

Jonas skulle også med

Men toget kørte ikke, førend rejsebuddet Jonas fra Hadsund også var kommet med. Jonas havde brugt formiddagen til indkøb og afhentning af alle mulige slags forsendelser hos de handlende i Randers, og kom nu slæbende med alle pakkenelliker på sin ladcykel. Alt hans habengut skulle også ind i M 4s førerrum for senere på turen til Hadsund at blive afleveret til stationerne op gennem Kronjylland, som Hadsund-Peter betjente så trofast.

Endelig klokken halv tre kunne stationsbestyreren på privatbanestationen give afgang med "spejlægget" til gamle M 4. Stille og roligt, hvis da ikke gearskiftet "gjorde knuder", satte toget sig i bevægelse. Med to godsvogne på krogen kunne togets samlede vægt nemt snige sig op på små 60 tons som Leyland-dieselmotorens 150 hestekræfter skulle slæbe afsted med.



Førerrummet på Hadsund-Peter med det store rat, som er gearskift

Et specielt gearskift

Gearskiftet i den gamle motorvogn er noget helt for sig selv. Midt på førerrumsbordet er der et stort aluminiumsrat. Dette er vognens gearskifte. Koblingen er en voldsom stor metalpedal der stikker ud fra bunden af førerbordet helt nede ved vogngulvet og gasregulatoren er et stor messinghåndsving på selve førerbordet. Det krævede sin mand og megen rutine og gefühl at skifte gear på en sådan krabat af en gammel vogn.

Hurtigt gik det ikke. M 4s max. hastighed var 60 km/t, og den blev ikke overskredet. Lorentzgade

passeredes i roligt tempo, forbi Tøjhushaven og over Fjordgade inden Vognfabrikken Scandia passeredes på venstre hånd. Herinde, på Randers` største arbejdsplads, kom M 4 i øvrigt til verden helt tilbage i 1926; sammen med sine mange "brødre".

En time og tyve minutter efter afgang fra Randers Privatbanestation kunne tog 9 endelig passere Mariager Fjord og trille ind på stationen i Hadsund Nord. Men så var der undervejs også afviklet krydsning i både Spentrup og i Havndal med sydgående skinnebusser, hvor M 4 pænt måtte rangere på sidespor for at give plads til det modkørende tog, som kunne passere sikkert.



Hadsund-Peter ankommet til Hadsund. Til højre en skinnebus-bivogn

Under hele turen fra Randers til Hadsund havde motorføreren mere end rigeligt at se til. Der var naturligvis selve kørselen, signalerne og overholdelse af køreplanen han skulle have fokus på. Men der var mange andre opgaver. Post (breve og pakker) og aviser skulle læsses ud/ind på alle stationer, fragtgods i godsvognen bagpå skulle også læsses af på stationernes pakhusrampes, og mange aviser skulle kastes af undervejs til de abonnenter, der boede langs banen. Ned

med sidevinduet i førerrummet under kørselen og ud røg en sammenrullet avis – i *korsbånd*, som det hed. Tænk at få sin daglige avis leveret som luftpost, som landede midt på markvejen eller på gårdspladsen? Det var tider!

Noget af dette unikke jernbanemiljø kan man allerede opleve hos veteranbanen på de 17 kilometer mellem Mariager og Handest. Men M 4 mangler i banens samlingen af historiske juveler fra *"Motorismens lømmelalder"*.

Derfor vækker veteranbanen nu gamle M 4 til live igen; nyt liv pustes ind i vognen efter mere end halvtreds års dvale og en tur ned ad Memory Lane toner frem i horisonten som det muliges kunst. – Fra den gang i 40'erne, 50'erne og 60'erne, hvor farfar og farmor (måske endda olde?) tog turen fra Hadsund til Randers med gamle Hadsund-Peter.

MEN – For der er et MEN.

Veteranbanen har brug for hjælp! Det fortæller Anders Færch Hansen, som er tovholder på restaureringsprojektet. *"Den snart et hundrede år gamle motorvogn ruller ikke ud fra værkstedet i Mariager uden en masse gæve jernbanevenner med indsigt, snilde, gå-på-mod, lyst, energi har gjort deres arbejde"*.

Anders Færch Hansen er tidligere ingeniør hos Vognfabrikken Scandia i Randers og hos Bombardier som Scandia senere kom til at hedde. Her arbejdede han i mere end 25 år med fremstilling af jernbanekøretøjer. Samtidig har han erfaring som fyrbøder og lokomotivfører hos Mariager-Handest Veteranbane, som han har været tilknyttet siden banens start i 1970.

Veteranbanens driftsbestyrer Ole Juhl supplerer: *"Har du i forvejen erfaring, er det rigtig godt; og har du ingen erfaring, så kom blot alligevel. Bare du har interessen. Vi sørger for, at du får erfaringen. Kort sagt: Kom som du er!"*



Fabriksfoto fra Scandia fra 1926, da vognen blev bygget. I midten af vognen langsædet, hvorunder motoren ligger

Et kummerligt halvt århundrede

"M 4 har gennem årene uheldigvis fristet en kummerlig tilværelse, men det råder vi nu bod på. Halvtreds års stilstand – primært udendørs – har sat sine spor. Et arbejds hold har nu kastet sig over opgaven med at gøre den gamle og spændende motorvogn køreklar igen. M 4 er Danmarks næstældste jernbanemotorvogn".

Masser af håndværksmæssige udfordringer

Ole Juhl løfter lidt af sløret for de arbejder, der står for døren: *"Der er masser af træarbejder, der skal udføres på vognen. Dele af vognens egetræsskelet skal repareres eller udskiftes. Vognkassens beklædningsbrædder af teak skal nedslibes og repareres, hvor der er skader. Nye vægpaneler skal tildannes."*

Så er det hos os, du kan udleve din drøm som snedker eller karetmager. Indvendig skal lofterne og panelerne renoveres og lakeres og centralvarmeanlægget skal gennemgås. Det er kølevandet fra vognens motor, der leverer varmen i vognen. Så har du lyst til at arbejde i VVS-afdelingen, så er M 4 lige noget for dig

Og hvad med at arbejde med "cykelkæder"??? Har du prøvet det før? – Vognens gearskifte er helt unikt og foregår fra et "rat" på førerpladsen, der ved hjælp af bl.a. cykelkæder ned til gearkassen skifter gear. – Du kan naturligvis også få lov til at stå på hovedet i dieselmotoren og i gearkassen.

Motoren ligger i øvrigt på langs under vognen, og adgangen til motoren er via det langsgående sæde inde i passagerafdelingen”.

Hvem kan så være med i alle disse forskellige aktiviteter? *”Det korte svar er **alle**. Fra 15 år og opefter, blot du har interessen. ”Vi har for eksempel adskillige seniorer, der på hverdage går sammen og hygger sig med opgaverne på M 4. Vi arbejder i remisen i Mariager både i weekenderne og på visse hverdage.”*

Spørgsmålet er naturligvis: Hvad får man så ud af det – andet end beskidte hænder?

”Du får et godt kammeratskab blandt ligesindede, yngre som ældre. Oplevelsen, når alle godtfolk hos veteranbanen løfter i flok. Den spontane jubel, når en dieselmotor endelig bliver slået i gang efter mange års stilstand, eller når den nylavede reservedel fra drejebænken passer perfekt lige det sted, hvor du arbejder. Eller når du kan spejle dig i de nylakerede teaktræsbrædder. Så er det sjovt at være ved veteranbanen. Frokostpauserne med madpakke, kaffe og sodavand og hyggesnak. Venskaber, der opstår på kryds og tværs”, lover Ole Juhl.

Synes du RHJ M 4 lyder som et spændende projekt, og kunne du have lyst til at give et nap med?

”Gå ind på veteranbanens hjemmeside og læs nærmere om kontaktpersonerne til M4”, slutter driftsbestyreren, ”og tag gerne en god kammerat med. Så er I - sammen med mange andre entusiaster - med til at skabe og vise et levende og fungerende stykke dansk kulturhistorie og vognbygningskunst. Hadsund-Peter kommer igen ud køre, nu på Danmarks længste veteranbane! Vi har i omegnen af ti tusinde gæster pr. år, som begejstres over oplevelsen af et levende museum med masser af mekanik”.



Hadsund-Peter en vinterdag på vej mod Randers med to godsvogne tilkoblet.