

Moler-baner på øen Fur



Molergraven i Knuden ca. 1848

Små kieselalger i millionvis iblandt opslemmet ler (plastisk ler), der er hovedingredienserne, og heri er blandet – lagvis – vulkansk aske, helt op til 179 så være nok om råmaterialet og derefter til sagen – til banen, hvis samlede forskellige lag er påvist et sted. Lad det længde ved er 2–2½ km.

Sporvidden er 765 mm

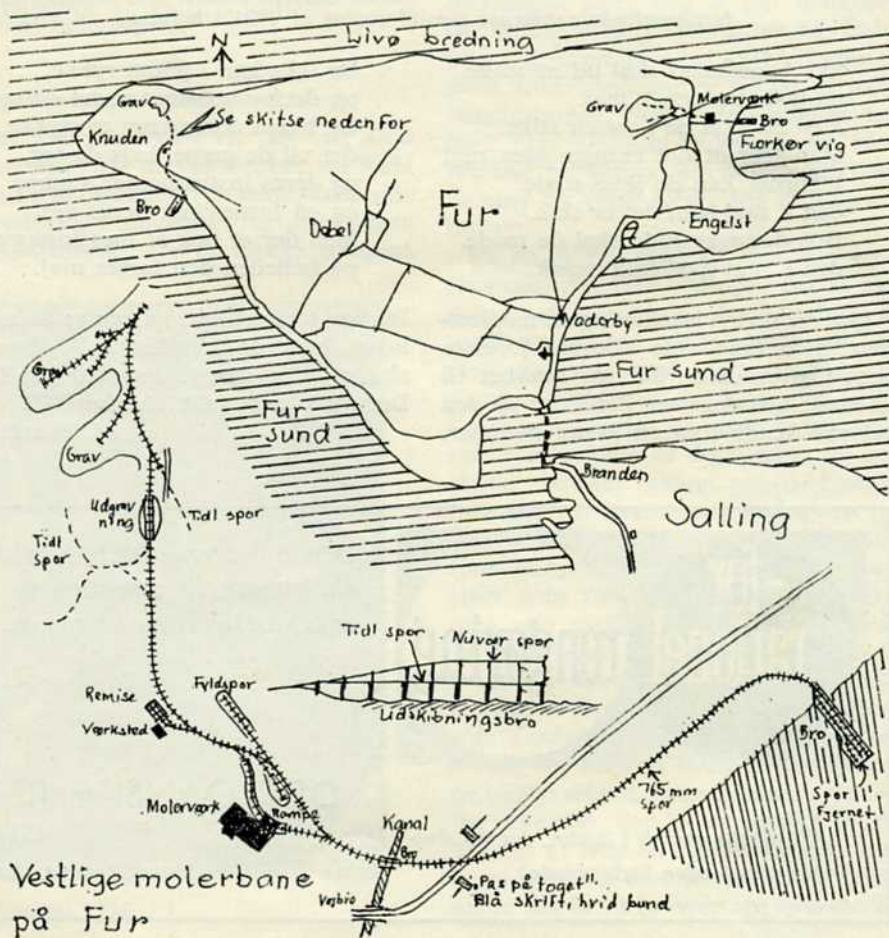
Og det rullende materiel, ja det byder såmænd ikke på overraskelser, tipvogne som de ses de fleste lignende steder. Ej heller de 2 Ruston & Hornsby traktorer, men een ting skal uvægerligt nævnes – vedligeholdelsestilstanden. Få steder om nogen steder i det hele kongeriget findes så velholdt materiel, som det vi møder her. Det gælder det rullende materiel, men det gælder i lige så fuldt mål også selve sporet, det er regulært »fri-bane-spor« – ikke noget a la teglværksrutschebane her.

Fra Branden i Salling er der en glimrende udsigt over øen Fur.

Næsten oversigt al den stund, at øen hæver sig fra sydsidens lave kystlinie op mod nordsidens højder. 5 minutter forinden færgens afgang venter kun en bil på færgen, her er i hvert fald ingen kø.

Nu er dette ikke så meget lovprisning af øen Fur's lyksaligheder, som det er en omtale af øens molerbaner, eller rettere den ene, den vestligste af disse. Den vestligste til forskel fra den østligste – øen har kun 2 sporsystemer – der ligger ved Færkør vig og som har udskibningsbro heri. Også denne sidste har altså spor, endda ret omfattende, men brugen af disse spor er aftagende, så aftagende, at det forventes, at de har udspillet deres rolle i løbet af meget få år.

Allerede nu bruges »havnebanen« – sporet til og ud på udskibningsbro – alene til vogndepot. Nej, vi vender os til den vestlige, den der fra lejet i Knuden fører til fabrik og derfra videre til »havnen«, men forinden en beskrivelse af dette lille men særprægede banesystem, blot dette om Fur og moler, at øen er 22 km² og har rige lerforekomster, samt at disse forekomster stammer fra ældre tertiærtid (Eocæntid).



Vestlige molerbane på Fur

Efterår 1966

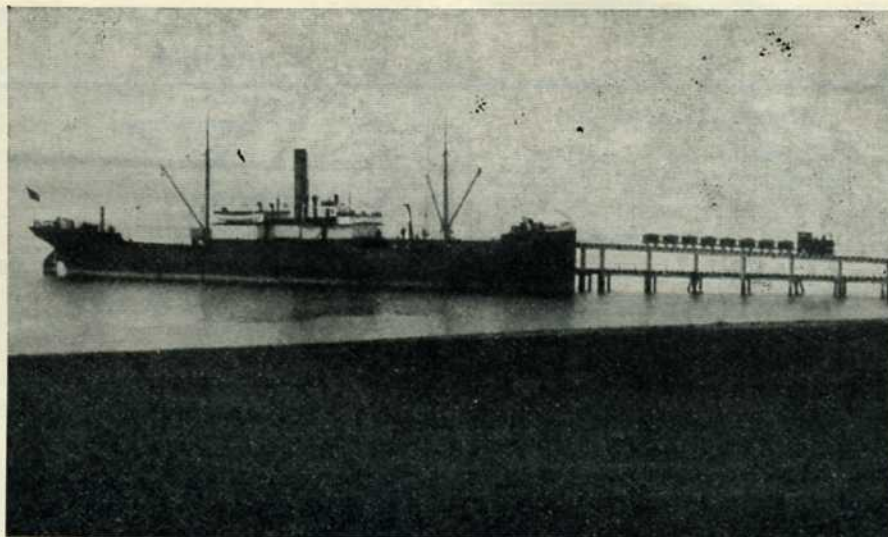
Og så det gamle damplokoværksted (for der har været dampdrift), det er et mindre privatbaneværksted lig. Hvor meget bruges banen så, vil De spørge. Svaret er: Hele tiden. Al transport — grav fabrik sker pr. spor, og da heromhandlede besøg fandt sted, passerede også et tog til/ fra havn.

Dette sidste — udskibningsbroen — er dog ikke noget stort nummer, og De kan da også af hosstående sporskifte se, at den nederste sporelægning er fjernet, alene på øverste etage går der spor.

Er De interesseret, så hør her

Der findes overalt Adgang-forbudt skilte, oven i købet skilte med mere manende tekst end vanligt, endog politianmeldelse trues der med, men, lad det være sagt også: sjældnen imødekommenhed blev ihvert fald i nærværende tilfælde gæsterne til del.

Og så dampen. Den må have sin lille omtale. 2 damploko har arbejdet her i



Udskibning fra Fur ca. 1939

årene 1925—1950'erne, hvor de blev op-hugget. Maskinerne — se i øvrigt billede — havde følgende data:
Fabrikat Orenstein & Koppel.

Fabriksnummer 11.122—11.123.

Byggeår 1925.

Ophugget 1956, idet dampkørsel dog ophørte ca. 1953.

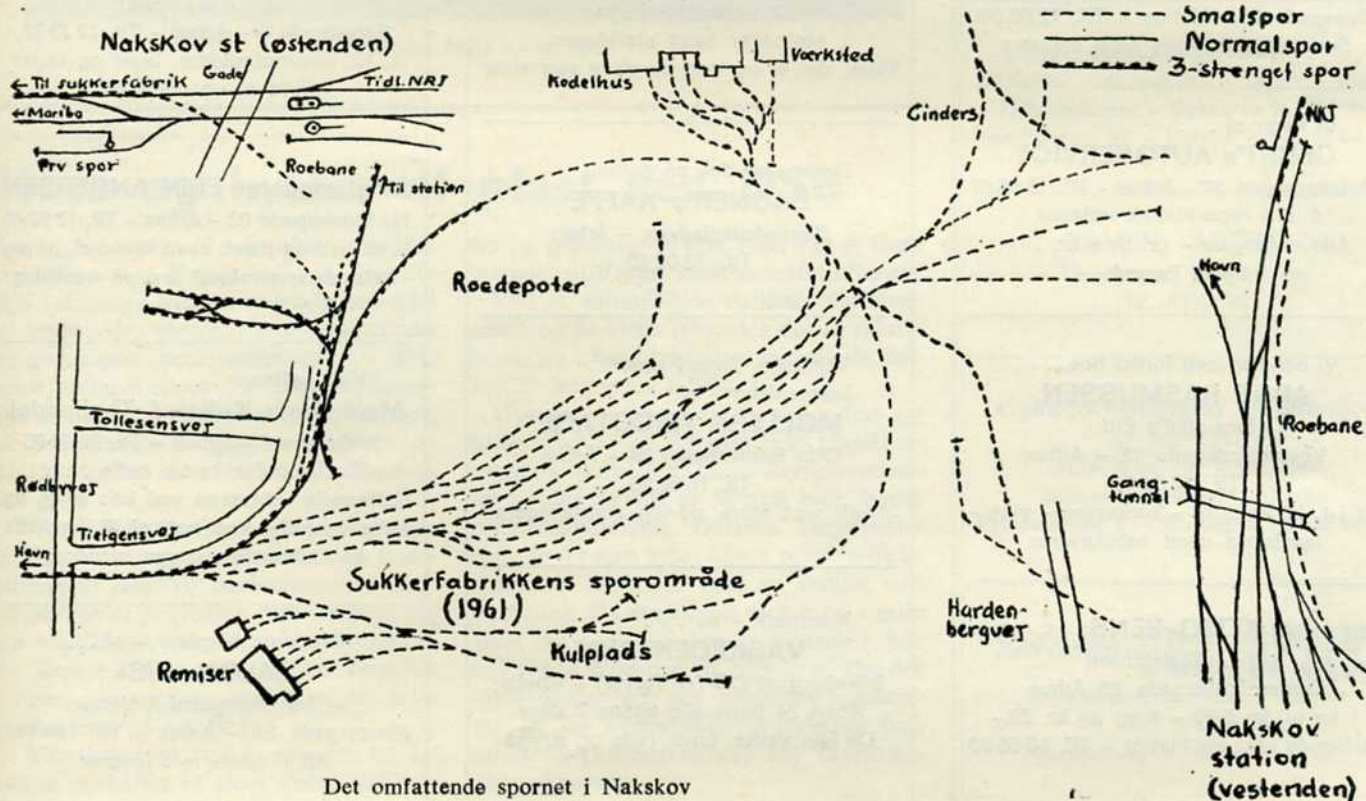
Sporvirvar i Nakskov

Ikke planløst virvar, men virvar med plan i.

Om Nakskovs »havnerundkørsel« har Jernbane-Bladet tidligere berettet, men der er flere banemæssige kurioser på og ved denne banegård. Hosstående skitse giver et begreb om spornfiltrationernes omfang, men — vel at mærke — det

er kun et vagt begreb, idet så omfattende sporanlæg presset sammen på en skitse, rent proportionsmæssigt giver et uklart oversigtsbillede.

Fsv som roesporene på fabriksområdet, hhv. Nakskov stations sporanlæg endvidere hver for sig er aftegnet efter planer, der er nogle år gamle og ikke



Det omfattende spornet i Nakskov