

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-

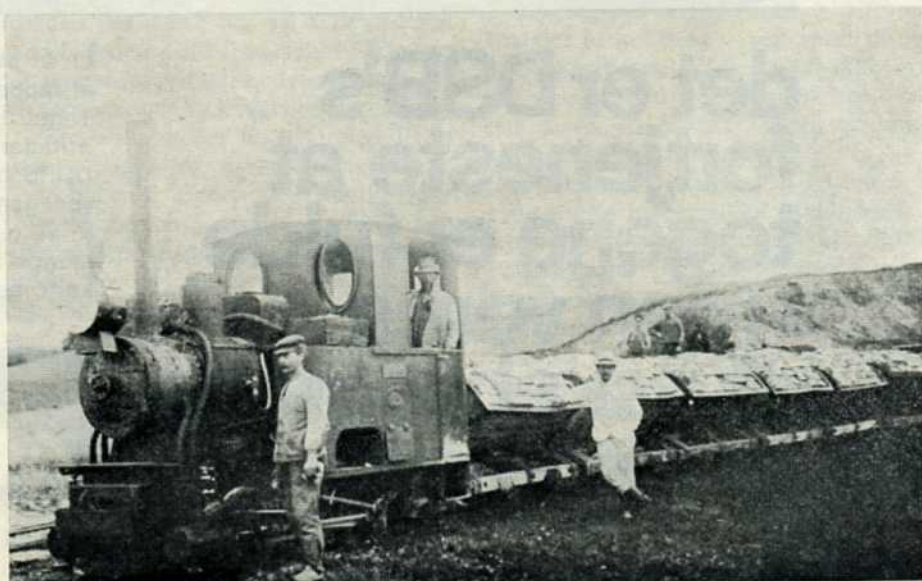


Fig. 2. Tipvognstog med mursten på Eskjær–Slyng 1916

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-ronde egelångsveller, der igen var for-bundet med egetværsveller. Til åbning-ten anskafedes 12 vogne, faste trækas-er 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-port, 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.

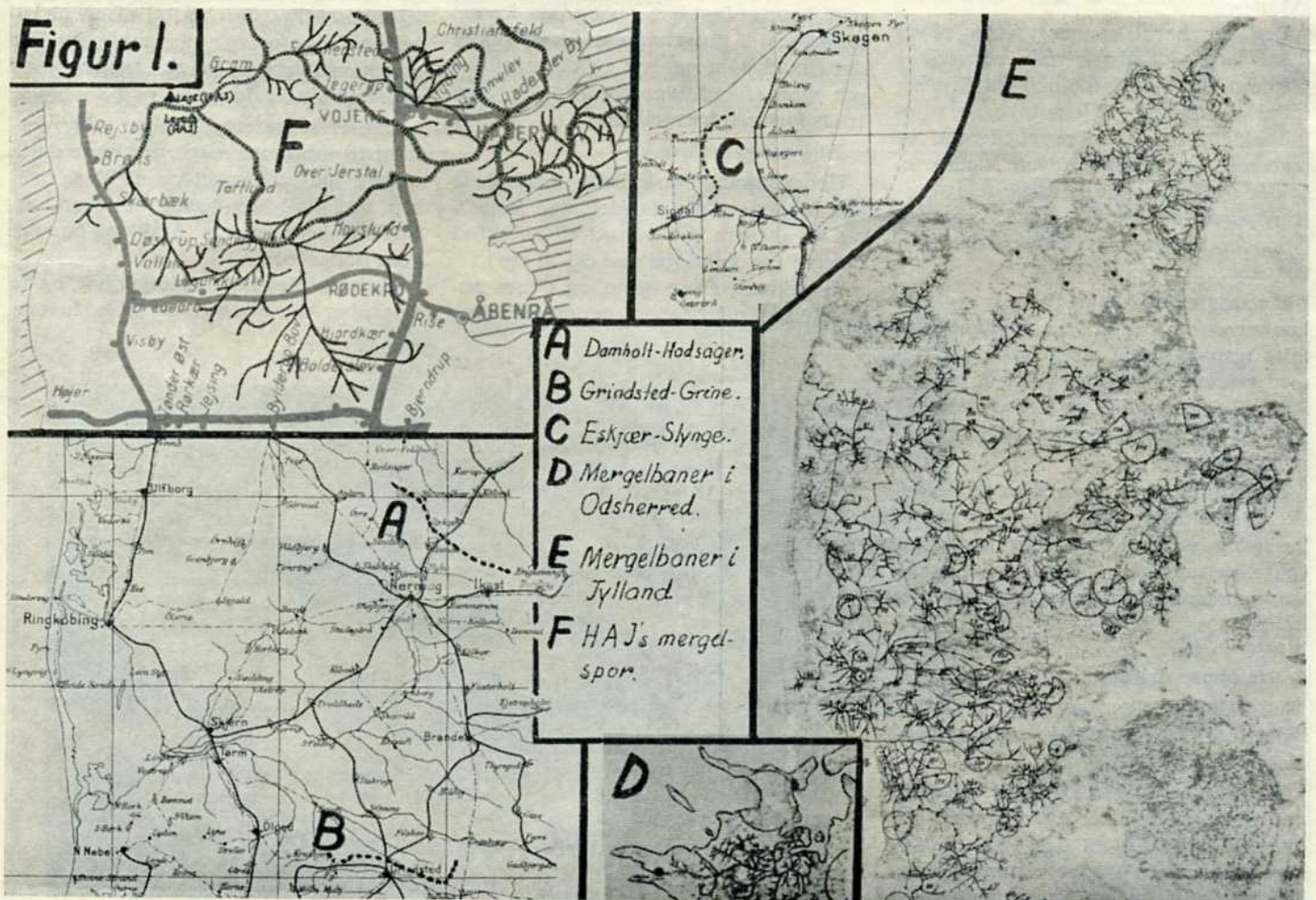


Fig. 1. Kort over mergelbanerne

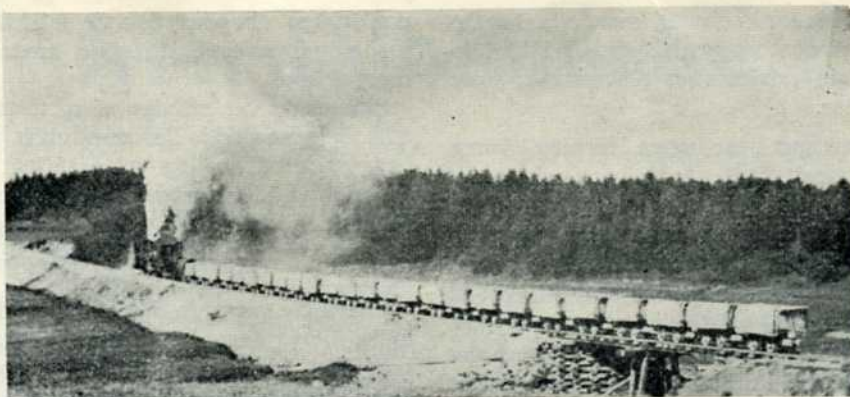


Fig. 3. Tog med forspand passerer dalsænkning og vandløbsbro på Tvis-Kloster mergelselskab

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-

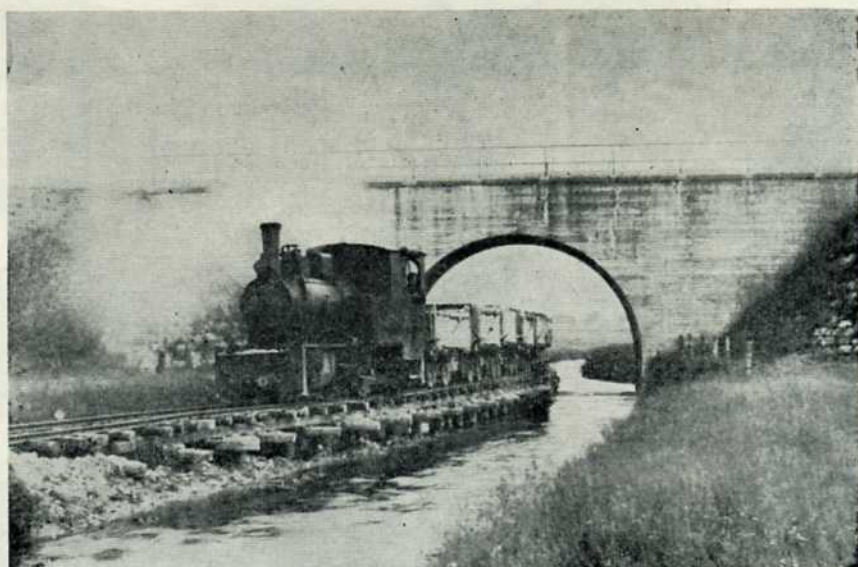


Fig. 4. Under DSB bro ved Glejbjerg 1932

