Finn Madsen

På sporet af AHJ
- Aalborg Hadsund Jernbane

Ophold på broen over Lindenborg Å, som i dag fører cykelstien mellem Hadsund og Aalborg.

Indtryk fra en cykeltur på den gamle banetracé fra Hadsund til Aalborg den 2. august 2007.

Af Finn Madsen og Peter Mazanti Albertsen

Fysiske spor af Hadsundbanen kan stadig findes i 2007, omend i beskedent omfang. Her ses højdemærke ved Solbjerg.

Finn Madsen

Efter Hadsundbanens nedlæggelse i 1969 forsvandt mange af de meget tydelige tegn på banens eksistens gennem godt 68 år. Først og fremmest alt „isenkrammet". Det rullende materiel blev dels ophugget, dels spredt til fortsat eksisterende baner. Lidt af det kører på landets veteranbaner, og nogle godsvogne blev solgt til landmænd, der brugte dem til læhuse, hønsehuse eller garager. Skinner og sveller blev fjernet og solgt. Dele af signalmateriellet og inventaret kom på museum. Skinnerne på den gamle Hadsunbroen forsvandt, og til sidst blev resterne af havnesporet langs kajen på Trafikhavnen gravet op i 1980. Nogle få meter skulle dog ifølge Teknisk Forvaltning stadig ligge gemt under asfalten.

Alligevel kan man se spor i landskabet efter Hadsundbanen, som har været der siden år 1900, og forhåbentligt også i fremtiden. Først kan man nævne vejnavnene med relation til banen: Ledvogtervej, Stationsvej, Signalvej, Jernbanegade, Vaarst Banevej og Jernbanestien.

Hadsund station. Vi startede vores cykeltur ved området hvor Hadsund station lå. Der er intet tilbage ud over gadenavnet Jernbanegade. Skal man se lidt af Hadsund station, skal man besøge den lille udstilling „På sporet af Hadsund" på Hadsund Egns Museum, der viser lidt billeder og effekter fra byens jernbanefortid. Der er også nogle effekter fra banen til Randers.

Hadsund station samt hele stationsområdet, et areal på 2,3 ha fra Slagterivej i vest til Jyllandsgade i øst, blev da banen lukkede i 1969 købt af kommunen. I løbet af få år var samtlige bygninger på nær stationsbygningen fjernet, og det meste af arealet lå som grusareal.

Rutebilstationen blev flyttet fra torvet til stationsbygningen, der i øvrigt blev udlejet til skiftende virksomheder. Man undlod at sælge området, da man forventede, at en stor del af området skulle bruges i forbindelse med det nye vejanlæg i forbindelse med den kommende nye Hadsundbro.

I 1978 blev der eksproprieret til den nye bro og vejtilslutningerne. Mange håbede

at stationsbygningen kunne bevares, men sådan gik det ikke. I 1982 blev toiletbygningen nedrevet, og trods mange protester blev stationsbygningen nedrevet i 1985 og en ny Rutebilstation blev bygget. Denne nye rutebilstation holdt kun til 2006, hvor bygningen måtte vige pladsen for en stor Fakta butik med busterminal i den ene ende.

Fra Hadsund kørte vi på jernhesten i en let stigning frem mod Visborg station på Signalvej nr. 8.

Visborg station, der ligger 3 km fra Hadsund var den første station vi kom til. Station blev bygget i den langstrakte landsbys sydlige ende nær herregården Visborggård. Banen fik ikke den store betydning og der blev kun bygget enkelte huse nær stationen. I dag er byen dog vokset ud til stationen. De sidste år var stationen nedsat til trinbræt. Stationen står der endnu, hvidkalket. Perronkanten kan stadig ses, og de karakteristiske to vinduer i gavlen er der også. Der er sat nye vinduer

Udsnit af DSB's Jernbanekort fra 1929. Strækningen Aalborg - Hadsund og stationerne undervejs er markert med farve.

Peter Mazanti Albertsen

Hadsund station er i dag historie, bygningen måtte vige pladsen for en ny rutebilstation i 1985. Til venstre stationen set fra gadesiden i 1976.
Herunder stationen i sommeren 1968, hvor AHB Sm 13 og FFJ Sp holder side om side med RHJ Sm 30.

Hans Jørn Fredberg

Finn Madsen

Finn Madsen

til gulv i stueetagen, der ikke klæder den gamle bygning.

Cykelstien fra stationen gennem byen følger ikke helt banen, men udenfor byen er vi igen på sporet til Skelund.

Skelund station var næste station 3 km længere ude ad strækningen. Banen bragte også her nye initiativer og vækst til byen, der voksede til omkring 550 indbyggere. Fra byen var der postbil og senere rutebil mod Als. Folk fra Als benyttede denne station. Selve stationsbygningen er smukt renoveret og gulkalket. Retirade er der ikke rørt meget ved udvendigt ud over at de to døre til toilet og retirader er blevet skiftet ud med en garageport. Det ser ud som om vinduer og sidedør i udbygningen er de originale fra privatbanetiden. Stolperne i hegnet mod perronen er gamle jernbaneskinner.

6 Km længere ude ligger **Veddum** station. Strækningen mellem Skelund og Veddum var den første strækning der blev til cykelsti allerede i 1970, idet strækningen blev brugt som cyklesti for skolebørn mellem de to byer. Vi kommer nu ind i en kirsebærallé, som indenfor de seneste år er plantet af Veddum Landsbylaug og Skelund Landsbyforening.

Veddum station var næste station. Toiletbygningen findes endnu, og et af de to pakhuse der var ved stationen er også tilbage. Stationen er blevet skalmuret.

Alt gods fra Veddum skulle ved banens start transporteres til nabobyen Skelund, ligesom al post blev ekspederet derfra. Det var meget utilfredsstillende for borgerne i Veddum, og gårdejeren der ejede jorden omkring trinbrættet, tilbød banen de nødvendige arealer til en rigtig station ganske gratis. Trinbrættet blev nu opnormeret til station, og alle tog standsede nu her. Der blev indrettet brevsamlingssted, og stillingen som ekspeditrice blev erstattet af en stationsmester. De sidste år inden banens nedlæggelse blev stationen igen nednormeret til ekspeditricestation. Banen bragte nye initiativer og vækst til byen, der voksede til omkring 400 indbyggere.

Vi fortsætter mod Solbjerg Sønderskov. Gennem skoven får man et indtryk af, hvor stort et jordarbejde der har været tale om, før sporene kunne lægges. Det er ikke fladt terræn, og der er afgravninger og påfyldninger på op til 4 meters højde. De store mængder jord er flyttet med tipvogne, og alt gravearbejdet er sket ved håndkraft.

Vi nåede frem til **Solberg** station, der ligger 14 km fra Hadsund. Stationen blev lagt et par kilometer syd for landsbyen Solberg ved Ravnsborg skov, og kun et par huse blev bygget omkring selve stationen, men der opstod en lille stationsby 2 km nordligere med omkring 250 indbyggere. I banens sidste driftsår blev der oprettet et trinbræt ud for landsbyen, så beboerne i landsbyen ikke skulle benytte Solbjerg station. Stationen er bygget meget om, men retirader og pakhus er der stadig.

Øverst Visborg station, set fra gadesiden.
Herover Skeelund fra perronsiden. Alle fotos fra august 2007.

Finn Madsen

Pakhuset ved Veddum station. Det første pakhus ved stationen lå på den anden side af hovedsporet og er i dag nedrevet. Det kneb åbentbart med pladsen i det oprindelige pakhus og dette pakhus blev opført nogle år senere i en lidt anden byggestil end standarden for banen.

Cykling på Hadsundbanen

Det er muligt at cykle næsten hele vejen fra Hadsund til Aalborg ad det nedlagte jernbanetrace. Kun i byerne er der sket mindre reguleringer i forhold til hvor banen gik.

Cykelsti ideen opstod i slutningen af 1960'erne. Fredningsplanudvalget, arbejdede med tanken om anlæg af rekreative stier i forbindelse med planlægning af det åbne land. Målet var cykel- og gangstier på mindre befærdede offentlige veje og private fællesveje. Samtidig var nedlæggelsen af mange privatbaner ved at blive aktuelt, så det var logisk at nedlagte jernbanestrækninger også kunne forvandles til cykelstier.

Der var kun beskedne midler til rådighed til naturfredning, så der kunne ikke blive tale om sikring af alle de nedlagte banestrækninger. Man måtte koncentrere sig om dem, der kunne få størst interesse på grund af en flot natur eller benyttes som cykelsti for skolebørn.

Kort efter at de sidste dele af Aalborg Privatbaner var besluttet nedlagt, indkaldte Fredningsplanudvalget de kommuner der havde banestrækninger til møde, for at drøfte en samlet sikring af de nedlagte banestrækninger. Der blev opnået enighed kommunerne imellem om, at de skulle erhverve de tidligere privatbanearealer, men uden at der var taget stilling til, hvad arealerne skulle bruges til fremover. Prisen blev fastsat til 25 øre pr. kvadratmeter baneareal, 10 øre for friarealerne.

Det stod hurtigt klart at der navnlig på Aalborg - Nibe - Hvalpsund banen og på Aalborg - Hadsund banen var lange strækninger, der med fordel kunne udlægges til cykelstier, fordi begge strækninger gik gennem flotte naturområder eller forbandt større byområder. Tanken var, at staten skulle overtage arealerne fra kommunen og anlægge stierne. Når de var færdige, skulle kommunen overtage vedligeholdelsen.

Den første kommune der indledtes forhandlinger med var Nibe kommune, og her blev i løbet af tre år anlagt en 12 km lang cykelsti fra Nibe til Vegger. Farsø Kommune blev der også forhandlet med, men her blev kun erhvervet nogle få km mellem Hvalpsund og Hestbæk Trinbræt og en lille strækning ved Holme, og der blev anlagt en kort cykelsti mellem Aars og Haubro.

For Aalborg - Hadsund banen gik det ikke nær så glat. Skørping kommune, ønskede ikke at bevare banelegemet. Kommunen ville sælge arealerne til landmændene, især til dem, hvis ejendomme var gennemskåret af jernbanen. Også mange landmænd var imod fredning, selv om der blev taget store hensyn. Danmarks Naturfredningsforening besluttede derfor at rejse fredningssag for strækningen mellem Lindenborg å og Hadsund.

I 1976 besluttede Fredningsnævnet at gennemføre fredningssagen, og i 1978 blev der afsagt fredningskendelse, og

banearealerne fra Vaarst i Aalborg Kommune til Visborg i Hadsund kommune blev sikret til fremtidige stianlæg og overdraget til Nordjyllands amtsråd. Også Storvorde Kommune og Aalborg Kommune sikrede banestrækningen, og i 1988 kunne man nu næsten ubrudt køres helt til Gistrup ad den gamle bane fra Hadsund.

Nordjyllands Amt har udgivet to foldere om Bælumruten og Hadsundruten beskriver cykelruten på Hadsundbanen.

Arkitekturen på Hadsundbanen eller mangel på samme

Arkitekten bag Hadsundbanen, Paul Severin Arved Paulsen (eller Poulsen, stavemåden bruges i flæng) levede 1846-1919 og var en håndværkeruddannet bygmester med en anseelig forretning i Randers, hvor han byggede det gamle museum, banker, apotek og missionshuset Tabor. Han vandt opgaverne ved de Nordjyske jernbaner i licitation.

Han tegnede med sikkerhed de simple mellemstationer på Hadsundbanen, Fjerritslevbanen, Sæbybanen og Hvalpsundbanen. Tegningerne blev genbrugt fra de enkelte baner, og der var en 3-4 varianter af stationer samt de spejlvendte udgaver. På Hadsunbanen genbrugte man tegningerne fra Års - Nibe – Svenstrup banens bygninger og Hadsund station fik meget til fælles med stationen i Nibe. Hovedstationerne på Aalborg Privatbaner er Th. Arboe krediteret for i visse litteraturkilder, men det drejer sig formodentligt om standardtegninger af stationer og dygtige håndværkere, der var gode til at kopiere.

Generelt var stationerne på Aalborg privatbaner dårligt byggeri med uinspirerende arkitektur, og mange af stationerne er i dag nedrevet. Fra Paulsens hånd på Hadsundbanen findes i dag, Gug, Klarup, Gudumholm, Bælum, Solbjerg, Veddum, Skelund og Visborg, med Bælum station som den bedst bevarede. Hvis stationerne ikke er ombyggede kan Poulsens arkitektur kendes på to meget karakteristiske gavlvinduer på første sal med buede overliggere.

Visborg station i 1968. RHJ MS30 med bivogn gør ophold.

Hans Jørn Fredberg

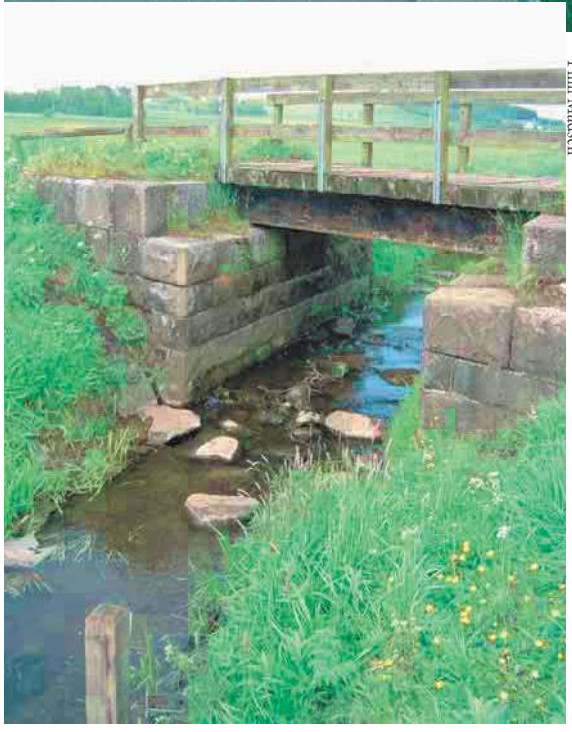
Finn Madsen

Bælum station. Den meget karakteristiske gavl i Poulsens arkitektur. Murstensbåndet langs tagkanten og de to gavlvinduer på første sal med buede overliggere.

Finn Madsen

Originalskilte på retiradebygningen i Bælum.

Finn Madsen



Finn Madsen

Cykelstien løber gennem det smukke Østhimmerlandske landskab, og byder på mange naturoplevelser. Herover et parti ved Bælum.

Ved Vårst er svellerne genanvendt til cykel- og gangbro over Romdrup Å.

Bælum station lå 18 km fra Hadsund og ligner næsten fuldstændig sig selv, som den så ud da der kørte tog. Det er den bedst bevarede station på strækningen. Pakhuset og perronkanten er der stadig. Pissoir og Retirade står der stadig over to døre med de originale skilte.

Bælum var hovedbyen for store dele af Himmerland og der var baneplaner om en bane fra Øster Hurup over Bælum til Arden og videre til Års. I 1919 blev der givet koncession til banen, men den blev aldrig bygget.

Kongerslev station. Her kan man stadig finde Jernbanegade, og der er en jernbanesti, men stationen er nedrevet, og der er blevet bygget ældreboliger på stationsområdet.

I 1944 blev der anlagt drejeskive på stationen på grund af de mange godstog, der under krigen kørte i døgndrift med tørv fra Vildmosen til Aalborgs energiforsyning og cementfabrikkerne i Aalborg området.

Pindstrup mosebrug anlagde et sidespor syd for stationen i 1957, hvorfra der blev kørt meget store mængder spagnum ud i verden. Fra fabrikken var der et 700 mm smalspor ud til mosen, og her var der indtil for nogle årtier siden en livlig trafik med små diesel lokomotiver med op til 10 tremmevogne læsset med tørv fra mosen til fabrikken. Fra Kongerslev station sendtes til det sidste omkring 500 vognladninger tørvestrøelse om året. Smalsporsnettet findes stadig ude i mosen og bruges, men det er ikke længere muligt at køre til fabrikken ad smalspor.

Frem til Komdrup station kunne vi på en kort strækning ikke følge banen, men måtte tage en mindre omvej ad landevejen til Komdrup.

Komdrup station og senere holdeplads, 28 km fra Hadsund. Stationen lå i nogen afstand fra Komdrup by og blev ved med at ligge øde uden bebyggelse i nærheden og fik ingen trafikal betydning for byen. Stationen blev nedrevet efter en brand, men retirader står der stadig noget forsømt. Overfor stationen er der anlagt shelters, primitiv overnatningsplads.

Lindenborg å - Danmarks mest øde trinbræt

Ved Lindenborg Å stod der helt frem til banens lukning rester af en gammel vandpost, idet stedet i dampens glansperiode blev benyttet som vandpost. Der var også et vingesignal og navn på en gammel skinne.

Historien bag trinbrættet er at Fiskeriselskabet Refsnæs, der var en lystfiskerklub, i 1928 skrev til direktionen for Aalborg – Hadsund banen:

"På egne og flere fiskekammeraters vegne tillader undertegnede sig høfligst, at henstille til og anmode Direktionen om, at der må blive indført en ordning på Hadsundbanen, der kan tillade os at benytte banen som befordringsmiddel til og fra vort fiskested Refsnæs, Vaarst m.fl. enge ved Lindenborg aa. Vort hus er liggende på engen ganske tæt ved jernbanebroen over aaen. Som forholdet er nu, tager den store part af os med bil til nærmest aaen, men bliver det således at vi, mod at løse billet til Komdrup, kunne erhverve os ret til at blive sat af toget ved jernbanebroen, vil banen blive vort befordringsmiddel, da toggangen passer for vore ture"

Anmodningen om et trinbræt blev imødekommet, og fra september 1928 blev Danmarks mest øde trinbræt etableret med den sædvanlige gamle skinne påsat navneskilt, og der blev lagt 5 gamle sveller som perronkant. Et nyt trinbræt var anlagt uden for lov og ret. Der var flere kilometer til det nærmeste hus, og trinbrættet kan ikke have haft den store passagermæssige betydning, men det var der indtil banen lukkede i 1969.

Triangeltog ved Lindenborg Å

Frank Sørensen

Aalborg - Hadsund Jernbane (AHJ)

Hans Jørn Fredberg

Bælum station 1968 med Scania-skinnebus.

Hans Jørn Fredberg

Komdrup station med Triangel-tog.

Aalborg – Hadsund banen åbnedes i år 1900 og kunne holde en slags 25-års jubilæum, idet der så tidligt som i 1875 var planer fremme om at anlægge en jernbane fra Aalborg over Hadsund til Randers.

Det var dog først med den store jernbanelov i 1894, at der kom realiteter på bordet. Aalborg - Hadsund Jernbane var en af de tre privatbaner med udgangspunkt i Aalborg og Nørresundby i loven. Interessen for banen var stor, så det lykkedes hurtigt at skaffe de nødvendige garantier, så der kunne gives koncession til bevillingshaverne i 1897.

Man kunne nu tage fat på bygningen af banen. Ved projekteringen havde man lagt vægt på at undgå større højdeforskelle, så de største stigninger var 1:100. Der skulle bygges 10 simple stationer, nemlig Hadsund, Bælum, Gistrup, Storvorde, Sønder Kongerslev, Skelund, Klarup, Gudumholm, Vaarst og Visborg.

I december 1897 var Nordjyllands Forenede Privatbaner med fællesdrift af de projekterede og under bygning værende baner med udgangspunkt i Aalborg og Nørresundby en realitet. Der var under den videre projektering og bygning af banen et tæt samarbejde med banerne, især Svenstrup - Års - Nibe banen – senere AHB.

I 1900 kunne banen indvies. I Hadsund havde mange set frem til, at den nye bane ville bringe folk til byen og dermed vækst og omsætning for de handlende. Man blev derfor noget skuffet, da man så den første køreplan, hvor det første af de tre afgange fra Aalborg ankom kl. 12.15, og det sidste tog fra Hadsund allerede kørte kl. 15.20. Køreplanen var tilrettelagt med udgangspunkt i forbindelser til og fra Aalborg.

(fortsættes side 45)

Finn Madsen

Rester af bro over tørvekanal nær Gudumholm station, hvor AHJ´s tørvespor udgik fra.

Vi var nu tilbage på den gamle banestrækning og kørte ud over den naturskønne Lindenborg ådal mod Lindenborg å. Hvor banen krydsede åen på er der blot lagt et betondæk ovenpå den oprindelige jernbanebro. Her lå Danmarks mest øde trinbræt. Læs artiklen andet sted på siden.

Vaarst station er der i dag ingen spor af i byen ud over gadenavnet Vaarst Banevej. Et lille anlæg er anlagt på stationsområdet. Også denne by voksede meget efter banen kom til byen.

Fra Vaarst frem mod **Louisendal** trinbræt går det ad dårlig jordsti, og den officielle cykelsti tager da heller ikke denne vej. Fra Louisendal trinbræt en kilometer længere fremme går det igen ad fin asfalteret sti.

Inden vi nåede helt frem til Gudumholm station, tog vi en afstikker ud i mosen for at se hvor AHJ´s tørvespor krydsede de to tørvekanaler under vejs. Ved den ene kanal kan brofæsterne ses og ved den anden kanal er hele broen med sveller intakt. Sidesporet blev under første og anden verdenskrig benyttet til store tørvetransporter. Sidesporet var underlagt Gudumholm station.

Gudumholm station, 36 km fra Hadsund. Stationen lå i læ af de vældige kridtbakker vest for byen og har haft stor trafik af sten og grus. Stationen blev i perioder benyttet af mergelbaner og under anden verdenskrig var der store tørvetransporter fra stationen.

Sejlflod station lå også tæt ved byen, der dog ikke udviklede sig væsentlig efter banens anlæg. Var nedsat til trinbræt de sidste år. Lignede ikke de andre stationer på banen og er formodentligt opført senere. Er i dag tilholdssted for FDF i Sejlflod.

Storvorde station 39 km fra Hadsund. Stationen er nedrevet, men lå for enden af Stationsvej. Blev ved nedlæggelsen af banen købt af kommunen og nedrevet nogle år efter, og der blev bygget Kommunekontor på stationsområdet.

Klarup station, 43 km fra Hadsund. Blev ikke anlagt ved Klarup by men reelt i nabosognet Romdrup og midtvejs mellem den oprindelige Klarup by og Romdrup by. Klarup by voksede omkring stationen og det oprindelige Klarup er i dag helt vokset sammen med de nyere dele af byen.

Kommunen købte station ved nedlæggelsen og udlejede til postvæsenet. I dag er stationen overtaget af postvæsenet og er posthus. Døre mod perronen er tilmurede. Stationen ligge på Postvej.

Gistrup station 47 km fra Hadsund. Ingen spor af stationen i byen og stationen er nedrevet. Den lå vest for Hadsundvej ved rundkørslen og syd for Nøvlingvej. Stationen blev placeret ved hovedvejen mellem Aalborg og Hadsund uden større bebyggelse i nærheden, idet det oprindelige Gistrup lå omkring 1 km mod vest i forhold til stationen. I begyndelsen af sidste århundrede var Gistrup station et yndet udflugtsmål for Aalborggenserne, der brugte stationen til besøg i Lundby bakker, et smukt naturområde ved Aalborg. Der blev anlagt afholdshotel i bakkerne, og der var særtog sommersøndage til stationen fra Aalborg og det blev nødvendigt at opføre en sommerventesal ved statioen.

Efter banens etablering opstod der lidt efter lidt et lille stationsbysamfund omkring stationen og i 1955 var der 228 indbyggere i byen.

Stationen blev købt af kommunen og nedrevet midt i 70'erne. Nogle pakhuse anlagt under anden verdenskrig er nedrevet for ca 10 år siden. Nøvlinvej blev anlagt på baneområdet.

Vest for Gistrup station stopper cykelturen idet det gamle spor det første stykke fra Aalborg bruges til industrisporet til Østhavnen.

Vi fortsætter mod Aalborg til **Gug** Station, 50 km fra Hadsund. Stationen blev anlagt i kanten af Gug hvor Vissevej krydser banen.

Stationen er i dag overtaget af spejdertroppen Hardeknud. Der er lavet højt træhegn ved perronkanten mod sporet, da godstog og Limfjordsbanen kører forbi her. Pakhus er nedrevet.

Turen slutter på **Aalborg** station, 53 km fra Hadsund, hvor Hadsundbanen endte på DSB's banegård. Det var spor 0 der var endestation for passagertogene. Sporet anvendes i dag bl a af Limfjordsbanens veteranotog.

Finn Madsen

Malet stationskilt på Sejlflod station. Herunder Gug station med industrisporet til Aalborg Østhavn i forgrunden. Her savnes stationsskiltet til gengæld.

Finn Madsen

I de første årtier havde Aalborg som omtalt mest ud af Aalborg - Hadsund banen. Generelt styrkede jernbanen de større byer under vejs ved, at landbrugsprodukter kunne transporteres til slagterier og andre større virksomheder eller til havnen i Aalborg, mens togene kørte de større byers produkter til videresalg i landdistrikternes forretninger.

Først i 1920'erne begyndte banen som mange andre baner at give underskud på grund af voksende omkostninger. Underskuddet måtte kommunerne langs banen være med til at dække, og det kølnede naturligvis interessen for banen, som mange desuden fandt gammeldags med de langsomme tog med lange ophold ved stationerne på grund af rangering. Landevejstrafikken var så småt begyndt at gøre sig gældende, og banen var ved at tabe terræn til landevejstrafikken.

Banens svar på konkurrencen fra landevejstrafikken var anskaffelse af motorvogne, der var billigere i drift end damptogene, så man kunne indsætte hurtigere tog, der var rene person- og posttog.

Under 2. verdenskrig havde banen en ny glansperiode med øget gods- og persontransport, da benzinrationering og mangel på gummi til bilernes dæk stort set bragte vejtrafikken til ophør, men det var også en vanskelig tid med mange restriktioner. Især den store transport af tørv fra Lille vildmose gav gode indtægter.

Efter krigen kom Aalborg Privatbaner atter i alvorlig krise, og en kommission gennemgik forholdene på banerne. Resultatet blev en udskiftning af lederne og en mere moderne og publikumsvenlig indstilling.

Man indførte i 1948 fire gennemgående tog mellem Randers og Aalborg. Det var en lettelse for mange passagerer, og fordelen voksede yderligere, da togene fra 1951 blev ført igennem til statsbanestationen i Randers.

Banernes fremtid blev vurderet af privatbanekommissionen i 1954. Aalborg - Hadsund banen fik følgende bedømmelse: *»Kommissionen er af den opfattelse, at Aalborg - Hadsund Jernbanes trafik nok kan motivere, at banens drift fortsætter ud over garantiperioden, der udløber den 1. april 1959, men det er uvist hvor mange år.«*

Baneudvalget havde anbragt de to Hadsundbaner i gruppe 3 baner, som burde nedlægges. Kørslerne på banerne fortsatte dog endnu en årrække, selv om gods- og passagermængder aftog. Driftsudgifterne og dermed underskuddet steg og nåede til sidst over en million kroner. Den 31. marts 1969 lukkede både den og Randersbanen.

Kilder:
Nordjyske jernbaner, Niels Jensen, 1976
100-året for Aalborg-Hadsund jernbane, Lokalhistorisk forening i Hadsund Kommune, 2000.
Avisartiker fra Aalborg Stiftstidene, 1969
www.nordjyllands-jernbaner.dk

Hans Jørn Fredberg

Gudumholm station i 1968

Hans Jørn Fredberg

Klarup station i 1968 med AHJ Sm 7 og „rumpeged".

Gistrup station marts 1969 med særtog fremført af Frichs-lokomotiv

Hans Jørn Fredberg