

Mergelbanerne i Danmark

Roebanerne i Danmark er elimineret – faldet for udviklingen. De sidste spor er optaget i løbet af 1968.

Mergelbanernes spor er derimod forlængst borte, idet der sidst smalspor-kørtes i slutningen af 1930'erne, men det meget store transportarbejde, som disse småbaner gennem et par menneskealdre har udført i visse dele af vort land, kan formentlig berettige til, at der her gives en kortfattet oversigt over mergelbanernes formål og placering i trafikbilledet.

Lidt historie om mergel

Ordet mergel – et gallisk ord siger Plinius – betyder kalksur lerjord. Ordet, og i og for sig også mergelens virkning jordbundsmæssig set, har været kendt længe i Danmark. At mergelen først i de seneste to århundreder er blevet udnyttet, skyldes såvel den manglende kommunikation som relativt ringe trang til udbytteforøgelse. Af de forannævnte 200 år har især de sidste 75 sat gang i merglingsarbejdet, hvis udgangspunkt er de istidsaflejringer, der er samlet i lejer spredt ud over landet.

En egentlig merglingseperiode kan der først tales om i årene 1820–1830, men trækraften satte selvsagt snævre rader i de cirkler, der kunne trækkes om de da kendte lejer, og det var først da Det danske Hedeselskab omkring 1870 tog sagen i sin hånd, at tankerne vandt alment gehør, og hestevognstransporten tog fart. Adskillige flere lejer blev da påvist, og disses bonitet blev tilmed vurderet. Udkørslen blev herefter fortrinsvis udført i frostvejr, hvilket medførte større læs med færre hestekræfter, og vi er så på vej over i sporæraen, hvor endnu større – flere læs kunne transporteres med minimal hestekraft.

En udregning i forbindelse med Hedeselskabets første skitseplaner til en sporvej (Damholt–Hodsager) kalkulerede således med, at en hest kunne trække ni gange så meget på et spor som på en frosthård vej.

Vi er da ved sporets begyndelse, men forinden vi kører videre lidt om det juridiske grundlag.

Lovmæssigt grundlag

De første mergelsporveje, de tre fastliggende, behandlede lovæssigt som

enkelttilfælde, hvor der på finansloven i hvert enkelt tilfælde blev stillet de fornødne midler til rådighed, og hovedretningslinierne var disse, at staten ydede fra fem sjettedele til syv ottende af anlægsudgifterne som rentefrie lån. Disse lån blev dog senere eftergivet. Da sporkørsel efter 1904 blev mere og mere almindelig, blev der lovgivet generelt, og lovene blev ændret i takt med udviklingen. Følgende hovedtræk, der går igennem disse love, kan nævnes: Bevilling til anlæg og drift af »..... smalsporbaner til transport af mergel, tørv, brænde og andre varer« meddeltes af ministeriet for offentlige arbejder, der dog kun kunne give sådanne bevillinger for højst ti år ad gangen.

Selskabets medlemmer skulle stille arealer vederlagsfrit til rådighed, øvrige arealer kunne af selskabet fordres stillet til midlertidig disposition mod fuld erstatning – også mod ulemper.

Årlig afsavnerstatning skulle afholdes over driften, hvorimod halvdelen af engangsydelser for arealerhvervelse afholdtes af staten, der endvidere ydede halvdelen af udgiften til jordarbejder, skæring af vandløb og veje samt sporlægning. Disse statsbidrag blev givet over finansloven.

Der var i lovene tilsikret amts- og andre myndigheder vidtgående indseen med såvel anlæg som drift, således måt-

te baneanlæg først påbegyndes, når politimesterens tilladelse forelå.

Amtsrådene var eneafgørende for så vidt angik placering af vejskæringer, og skulle godkende såvel skæringsvinkler som oversigtsforhold m. v.

Amtsrådene skulle endvidere give regler for maksimal togvægt, bremseudstyr, belysning m. m., altså udarbejde en slags politireglement for mergelbanerne.

Det kan tilføjes, at der normalt ikke blev givet tilladelse til sporlægning i vejrabat, men derimod ofte over en rørlagt grøft.

Sportransporterne

Disse deles naturligt i tre dele, nemlig:

1. De fastliggende mergelbaner.
2. Transportable mergelspor, herunder HAJs spor.
3. Mergelbefordring på trafikbaner.

De fastliggende mergelbaner

Som nævnt i indledningen fremkom Hedeselskabet omkring 1870 med de første skitseplaner til anlæg af sporveje, og intet er vel naturligere, end at det første anlæg var ført gennem det såre tyndt befolkede område i trekanten Herning–Viborg–Skive. Udgangspunktet var en vel beliggende og sær-

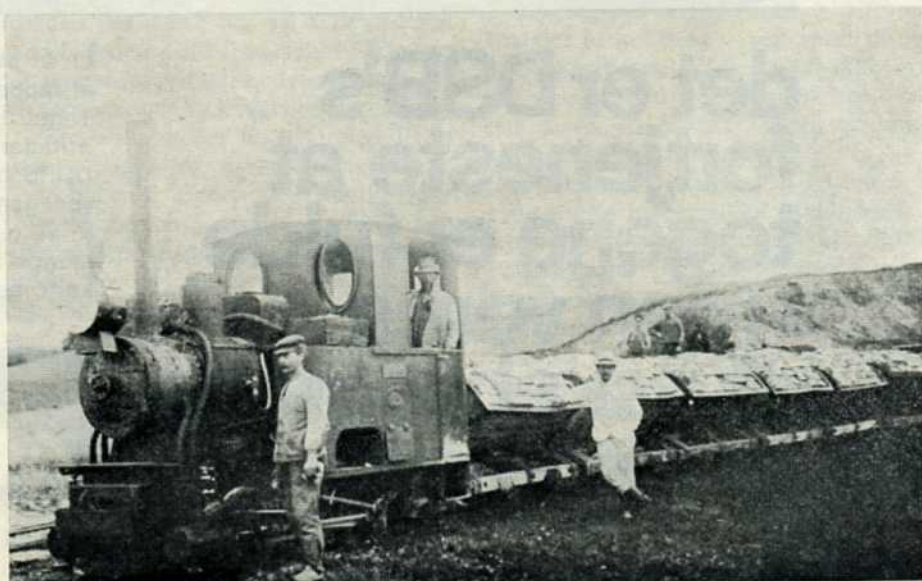


Fig. 2. Tipvognstog med mursten på Eskjær–Slyng 1916

deles velforsynet grav ved gården Damholt nord for Ikast.

Sporvejen, hvis navn blev Damholt-Hodsager-Mergelbane, blev åbnet den 20. oktober 1879. Sporvidden var 600 mm og banen ca. 20 km lang. Stålskin-ner af vægt 5 kg pr. m var lagt på halv-runde egelangsveller, der igen var for-bundet med egetværsveller. Til åbni-ngen anskafedes 12 vogne, faste trækas-ser på egetræsunderstel og med støbe-jernshjul, der senere viste alt for stor tilbøjelighed til brud.

Gården Damholt blev købt og indret-tet til bolig for entreprenøren og hans seks kuske. Endvidere var der stald til seks heste, idet der anvendtes 1-2 heste pr. vogntræk.

Vognene, der rummede ca. 4 t pr. stk., blev tømt ved håndkraft på en af de anlagte 18 lossepladser, hveranden med vigespor, og det var denne banes store force, at den havde svagt fald mod vest på hele strækningen, hvilket selvsagt gavnede kørselsøkonomien ganske væsentligt.

Svulleudrustningen viste sig hurtigt at være uhensigtsmæssig, og i 1884 fo-retoges udskiftning til normale tvær-sveller.

Passagen over banen Herning-Viborg, der fandt sted på fri bane, skete det meste af tiden på den måde, at trans-portable skinnerammer var i signalfor-bindelse med det hovedsignal, der »sty-rede« DSB-togene. Disse rammer var så svinget bort i togtid.

En periode anvendtes også »forhøjet overkørsel«, således at mergelvognenes hjulfanger løftedes over statsbanskin-nerne, men denne ordning medførte of-te afsporing af mergelvognene, og man-ge er de lokoførrapporter fra Viborg-banens tog, der beretter om stop på grund af spærret spor.

I årene 1918-1928 var sporene udlånt til statens brændselsnævn, men der blev atter kørt mergel i sommeren 1929, hvorefter banen lukkede.

Grindsted-Grene Mergelbane var nr. to, og der var da fra Hodsagerbanen indhøstet så mange erfaringer, at der,

da driften åbnedes den 1. juli 1886, ibrugtoges en meget mere moderne mergelbane.

Skinnerne var således af metervægt 8,75 kg, sporvidden 755 mm, grøft ved begge sider. Længden var også her ca. 20 km, og faldet mod vest lideledes ene-rådende (1:100). Vognene rummede 5 m³ og kunne tippe til begge sider, hvilket simplificerede aflæsningen.

Ydermere var man allerede da ved at indse betydningen af fleksibel trans-порт, idet der, foruden de 20 km »fast« bane, etableredes seks »sidebaner« med længde fra 1.300 til 2.800 meter. Som rosinen i pølseenden kom et stk. 20 hk damploko fra Henschel & Sohn - med tilhørende vandvogn, der kunne rumme en dagsration.

1887 byggedes remise, smedje og vandtårn i Stilbjerg, og i 1890 indkøbtes yderligere et damploko.

En af de seks sidebaner passede i øvrigt skråt over det, der nu er sta-tionsplads i Grindsted, og måtte flyttes under første verdenskrig, da banerne kom til Grindsted.

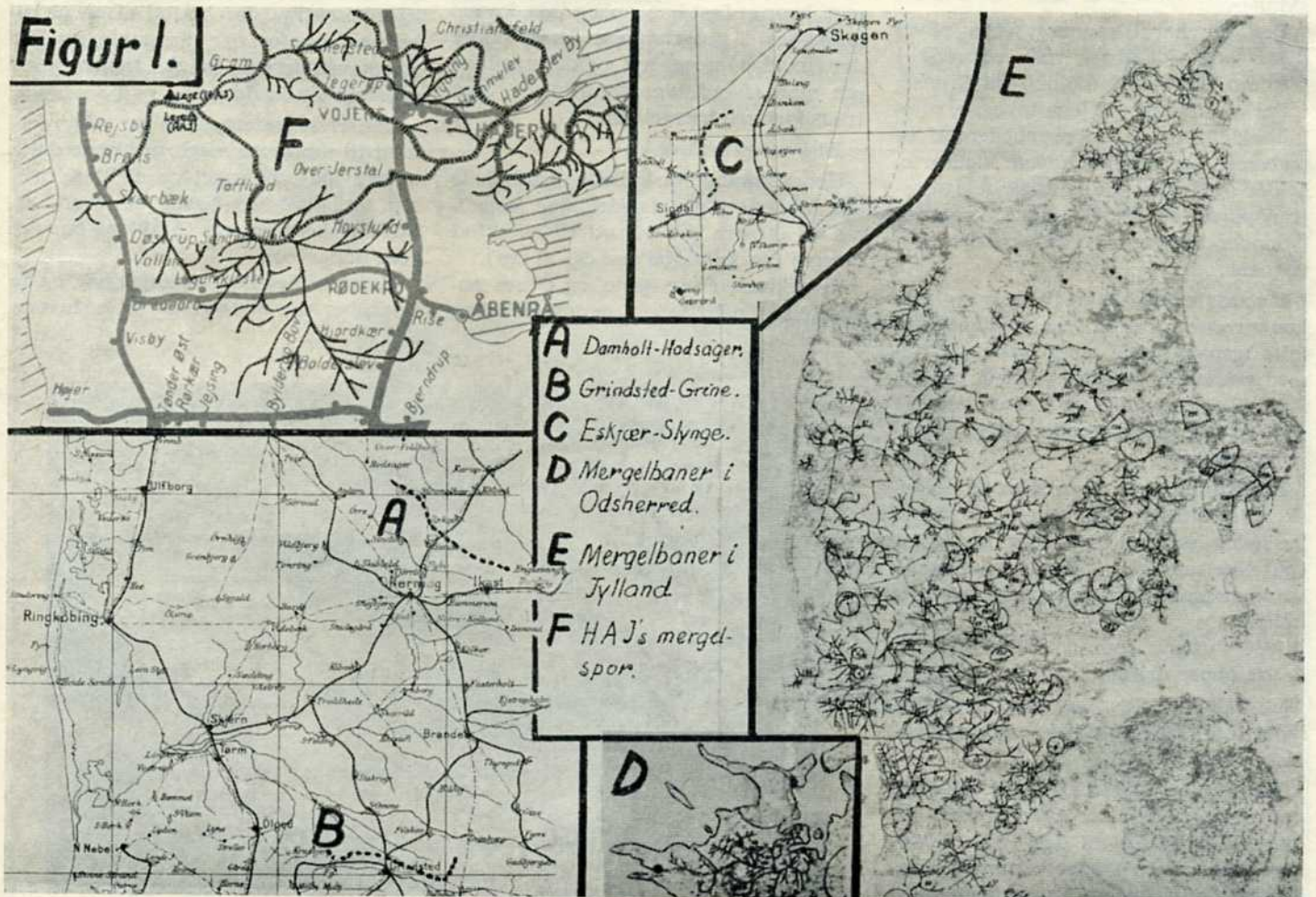


Fig. 1. Kort over mergelbanerne

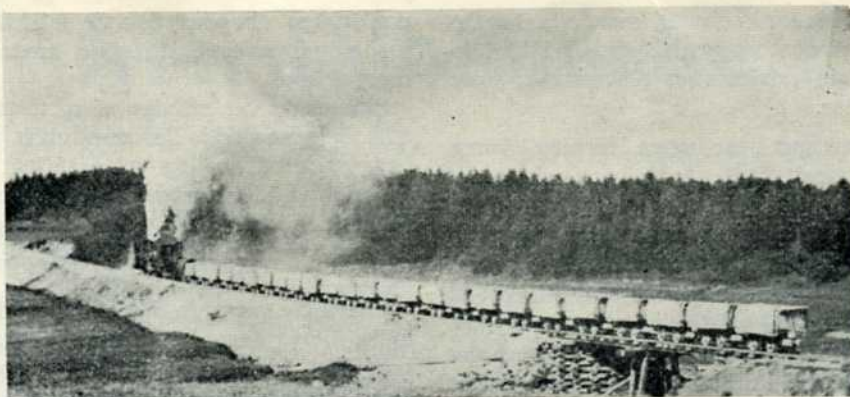


Fig. 3. Tog med forspand passerer dalsænkning og vandløbsbro på Tvis-Kloster mergelselskab

Denne banetilkønst medførte også, at mergelbanen måtte forlægges over en strækning på ca. 500 meter nord for Grindsted, hvor der byggedes tre viadukter for at føre mergelsporet under TKVJ, DSB resp. Sønder-Ommevejen.

Grindsted-Grene lukkede ca. 1928.

Eskjær-Slyng Mergelbane nordvest for Frederikshavn er nr. 3. 11 km lang.

Denne bane byggedes 1895-1896 med en sporvidde på 750 mm og med 7-8 kg skinner.

Der var her disponeret efter såvel heste- som lokodrift, men allerede i 1896 modtoges et damploko fra Krauss.

Der anskaffedes 22 jerntipvogne, rumindhold 2,5 t, og beliggenheden af et teglværk ved mergelgraven medførte, at der også blev banen nogle teglstens-transporter til del, jfr. fig. 2, hvor det netop er teglværksprodukter, der er i vognene.

I særdeleshed denne bane mærkede konkurrencen fra de i næste afsnit omtalte transportable mergelspor, der tilmed passerede banen i niveau, og der var i 1918 forhandlinger i gang med det sigte at søge banen omdannet til transportabelt spor.

Forhandlingerne førte ikke til de ønskede realiteter, men dog til, at der i beskeden udstrækning blev anskaffet flyttelige spor, der i nogen grad kunne kompensere for den manglende bevægelighed.

1934 sluttede den som den sidste af de tre baner driften.

Forinden de fastliggende baner forlades skal henvises til fig. 1, der angiver disses beliggenhed.

Fig. 1 viser ligeledes i store træk det net af spor, der har været spredt ud over Odsherred samt den jyske halvø, herunder også de senere omtalte Haderslev Amtsbanners transportable spor, og det kan sammenlagt give en fornem-

melse af, hvor stor merglingsopgaven rent spormæssigt har været.

De transportable mergelbaner

Tanken om disse var ligeledes fostret af Hedeselskabet og en følge af de mangler, der havde vist sig i de år, hvor de tre fastliggende baner havde været i drift.

Startstedet var Øster Brønderslev, hvor mergelselskabet kunne få grav, men hvor et fast baneanlæg ikke kunne indpasses i programmet. Altså skulle der findes på noget nyt, og det nye blev om man så må sige fremtiden - den transportable mergelbane.

1904 var startåret.

Hedeselskabet anskaffede og udlejede den fornødne sporlængde, lejen fastsattes til 30 øre pr. befordret kubikfod mergel (en kubikfod var ca. 10 læs).

Trækraften var heste, og disses anskaffelse påhvilede mergelselskabet,

der ligeledes måtte stille mandskab til såvel gravning som transport. Det sidste var f. eks. i Øster Brønderslev særdeles aktuelt, idet det bakkede terræn lagde beslag på en stor styrke af bremser.

Det anskaffede spor var af let konstruktion, hvilket må ses i relation til, at der skulle anvendes heste dels til, at sporet som nævnt var transportabelt. Skinnevægten var 7 kg/m, og af de i årene 1904-1915 anskaffede 115 km spor havde de 98 denne metervægt, mens 9 km vejede 10 kg/m og 8 km 12 kg/m.

Løsningen viste sig hurtigt at være noget nær det ideelle, og staten bevilgede derfor successive 430.000 kr. i årene 1904-1915 til Hedeselskabets foranvænte sporanskaffelser, der blev opdelt i ti selvstændige sektioner.

Sporvidden var stort set 700 mm.

Også vognmateriellet fulgte med det udlejede spor, og vognparken udgjorde i 1915 746 stk. jerntipvogne.

Til 1907 var hestekraften enerådende, men også på dette felt meldte ønsket om større effektivitet sig, og i 1907 kontraherede Bratten-Jerup Mergelselskab hos Frederikshavn Jernstøberi et »motorlokomotiv«, der bestod af en petroleumsbådmotor, der var monteret på et tipvognsunderstel, hvortil trækket blev overført via kædetræk.

Uanset at undervognen var svag i forhold til motorens vægt, mestrede dette køretøj på udmærket vis at klare driften, og i 1908 blev bestilt og leveret en lidt stærkere udgave (6 hk) på en sværere undervogn.

Hestene blev nu afskediget her, og de selskaber, der de følgende år kørte mer-

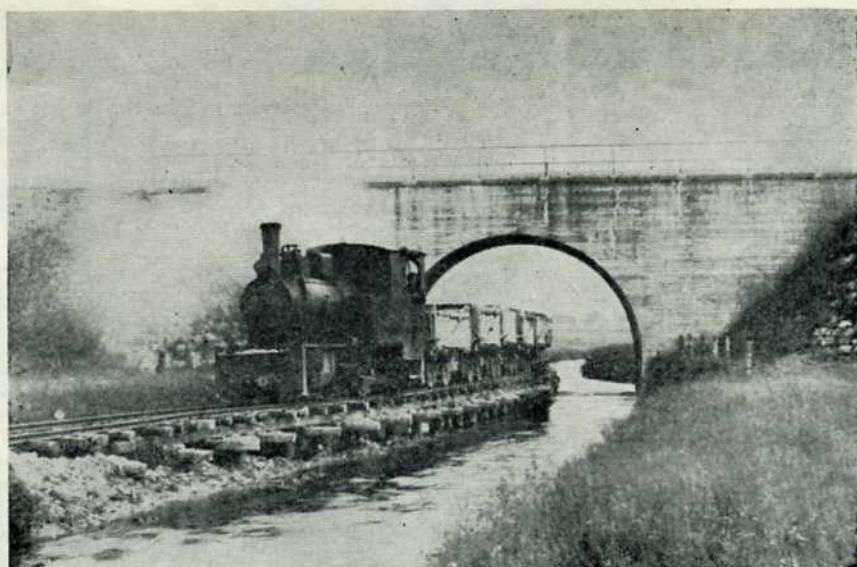


Fig. 4. Under DSB bro ved Glejbjerg 1932

gel ud, gik i større og større udstrækning over til motordrift.

Disse petroleumsmotorloko var her- efter stort set eneherkende til 1911, men – trods fremskridtet – forekom der mange klager over ustabil drift, og dette gav stødet til, at et selskab – Gratehede Mergelselskab – indkøbte et meget let damploko.

Lidenheden skyldtes selvsagt det spinkle spor, men fremkomsten af 10 hhv. 12 kg skinner medførte, at også lokoernes størrelse og ydeevne kunne øges, og af fem i 1912 anskaffede loko var de fire damploko og med en effektivitet på 10 hk.

Og så gik det stærkt. Allerede i 1913 var nyanskaffede lokos hk oppe på 20-25.

Det må her tilføjes, at lokoerne – ganske som hestene – skulle anskaffes af mergelselskaberne, og at det på grund af afskrivningsreglerne oftest var billigst at købe nye loko. Dette medførte selvsagt en kort levetid, der stod i grel modsætning til entreprenørmaskiner- nes levetid, jfr. herom senere.

De anskaffede tipvogne var af enkel type og rummede normalt kun 1 m³, de skulle være lette at sporsætte ved de uundgåelige spor afløb.

Udgangspunktet for sporsystemet var med en enkelt undtagelse en grav. Und-

tagelsen var Børmose-Vejrs Mergelspor, der i årene 1915-16 udgik fra Vrøgum station, hvortil mergel banekørtes fra Rindom.

Denne undtagelse opfordrede ikke til gentagelse, idet mergel kostede 8,00 kr. pr. m³ mod de 1,50-4,00 kr., der normalt var taksten, når der kørtes direkte fra grav.

Foranstående omfatter alene Hedeselskabets andel i mergelfordelingen, men hertil kom fra 1909 entreprenørudkørsel fra Blaksmark mergelleje ved Varde.

Hedeselskabets spor kunne ikke udlejes til andre end mergelselskaber, og da der hurtigt viste sig at være større sportrang, end Hedeselskabet kunne tilfredsstille, trådte først en enkelt entreprenør op på scenen, hurtigt fulgt af flere og allerede i 1914 var ca. 200 km entreprenøretjet spor i brug.

Driftsformen var stort set den samme som for tidligere nævnte baners vedkommende, når bortses fra, at lokomotivparken var baseret på mere langvarig beskæftigelse, og derfor ofte mere hensigtsmæssig dimensioneret og mere velpasset.

Mergling pr. spor gik sin gang under første verdenskrig indtil det i 1917 blev ministerielt dekretet, at flest mulige spor skulle stilles til rådighed for den

København

C. STEINMETZ & SØN

Blikkenslageri – sanitet – skiffer
bygningsarbejde
Udfører arbejder for DSB
Lindegårdsvej 37 · Charlottenlund
Telefon Ordrup 704

GRUSBAKKENS AUTOGUMMI

F. B. Staberg
Grusbakken 9 – 2820 Gentofte
Telefon 88 42 10
10 procent på alle anerkendte mærker

indenlandske brændselstransport (tørvespor).

Denne stilstand i merglingen varede til 1921, hvor Hedeselskabet takket være erstatningsbeløb for de afgivne spor samt for rullende materiel modtog 695.000 hhv. 310.000 kr. i erstatning.

For disse beløb anskaffedes nye spor og nyt materiel, hovedsagelig fra Tyskland, hvor disse ting efter krigen var overskudsvarer.

Allerede inden udgangen af 1921 var ti flyttelige spor i brug, 1922 i alt 14 og i 1923 i alt 18.

SPENO INTERNATIONAL S. A.

GENEVE



48/58-stens slibetog

Repræsentant i Norden:

SOPHUS BERENDSEN A/S

AMALIEGADE 10 · DK-1256 KØBENHAVN K · TELEFON (07) 148500



Merglingen gik så atter sin sejrsgang udover de to landsdele, indtil det sidste flyttelige spor var i brug i 1936, og forinden dette afsnit forlades, lidt om de relativt store jordarbejder, de besværligheder, der ofte var forbundet med mergelbaneanlæg.

Så store var visse af disse jordarbejder, at der mange steder i dag findes betydelige dæmninger, udgravninger, brorester udover den jyske halvø især.

Fig.3 giver et billede af et sådant anlæg. Et mergeltog fra Tvis-Kloster Mergelselskab, 25 mergelvogne, vandvogn samt to lokomotiver passerende dels bro dels dæmning.

Det kan eksempelvis nævnes, at Røding-Løvel Mergelselskab i 1914 havde 8 km entreprenørspor i brug og merglede over 18 km. Der var tre damploko i drift (10, 20 og 25 hk), og størstedelen af togene måtte fra lejet passere Skalsådal og derfra trække de to km op til Løvel by, en stigning på 1:50.

Togene formeredes derfor konstant med 15 læssede vogne og et loko i hver ende.

Østhadsherreds Mergelselskab kørte i 1927 med fast forspand, stigning på disse strækninger 1:30.

En højtliggende grav var stort set en traktionsmæssig fordel, når det ikke gik som ved Randrup mergelleje ved Kongerslev, hvor et træk læssede vogne startede i utide og endte i sporets rebroussement, forinden dette førtes under AHJ ud i Lille Vildmose.

Mergellejernes beliggenhed spændte i øvrigt fra den helt flade grav ved Hjalperup til dyb grav med stationært motoropræk ved Sønder-Nissum.

I stor udstrækning måtte disse mergelspor krydse bestående vandløb, veje, baner osv., og det gav anledning til ofte betydelige broarbejder. Hele præriebroer fandtes stedvis, hvor større vandløb skulle passeres.

Lettere gik det, når man, som det fremgår af fig. 4, kunne slå to fluer med et smæk og passere såvel vand som bane under et, og denne løsning blev anvendt ret jævnligt, selv om der ved højvande kunne være skumsprøjt for boven.

Banedæmninger var også et oplagt objekt, og mange er de midlertidige træafstivninger, der er opsat og nedtaget for at give mergeltogene fri passage under trafikbanerne.

Privatbanerne har i stor udstrækning tilladt niveauskæring, mens dette for DSBs vedkommende stort set kun har gjort sig gældende for Sønderjyllands vedkommende, jfr. herom senere.

Der er endvidere i en del tilfælde givet tilladelse til midlertidigt anlæg af tipvognsspor gennem bestående underføring og – i enkelte tilfælde – over bestående viadukt. Vejbredden var i sådanne tilfælde beskåret efter aftale med de lokale myndigheder.

Sluttelig skal i tilknytning til fig. 5 nævnes mergelsporenes mobilitet, transport fra den ene opgave til den anden.

Denne transport skete pr. bane og således, at der blev truffet aftale med banemyndighederne om tilladelse til at lægge et midlertidigt spor fra stationens læssevej til mergelgraven.

På billedet er det aflæsning af materiel på Mørkøv station i 1929, og det ses,



Fig. 5. Aflæsning af materiel på Mørkøv station 1929

Grenå

Det førende udvalg i
MODERNE GARDINER
finder man hos ...



Det store udvalg i chokolade
og konfektur, finder De hos ...

MUSSE KONFEKTUR
Lillegade 11 . Grenå . Tlf. 32 04 37
Speciale: Forh. af gaveæsker
fra Kathrine Andersens eftf.

Viby J.

HENNING A. SCHMIDT
Tandlæge B. J. Willumsens eftf.
Torvet 4 . Viby J. . Telf. 14 16 18
Konsultation 8-12 og 13.30-17
Lørdag lukket

ORMSLEV AUTOVÆRKSTED OG AUTOLAKERING

ved Kaj Slot og Børge Skjoldborg
Ormslevvej 413 . Viby
Telefon 28 10 20 og 28 10 40
Autoreparationer – Opretning –
Pladearbejde samt autolakering
udføres på alle vognmærker
NB. Lakering: mellemstor vogn
f. eks. VW kr. 500 – Garanti på lak 2 år

Kjellerup

Hvorfor give mere – når De kan få
HØJ KVALITET til en LAV PRIS ...



FYRINGSOLIE
Telefon (06) 66 70 96
Ester Hansen . Demstrup . Kjellerup

at mergellokoet er i brug, idet der læses sporrammer til brug ved den videre sporlægning.

Som kuriosum kan måske nævnes, at Bredekær mergelselskab i september 1919 fik tilladelse til en sådan aflæsning på Skibbild station, herunder også til at passere DSBs spor i niveau i nordenden af stationen.

Tilladelsen blev udnyttet, arbejdet afviklet, og så den 4. marts 1921 kl. 7.30 futede pludselig et loko og to vogntræk over statsbanernes spor.

Følgen af denne egenmægtige handling var politianmeldelse, og det er at læse i Vestre Landsrets dom nr. 743/1921, den 25. august 1921, at »... de to sigtede vil være at straffe med simpelt fængsel hver i 14 dage.«

Som afslutning af afsnittet om de transportable mergelbaner kan man spørge, hvor blev nu alle disse spor, alle disse vogne m. m. af. Svaret er, at en hel del entreprenørmateriel endnu er lagret og næppe kommer i brug mere, idet større og mere effektivt materiel nu anvendes af entreprenørerne.

Alt det øvrige er spredt bogstaveligt talt for alle vinde. Den anden verdenskrig tog sin store bid, idet mange kilometer spor samt rullende materiel atter kom til at tjene landets brændselsforsyning i form af tørve- og brunkulsbaner.

Endvidere er der solgt spor og rullende materiel til mange sider, teglværker, cementfabrikker, kalkværker, savværker, industrivirksomheder osv., og en hel del af disse spor er endnu i brug rundt i landet.

Haderslev Amtsbaners transportable mergelspor

Som det ses på fig. 1, er der også i Sønderjylland merglet via transportable mergelspor af forannævnte art (Hedeselskabet resp. entreprenører.) Det ses også, at der har eksisteret et lignende net af transportable spor udgået fra Haderslev Amtsbaner.

Disse sidstnævnte spor var som HAJs spor meterspor, og var etableret på initiativ af HAJ, der i samme anledning opkøbte mergellejer samt anskaffede de fornødne rullende materiel – vogne med tipbare trækasser. Den bestående lokopark kunne magte også denne op-

gave.

Relativ kort tid efter 1920 startede disse kørsler, der, som det ses i fig. 1, strakte sig langt ud over det, der må betegnes som amtsbanernes normale opland. Fig. 6 viser således et mergeltogs pasage af Bredebro-Løgumklosterbanen ved Bedsted-Løgum.

Som det kan ses, passerer der her i niveau, og dette var, som det også fremgår af fig. 1, tilfældet adskillige steder i Sønderjylland.

Amtsbanerne udkørte i årene 1920–37 ikke mindre end 102.000 vgl. à 10 t.

Københovedlejet syd for den gamle grænse fortjener en kort omtale, idet der fra dette leje også blev leveret mergel til Danmark før første verdenskrig.

Uanset grænseproblemer var der ved fælles aftale landene imellem bygget en interimistisk bro over Kongeåen, og – ligeledes ved fælles aftale – set bort fra toldeftersyn af togene.

Det var i øvrigt dette lejes store entreprenørdamploko, der, når de trak op på dalens nordside, ofte havde en mand siddende på sikkerhedsventilen!

Ved krigsudbruddet blev sporet på den danske side af grænsen dækket af jord, idet der blev trukket en plovfure på hver side.

Sporet kom dog ikke mere i brug.

Mergelbefordring på trafikbaner

Uanset at dette ikke direkte kan rubriceres under begrebet mergelbaner, er der dog på trafikbaner befordret så store mergelmængder, at nogle få ord herom kan være på sin plads.

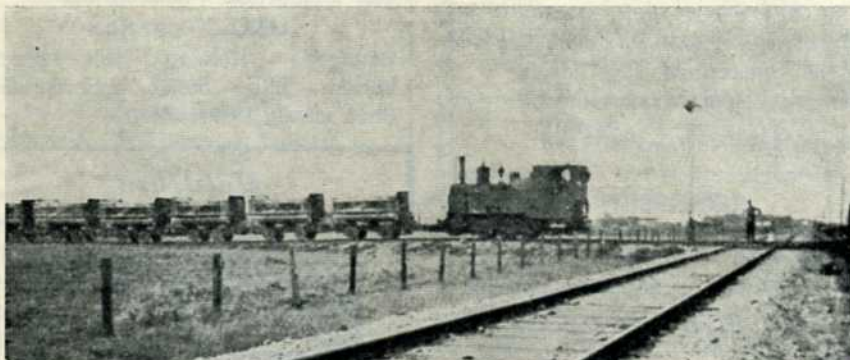


Fig. 6. Rødekro-Løgumklosterbanen passerer ved Bedsted Løgum 1932

Hobro

Salonen for moderne hårkunst

FØTEXHUSETS

DAME- og HERRESALON

ved Anni og Toni Quaranta

Adelgade 73 – Hobro – Telf. 52 21 80

1. kl.s individuel behandling udføres

Vær prisbevidst – Kør til

UNO-X

ved Kr. Krogh

Skivevej 28 – Hobro – Telefon 52 19 42

Benzin – Olie – Vask – Smøring

Reparationer

Skanderborg

Det store udvalg i legetøj samt gaveartikler – finder De hos ...

»TANTE LILLI«

Adelgade 64 . Skanderborg

Telefon 52 05 62

Der har på dette felt været truffet en del særforanstaltninger, dels anlæg af normalspor til mergellejer, f. eks. Klåbygård (Hviding) og Rindom (Ringkøbing), dels særlige mergelsidespor, f. eks. Borris mergelspor og Gedhuset mergelspor.

Endelig har der i enkelte tilfælde været etableret specielle mergelspor (smalspor) fra grav til nærliggende station, f. eks. Haraldskær.

Vi kører til

HERNING AUTOVÆKSTED

ved mekaniker Tommy Bonne

Fonnesbechsgade 16, Herning

Telefon 12 83 35

1. kl.s autoreparationer udføres på alle vognmærker



husholdningsgas

autogas

industrigas

8220 BRABRAND . TELEFON (06) 26 04 00

LØGSTØR – VEJEN – ODENSE – NÆSTVED

Normalsporforbindelse til grav var oftest og smalsporforbindelse altid udført af mergelleverandøren, der i flere tilfælde også leverede trækraft til/fra stationen.

Et af de store lejer, hvor banerne leverede den nødvendige trækraft, var Kølsen mergelleje, ejet af Alhedens mergelforsyning.

Allerede i 1924 passerede dette leje de første 100.000 afsendte jernbanevognladninger, hvoraf flertallet gik til Herring-Viborgbanen.

Lejet var i brug 1906-34, og på den måde, at der var afsluttet overenskomst med fængselsvæsenet om, at fanger skulle foretage læsning.

Oprindelig beskæftigedes 20 Horsensfanger i 6-7 sommermåneder, men i begyndelsen af 1920'erne var 38 fanger beskæftiget her. Der var etableret en særlig lille barakby med egne fængselsbetjente.

En meget stor part af disse vogne var »Fri-bane-vogne«, og der var indrettet ind til 11 aflæsepladser mellem to stationer. Vognene kobledes af arbejdstog en for en, og lokoet blev holdende ved den sidste aflæseplads, hvorfra der returneredes optagende de tomme vogne.

Enkelte privatbaner kobledes dog af plantog, og lod et senere plantog skubbe den eller de tomme vogne til nærmeste station.

Slutning

For i ganske enkle tal at vise, hvilke kolossale tal, der har været tale om befordringsmæssig set, hvilke proportioner transporterne havde, kan oplyses, at der på trafikbaner fra denne transport begyndte i 1889 fra et leje ved Funder og indtil 1940 er befordret 6.424.000 tons mergel og 622.240 tons gødningskalk.

For så vidt angår de direkte mergelspor, er der til landets 310 mergelselskaber udkørt 15.000.000 m³ mergel, eller omsat til tons - 44.500.000.

Dette kan f. eks. sammenholdes med, at DSB i driftsåret 1913-14 i alt befordrede 6.290.000 tons gods og i driftsåret 1937-38 5.040.000 tons gods.

Julegave . . .

JERNBANE-BLADETS SÆRTRYK
V. E. Johansen

Erindringer fra GDS og HHGJ
44 sider, 30 illustrationer. Kr. 6,00

Nordbanen 100 år. 1965
32 sider illustr. Kr. 2,50

Fredericia-Århus 100 år. 1968
24 sider illustr. Kr. 2,50

ÆLDRE ÅRGANGE fra 1968
haves a kr. 15,00

Ukomplette årgange af ældre dato
Alle priser er inkl. moms og porto
Indsend beløbet på det, der ønskes, til

postkonto 6 00 82

Jernbane-bladet - 2650 Hvidovre

DØDSFALD

Stationsforstander J. Duus
fh. Tølløse, 92 år.
Lokofører R. N. Rasmussen
fh. mdt. Kbhvn. Gb, 86 år
Stationsforstander H. Grasbow Olesen
Rask Mølle 1927-1957, 82 år
Overbaneformand J. T. Johansen
fh. overingeniøren Nyborg, 83 år
Stationsbetjent Aksel P. Christensen
fh. Rungsted Kyst, 79 år
Overportør H. O. Jensen
fh. mdt Enghave, 74 år
Lokofører Chr. Olesen
fh. mdt Helsingør, 76 år
Lokofører V. Christiansen
fh. mdt Helgoland, 75 år
Godsekspeditor O. M. Olesen
fh. Kbhvn. rejsegods, 74 år
Stationsforstander E. Aamand
Roskilde 1961-71, 68 år
Lokomester J. C. Danielsen
ddt Kbhvn. Gb, 66 år
Lokomester C. H. Kann
ddt Korsør, 68 år

Kolding

Det store udvalg i
MODERNE STOFFER samt
STOFRESTER finder man i...

STOFMAGASINET

Tøndervej 62 . Kolding . Telf. 52 63 50

Alt Glasarbejde udføres

LÅSBYGADENS GLARMESTER

ved K. Mortensen
Låsbygade 72 - Kolding - Tlf. 52 60 99
NB. Vi er specialister i autoruder
og har døgnvagt.

BECH & NIELSEN

Tømrermester
Maskin- og bygningsnedkeri
Sdr. Ringvej 40 - Kolding
Telefon 52 50 05

Spec.: Gulvafslibning

FRA KLUBBERNE

Helsingør Jernbaneklub

Den store succes med kørsel på Amagerbanen mellem Amagerbro og Kastrop gentages i år, hvor der køres på 2 søndage den 26. november og den 3. december.

Dansk Jernbaneklub

Traditionen tro arrangerer DJK juleudflugt med damptog søndag den 10. december. Turen foretages i år over Nordbanen og Gribskovbanen med HJK' loko ØSJS nr. 7 og personvognsmateriel fra samme klub. Se program for turen med tider, priser og anmeldelse i DJK's medlemsblad Jernbanen nr. 6 oktober 1972.

BOGHJØRNET

Gyldendals Traner

Giuseppe Tomasi di Lampedusa
LEOPARDEN

Omkring 1960 læste jeg denne betagende slægtsroman første gang, men da det var under et hospitalsophold, hvor tusind ting og gøremål forstyrrede læsningen, fik jeg ikke det fulde ud-

SIKKERHEDSFODTØJ

STÅLEX

Godthåbsvej 177 . 2720 Vanløse
Telefon FA 8 . Giro 15 70 06

MALERFIRMA

SJØREEN & CO. A/S

Jens Baggesensvej 41 . Århus
Telefon (06) 16 56 33