

Gudumholm - Mou Transportspor

En forbavsende »glemt« bane, en bane som det ikke har været let at komme ind på livet af.

Vel, det er 60 år siden den åbnede, og 50 år siden den lukkede, og det i sig selv er på en måde tilstrækkeligt til, at vanskelighederne melder sig.

Men ofte er det sådan, at der tid efter anden melder sig småoplysninger m.v., som — sammenstykket — kan give os hele mosaikken.

Her varede det 17 år, der selvsagt ikke er gået med alene at søge denne bane, men sideløbende med mange andre ting. En notits i Aalborg Stiftstidende i foråret gav imidlertid et par gode oplysninger, blandt andet to adresser på »medvirkende« og heriblandt var banens bygmester. Det lyder flot, men er ikke desto mindre realiteten.

I en alder af 88 år er »konstruktøren« idag fuldt ud i stand til at berette om store og små ting.

Og dette sammenholdt med en afsluttende søgning i Alborg Privatbaners arkiver i Landsarkivet i Viborg gav efterfølgende resultat.

Om det var anstrengelserne værd?

Det kan De selv dømme om.

Mousporet

eller hvad man skal kalde det.

Lokalt blev som regel anvendt betegnelsen tørvesporet om strækningen Gudumholm—Ny Høstermark og Mousporet derfra til Mou bro, ud på Mou bro.

At det er svært at vælge en entydig betegnelse fremgår af, at interessentselskabet, der drev banen, i skrivelser til Aalborg Privatbaner med blot to måneders mellemrum kaldte sig dels Mou—Gudumholm Tørvebane, dels Gudumholm—Mou Transportspor.

Uanset benævnelsesusikkerheden står det imidlertid fast, at banen forløb, som det fremgår af hosstående skitse. Fra Gudumholm til Ny Høstermark kan forløbet aflæses direkte af Geodætisk Instituts atlasblade fra 1920'erne, og resten er påvist »in natura« af flere i anlægget implicerede. Ikke på den måde, at der er rester at finde anno 1979, intet, det er alt sammen borte, der er sket meget i Lille Vildmose i de mellem-liggende 60 år.

Forudsætningerne for anlægget

var selvsagt landets prekære brændsels-situation, noget som også Anden Verdenskrig medførte for os alle.

Man må her erindre, at korttransporterne af tørv skulle ske pr. hestevogn — bortset fra den søværts transport. Og en sådan hestevognstransport havde selvsagt sin begrænsning, især her, hvor afstandene var betragtelige.

Inden vi taler om tørvetransporter m.v., er der nogle enkle talstørrelser, som nok vil være til støtte, når de ældre betegnelser benyttes fremover, nemlig at et hestevognslæs normalt regnedes til 1,5 tons eller 5.000—5.500 stk. tørv. At der gik 2.500—4.000 stk. tørv på én ton, alt efter tørvenes kvalitet og vægt, samt endelig, at der med en pramlast beregnedes ca. 30.000 stk. tørv.

Baseret på foranstående beregninger skulle der altså her være al mulig grund til at søge skinnetransport etableret. Afstanden til Gudumholm var relativt stor.

Men hvor fik man så en sådan bane fra?

Spormateriel var under krigen også en mangelvare.

Landets eneste større sporbruger var Hedeselskabet, der havde en lang række sporsystemer i brug Jylland over, de

var udlejet til forskellige lokale mergelselskaber for kortere åremål, hvorefter de »flyttede« til et andet mergelselskab.

Normalt blev spor og rullende materiel anskaffet fra Tyskland, men krigen medførte selvsagt, at der var stor efterspørgsel efter netop disse ting, bl.a. til anlæg af feltbaner.

En af regeringen nedsat Mergelbane-kommission fastslog i 1916 sammen med Landbrugsministeriet, at en hel del mergelspor skulle afgives midlertidigt til tørvetransportsektoren, og der blev i dette konkrete tilfælde stillet et beløb på 60.000 kr. til rådighed til anlæg af Mousporet.

9 km spor, 36 tipvogne og 2 damplokomotiver skulle der til, og der blev købt det nødvendige spor, 2 lokomotiver og 40 vogne.

Købet fandt sted på den måde, at Hedeselskabet var behjælpelig med formulering af en ansøgning i henhold til lov om anlæg af mergelbaner. Det var lov nr. 183 af 20.3.1915, og den 17.7.1916 forelå meddelelse om, at forannævnte 60.000 kr. var bevilget.

Også beløbets anvendelse fremgår af de arkiverede materialer, der var som følger:

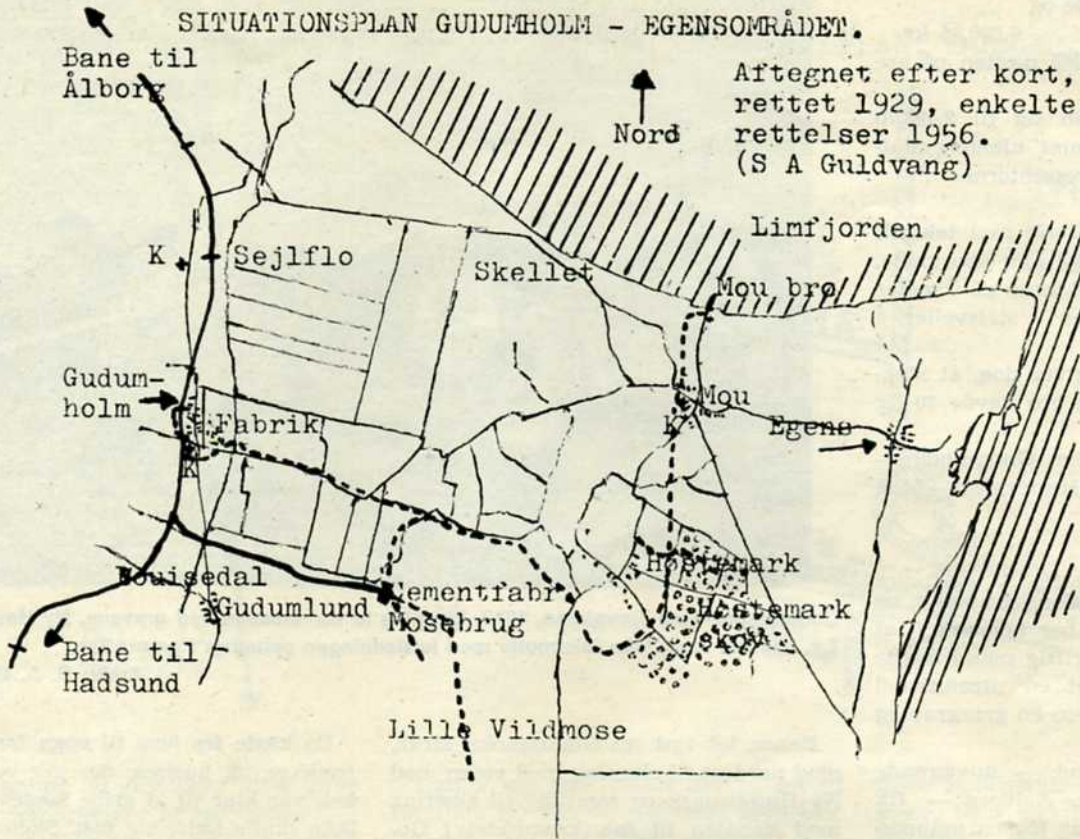
Spor og værktøj	32.505,44 kr.
Vogne	8.793,00 kr.
2 lokomotiver	11.549,29 kr.



Det er ikke Mou-sporets lokomotiv, ej heller banen Gudumholm—Mou, men det er fra samme tidsalder, ca. 1919. Lokomotivet er ikke ulig de to, der kørte på Mousporet.

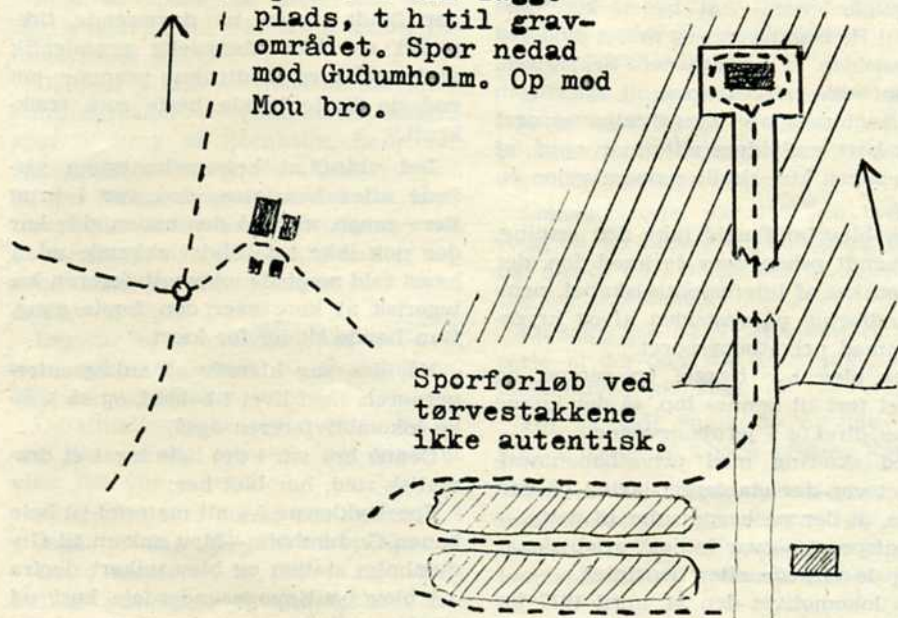
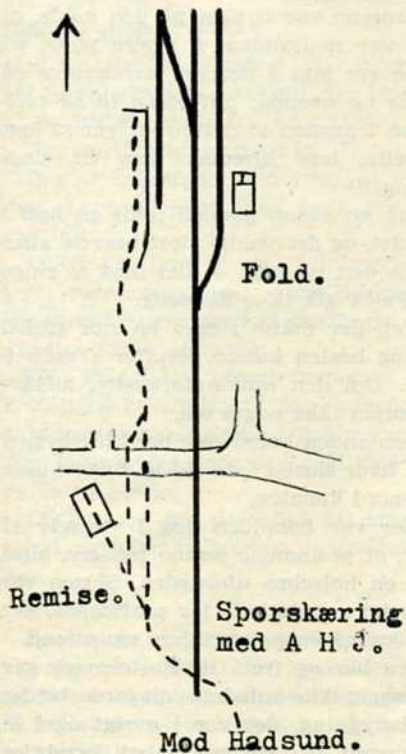
Arkiv: S. A. Guldvang.

SITUATIONSPLAN GUDUMHOLM - EGENSOMRÅDET.



Gudumholm station.
Ladespor t v, spor 2
med blindspor til rampe
t v.
Vejen mod højre går
til Høstermarkområdet.

Fabriksområdet ved
Høstermark. Vogn-
drejeskiven ses.
Spor t v til lægge-
plads, t h til grav-
området. Spor nedad
mod Gudumholm. Op mod
Mou bro.



Sporforløb på Mou bro. Bygningen på brohovedet var et rødt lagerskur.

Rampe, broer, remise og
overkørsler 6.890,06 kr.
Ialt 59.737,79 kr., altså næsten på øre
det bevilgede beløb.

Sporlægningen beløb sig til 2.493,70
kr., og dette beløb samt ulempeerstat-
ning afholdes af interessenterne.

Om sporet kan samtidig rent teknisk
oplyses, at det var 700 mm sporvidde,
samt at det var 7 kg skinner på 5 meter
sporrammer med hver 7 stålveller å
5,5 kg.

En enkelt kilde opgiver dog, at styk-
ket Høstermark—Mou bro havde 10 kg
skinner.

Banelængde var 9 km Gudumholm—
Høstermark og 5 km Høstermark—Mou
bro.

Anlægget af banen

blev så næste punkt på programmet, og
Hedeselskabet havde her bemærket, at
en ung — 25 år — driftig mand havde
projekteret og bygget en utraditionel
sportransport op mellem en grusgrav og
Storvorde station.

Denne driftige mand — nuværende
direktør Niels Thorn, Aalborg — fik
opgaven overdraget, og for en måneds-
løn på 200 kr. på egen kost og logi.

Arbejdsugen, 6 evt. 7 dage, arbejds-
dagen, 10—12 timer. Og så tog man fat.
Først med forhandlinger med Aalborg
Privatbaner, hvor direktør Rammeskov
også havde egne meninger om løsnin-
gen.

Bla. så banerne helst — støttet af vej-
myndighederne — at banen blev ført
ind til Hadsundsporet og drejet mod syd
på østsiden af privatbanen. Se skitsen.

Man ville herved opnå, at skæringen
mellem tørvesporet og privatbanesporet
faldt bort, endvidere ville man opnå, at
tørvebanen kun skulle passere vejen én
gang.

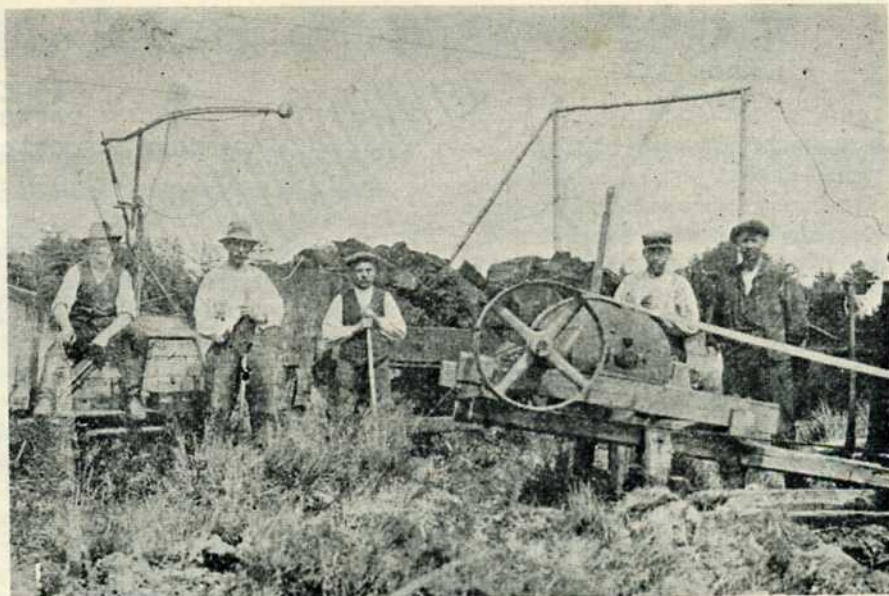
Det blev imidlertid ikke den løsning,
der vandt gehør, men derimod den, der
var ønsket af interessentselskabet, nem-
lig indføring på vestsiden af og kryds-
ning med privatbanesporet.

Der blev her bygget en rampe, og
sporet ført til dennes top, så der kunne
tippes direkte i jernbanevogne.

Ved skæring med privatbanehoved-
sporet var der etableret sikring på den
måde, at der på begge sider af dette —
i smalsporet — var indlagt afløbssko.

Og de virkede efter hensigten.

Da lokomotivet den 24. april 1917 for
første gang skulle passere stedet, var
skoen ikke fjernet, og lokomotivet af-
sporede og væltede ned af skråningen.
»Det var«, hed det, »et helt under, at de
to mand ikke blev knust i lokomotivet.«



Gudumholm—Mou Tørvebane, 1919. Læsning af tørvemasse ved gravene, Ny Høstermark.
T.v. ses det elektriske lokomotiv med luftledningen ophængt i granrafter.

Arkiv: S. A. Guldvang.

Banen løb syd om Gudumholm kirke,
mod nordøst til skæring med vejen mod
Ny Høstermark og samtidig til skæring
med kanalen til fabriksområdet i Gu-
dumholm.

Passagen skete skråt over såvel vej
som kanal, og over den sidste blev eta-
bleret en hejsebro, idet pramfarten skul-
le kunne passere uhindret. Mærkeligt
nok — og beklageligvis — kendes ikke
ét billede fra dette »nåleøje«.

Det kan måske lyde paradoksalt, men
der fandt endnu på daværende tids-
punkt en ikke ubetydelig pramtrafik
sted, også med studrukne pramme, om
end de fleste havde heste som træk-
kraft.

Det vides, at hejsemekanismen vir-
kede efter hensigten, den var i brug
flere gange, men på den anden side har
den nok ikke set tillidsvækkende ud. I
hvert fald nægtede lokomotivføreren ka-
tegorisk at køre over den første gang.
Han havde sit liv for kært.

Nå, den sag klarede så anlægsentre-
prenøren, med livet i behold, og så kun-
ne lokomotivføreren også.

Denne bro var i det hele taget et dra-
matisk sted, hør blot her:

Sporstykkerne (— alt materiel til hele
banen Gudumholm—Mou ankom til Gu-
dumholm station og blev udkørt derfra
—) blev på tipvognsunderdele kørt ud
til det sted, hvor sporelægningen skete.

Trækkraften var, ved anlægget indtil
Ny Høstermark, en hest, resten af ba-
nen blev anlagt med et damplokomotiv
som trækkraft.

En kæde fra hest til vogn formidlede
trækket, og kusken, der gik ved træk-
ket, var klar til at gribe kæden, så den
ikke skulle sætte sig fast. Skete det, fik
hesten vognene ind bagi, resultatet kan
man tænke sig til.

Kusken havde endvidere en lang
stang, så han i givet fald kunne »nød-
bremse« vognene. Primitivt må man
vel kalde det, men vel nok effektivt.

Det er da heller ikke om en sådan
bagfra-påkørsel, dette handler.

Broerne var bygget på den måde, at
der var nedrammet 6 svære pæle, på
disse var lagt 2 stykker jerndragere på
langs og ovenpå, på tværs, lå så svel-
lerne. I kanten af dette spor var så lagt
enkelte, løse brædder som en slags
»gangsti«.

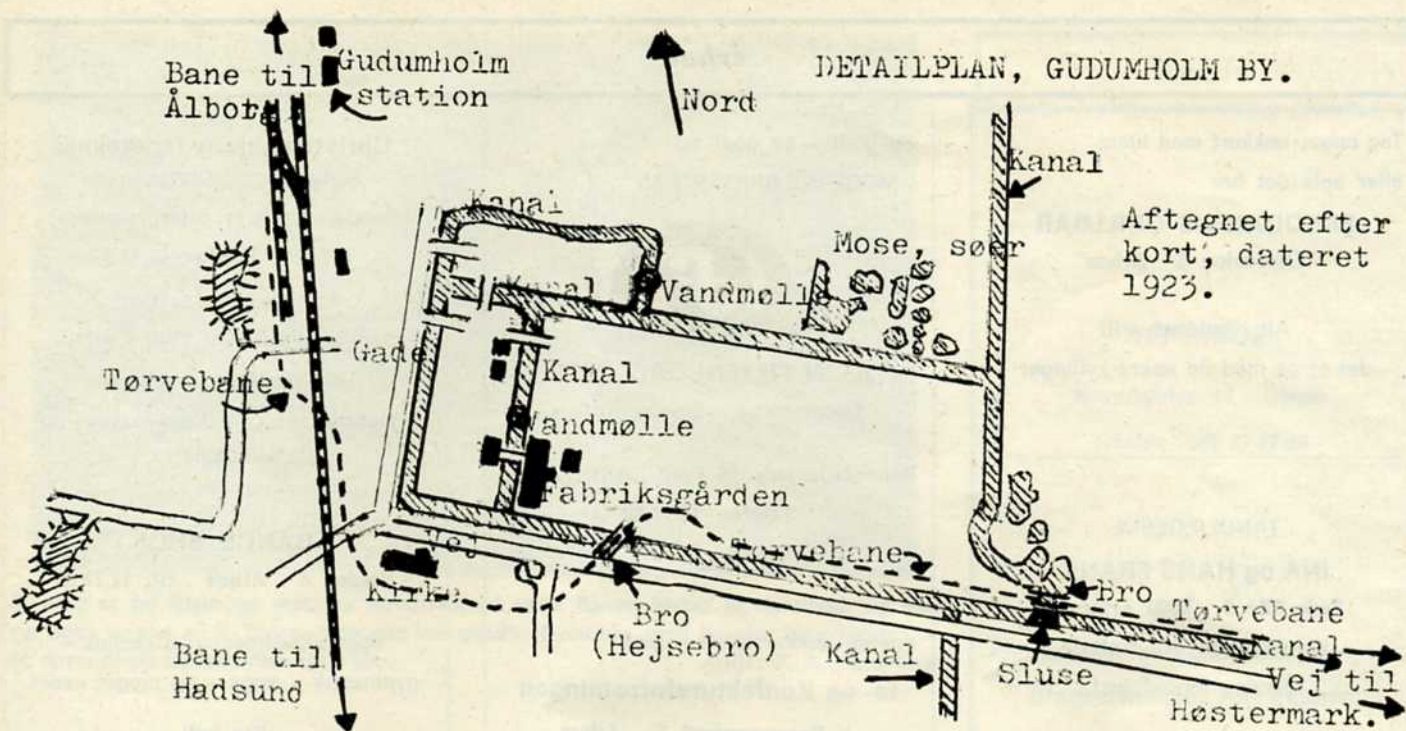
Fra en sådan gangsti faldt en hest i
vandet, og det voldte stort besvær atter
at få den på land — det med at ringe
til Falck gik ikke dengang.

Nej, der måtte rigges en stor trefod
op, og hesten kunne derefter »landsæt-
tes«. Om den kunne fortsætte, melder
historien ikke noget om.

Den anden betydende bro blev bygget
der, hvor slusen i sin tid lå, bygget over
syd-nord kanalen.

Her var frihøjden dog i sig selv så
stor, at prammene kunne passere, altså
var en hejsebro uforuden. Slusen var
i øvrigt »ventested« for prammene, der
her kunne vente på højere vandstand.

Fra her og frem til Høstermark gav
anlægget ikke anledning til jordarbejder
af betydning, det var i øvrigt også et
argument fra Hedeselskabet forud for



banens anlæg, at der ikke ville blive tale om jordarbejder af betydning.

»Nej, den blev slet og ret lagt ovenpå jorden« sagde en af anlægsarbejderne.

Dette er, som tidligere nævnt, en af årsagerne til, at der i 1979 intet kan findes. Medvirkende hertil er også, at disse områder helt er omkalfatret siden den gang, nu er der dyrket overalt, ingen kan se tørveskær, tørvemoser her.

Banens drift

blev fra starten i foråret 1917 overdraget til anlægsentreprenøren, der blev en slags driftsbestyrer for selskabet.

Togene begyndte at rulle.

Dog viste det sig ret hurtigt, at ideen med baneanlægget ikke helt svarede regning.

Fejlen var ikke at søge i anlægget eller i tørvemængderne, men derimod i vanskelighederne med at skaffe de nødvendige jernbanevogne.

De kolossale tørvetransporter på landsbasis bevirkede, at der i sommeren 1918 kun kunne leveres 2 á 3 vogne pr. dag, hvilket slet ikke stod mål med privatbanens løfter.

Og hermed var der altså sat en utilstet og uventet bremse på produktionen.

Hvad så?

Igen viste driftsbestyrerens initiativ sig opgaven voksen. Når man ikke kunne få jernbanevogne, kunne man måske få småskibe — og det viste sig, at det kunne man.

Kun 5 km spor skulle der til for at forbinde Ny Høstermark med Mou bro.

Denne bro var i 1908 anlagt af Aalborg Havn for et beløb af 28.000 kr. Længde 220 meter og med et dybtgående på 3,7 meter.

Altså helt tilstrækkeligt til at betjene førnævnte småskibe. Tørvene kunne derved let nå Aalborg, der var den absolutte hovedaftager.

Men så sporet til Mou bro. Hvor skulle man få det fra? Atter kunne Hedeselskabet hjælpe.

Der var i 1916 — trods anskaffelsesvanskeligheder — indkøbt et mergelspor til brug på Bornholm, Bodilsker sporet kaldet. Netop de aktuelle 5 km, og det kunne interessentselskabet købe formedelst 26.000 kr. Medvirkende var, at merglingen lå stille på grund af krigens mangelsituation. Sporet blev købt, anlagt og åbnet i 1918.

Der var nu to muligheder at spille på, men primært kørtes til Gudumholm, blot der var jernbanevogne nok.

Og situationen bedredes, enten det så var den skjulte pression, der virkede, eller det var generelt.

Allerede i 1919 kunne der leveres 4 á 6 vogne pr. dag og i 1920 8 á 9 vogne.

Dette medførte, at der i 1920 blev indlagt yderligere et sporstykke i forlængelse af tørvesporet på Gudumholm station, så der kunne læsses flere jernbanevogne samtidig.

Tørvebanen startede med de almindeligt kendte jernbanevogne á 1 kbm. Da

disse imidlertid, for at kunne rumme mere, blev forsynet med tørvehæk — trægitre — blev tyngdepunktet forrykket så meget oppefter, at de væltede for et godt ord.

Og nok skulle lokomotiverne have brændselsdepoter, tørv, anbragt ved sporet, men alligevel.

De to lokomotivførere havde i øvrigt en slags fuldmagt til at kunne handle, opkøbe tørv på deres daglige køreture, altså en meget fleksibel måde at drive et transportmiddel på.

Altså en slags kørende transportagent. Om de også kunne modtage bestilling på levering af kalk, grus m.m., er der ingen oplysninger om.

Lokomotiverne var 100 pct. tørvfyrede, og der blev i den anledning jævnligt tændt ild i omgivelserne, gnisterne føg fra skorstenen.

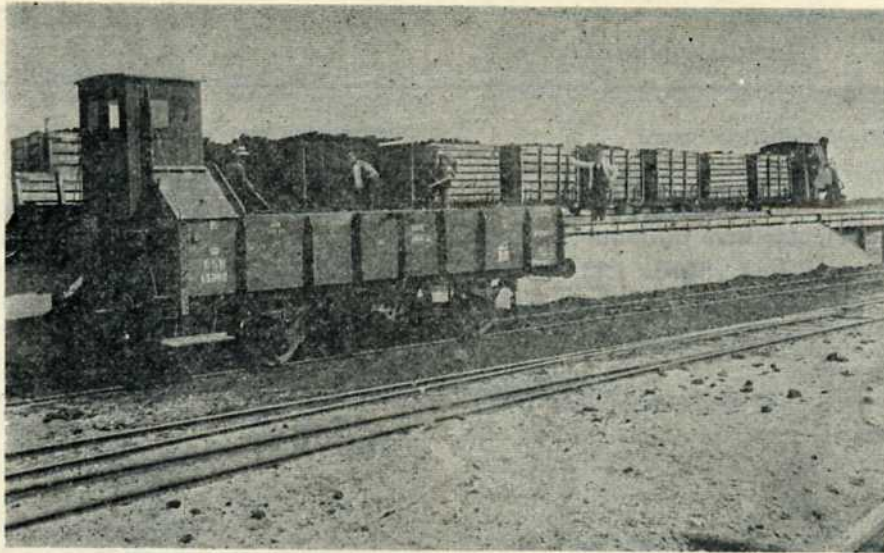
En tagbrand på Ny Høstermark medførte, at der blev isat gnistfang i begge lokomotivers skorsten.

For så vidt angik de nævnte jernvogne, havde N. Thorn også en løsning.

Der blev bygget kassevogne, træ, med nedklappelige sider. Det sidste medførte, at de var særdeles nemme at tømme ned i de ventende jernbanevogne.

Ydermere var de, og det var det egentlige formål, mere stabile at køre med Lavere tyngdepunkt.

Og prisen på tørv og transport.



Billedet er fra Stakroge stations tørverampe i 1919. Banen forløb til Barslund, og den var også bygget af N. Thorn. Vognene var ganske identiske med de, der blev bygget til og anvendt på Gudumholm-Mou bro. Arkiv: S. A. Guldvang.

Den kalkulerede salgspris i 1917 var ca. 4,00 kr. pr. 1.000 tørv, leveret i Aalborg. Heraf udgjorde fragten de 50 øre. Anslået mængde i 1917 var 15 á 20 millioner stk. tørv.

Altså slet ikke nogen lille forretning, selv om det kneb med at få jernbanevogne.

Men der blev også draget nytte af sporet på anden måde. Der blev først og fremmest transporteret kalk fra bakkerne vest for Gudumholm til de mergel- og kalktrængende egne, der blev transporteret bygningsmaterialer, grus, sten, korn o.s.v., så der i mange tilfælde var »gods« at befordre begge veje.

Også passagerer blev der transporteret, ikke nogen magelig transportmåde at skulle stå i disse tørrevogne, men når arbejderne skulle ud eller hjem, kunne det efter en lang og streng arbejdsdag nok lønne sig at benytte den foreliggende mulighed.

I øvrigt var koncentration af arbejdskraft, som man kender det fra mange andre steder, især vel fra Anden Verdenskrigs brunkulslejer, ikke aktuel i dette område.

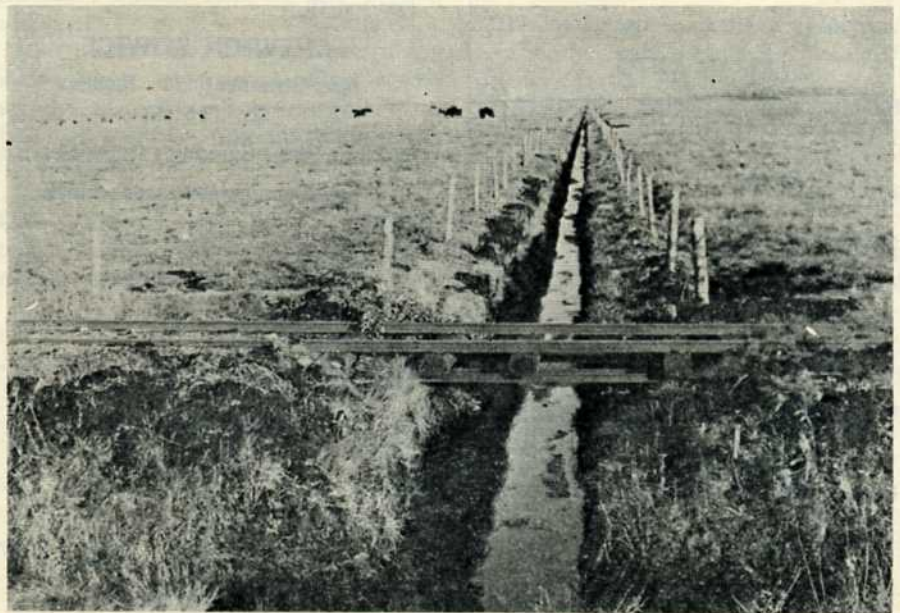
Produktionen kunne stort set finde sted på lokalt plan, producenten kunne få de daglejere, husmænd f.eks., der var brug for, og endelig havde mange husmænd o.l. deres egen lille »lokale« produktion, der så kunne afhændes til den handlende lokomotivfører.

Den største samling af tørveværker lå i Ny Høstermarkområdet, og det var da

også her, man mødte områdets største spormæssige sensation, nemlig en elektrisk sporbane.

Det var på daværende tidspunkt i høj grad en sensation. Et lokomobil trak en generator, der igen leverede strøm til en luftledning, der var ophængt i galger af granrafter.

Små, enkle elektriske »lokomotiver« trak så en beskeden vognrække. Hvorfor eldrift, kan man spørge.



Så enkelt kan der bygges »bro« over en grøft. Billedet er fra Lille Vildmose, men senere end Mou-sporet var i drift. Arkiv: S. A. Guldvang.

Rønde

Vær smart og velklædt

- gå i

NY MODE

Hovedgaden 47 . Rønde

Telefon (06) 37 17 86

Køb kød hos den rigtige slagter

Slagtermester Kaj Skaarup

Hovedgaden 35 . Rønde

Telefon 37 11 47

Alt i kød - flæsk - hj.lavet pålæg

Mørt og velhængt oksekød

Køb det bedste - det gør vi

Vel nok af flere grunde.

Bla. fordi denne kørsel dels efter dynd til ælteværk, dels fra ælteværk til læggeplads, og endelig ud på selve Mousporet, var så omfattende, at det ville kræve mindst 2 damplokomotiver for at kunne fungere tilfredsstillende.

Men også nok fordi området lå i og ved skove — gnistfare. Det bør nok nævnes, at netop i tørvegrave og i mo-seområder havde sporet sin store force. En hestevogns smalle hjul sank uvægerligt i, mens sporet, båret af svellerne, bød på langt større understøttelsesflade.

Tænk på vore dages gummikøretøjer, traktorer med store, brede hjul.

Som nævnt, dette var det væsentligste produktionsområde, og det var også fast sporforsynet, mens flere af de øvrige virksomheder, småvirksomheder, fik etableret et stikspor, når større partier skulle afsendes.

Da Cementfabrikkernes Mosebrug blev startet — 1.7.1919 — blev der lagt sporforbindelse ud dertil, en ret lang strækning, der senere blev købt af Cementfabrikkerne og indgik i disses meget omfattende sporsystem i mosen. Men det er en helt anden historie, en historie, der bl.a. fortæller, at samme firma under Anden Verdenskrig havde ikke mindre end 75 km smalspor i Lille Vildmose.

Sporets afvikling

Det trak op til vanskelige tider for tørveindustrien allerede i 1920—1921, da kulleleverancerne udefra begyndte at indfinde sig.

Dog ikke nok til helt at kvæle denne industri. Men tidligt næste år — 1922 — passerede prislejerne for tørv hhv. kul hinanden, det vil sige, at kul blev billigere end tørv pr. varmenhed.

Og så var det kold forretningsmoral, der talte. Hvad er billigst.

Helt døde tørveproduktionen dog ikke, der blev fremstillet tørv op gennem mellemkrigsårene, og under Anden Verdenskrig steg produktionen atter til uanede højder.

Også her var Lille Vildmose med i første række, og der var anlagt sporsystemer på snesevis af kilometer, men det er endnu en anden historie.

Landets tørveproduktion udgjorde i årene 1917—1921 1,3, 2,2, 1,4, 2,1 hhv. 0,8 millioner tons.

Mellemkrigsårenes produktion lå på ca. 0,4 millioner tons. Vel, det var hele landets produktion, men de ca. 60 pct. heraf kom dog fra jyske moser.

Selv om tørvne altså svigtede, trak en anden opgave i sporet, nemlig ønsker om mergelopgaver, kalkning. Ud-kørsel af kalk har, som tidligere nævnt, fundet sted sideløbende med tørvekørslen, og også i tiden derefter. Imidlertid ønskede Hedeselskabet at trække sig ud af disse interesser, og der blev da i 1924 givet tilladelse til, at banen, som det hedder i Landsarkivet, Viborg's papirer, kunne overdrages til trediemand.

Så vidt det har kunnet udfindes, har denne trediepart været Gudumholm Kalk- og Teglværker.

Selv om Mousporets historie slutter omkring 1930, er det sandsynligt, at der endnu ligger sporrester fra banen i Lille Vildmose. Dels købte, som nævnt, Cementfabrikkernes Mosebrug spor, dels har også Pindstrup Mosebrug op-trådt i købers rolle.

Det er klart, at hele sammenhængen, minutøst beskrevet, ikke kan få plads her, meget kunne — og burde — nævnes.

Som da Jacob fra Ø. Sundby (forhåbentlig kan det ikke falde ind under udlevering af CPR-numre!) skulle tjene en sum og derfor påtog sig en sommers arbejde i mosen. Kost og logi hos en husmand.

Men hvad skete. Allerede hele første nat lå Jacob og kaldte på Line. Næste nat det samme, og så drog Jacob til fods mod hjemmet. Den gik ikke, penge var ikke alt.

Som da den 9-, hhv. 14-årige Ejnar og Niels — de var begge »kuske« i Høstermark-området — i nattens mulm og mørke, sammen med deres fader, lånte

banens inspektionstrolje og på denne befordrede et par sække korn til møl-len i Mou, den lå nær sporet, fik det malet og så hjem igen på samme måde, et godt tilskud til rationerne.

Nej, det er farligt at trække enkelt-episoder frem, der er for mange, men har det øvrige — Mousporets historie — fanget interessen, er formålet nået.

S. A. Guldvang.

PRIVATBANENYT

VESTBANEN arbejder fortsat på udbygning af banens fjernstyringsanlæg. Især er det strækningen Varde—Oksbøl, der vil få glæde af fjernstyringen, idet det er her, der ofte er tæt toggang med indlagte militærsærtog til den nye bane til Oksbød Syd, og samtidig skal der jo være plads til den ordinære toggang. Oksbøl station forventes i denne tid indkoblet i fjernstyringen, og Janderup station i løbet af november måned. Billum vil i løbet af 1980 blive fjernstyret station.

(Poul Andersen)

VLTJ har fra DSB købt en udrangeret sporvedligeholdelsesmaskine. Denne er ombygget til motortrolje med kran. Planerne om ombygning af VLTJ Sm 16 til motortrolje er herefter opgivet. Sm 16 holder fortsat i remisen i Vemb, hvor den har holdt, siden banen anskaffede den brugte skinnebus fra Ålborg Privatbaner i likvidation i 1969.

HHJ er i gang med at forny sporet mellem Odder og Assedrup og mellem Beder og Gunnestrup. Samtidig med sporfornyelsen etableres krydsningsspor i Beder. Kun Beder og Viby J. er ikke tilsluttet fjernstyringsanlægget.

(OLJ)

LOLLANDBANEN har anlagt sidespor fra Grænge station til en nyetableret



Skønhed, De ikke aner
findes langs private baner



Strynøvej 1 . Funder . Silkeborg . Tlf. (06) 81 48 60
Autoreparationer — Køb og salg af biler
Forhandling af
Variant trailere og påhængsvogne