

Klåbygård – Hviding

En normalsporet mergelbane

Af Jens Bruun-Petersen

Da den sidste indlandsis smeltede tilbage fra sin hovedopholdslinie, der løber nogenlunde stik syd fra Viborg til Tinglev og mod vest til Bovbjerg, aflejrede dens smeltevand vidtstrakte sletter af sand og grus. Mellem smeltevandets flodsletter lå som øer de lidt højere dele af de foregående istidens moræneaflejringer, der allerede da havde været udsat for vejr, vind og navnlig væde i mere end 100.000 år. Og mens isen langsomt smeltede bort fra Danmark, fortsatte vejret sin nedbrydende virksomhed.

Den vestjyske jordbund er derfor i dag meget sandet og renvasket for både lermineraller og kalk, den reagerer surt og holder dårligt på vandet, og er de fleste steder ret fattig på næring. Der mangler kalk til at neutralisere den sure reaktion, der mangler et lerindhold til at binde plantenæringsstoffer med og til i øvrigt at forbedre strukturen med, og der mangler vand, især i det tørre forår. Den vestjyske jordbund synes således at være noget nær det ringeste grundlag for en rentabel landbrugsdrift, og når den største del af Vestjylland i dag er intensivt opdyrket og hjemsted for et både specialiseret og alsidigt landbrug, skyldes det blandt andet de sidste hundrede års meget store arbejde med forbedring og opdyrkning af jord.

Størstedelen af Vestjylland var i begyndelsen af 1800-tallet dækket af hede. Allerede i 1700-tallet var der gjort tilløb til opdyrkning af visse større hedeområder, for eksempel ved »kartoffeltyskernes« indsats på Karup hedeslette, men det var først efter tabet af Sønderjylland i 1864, at opdyrkingen af heden blev intensiveret. Der har været sagt mange store ord i

den anledning, men bag dem skjuler sig formentlig benhård økonomisk nødvendighed: Eksport af landbrugsvarer var dengang den vigtigste kilde for fremmed valuta, som igen var forudsætningen for opbygning af et industrisamfund. Der måtte derfor skaffes ny landbrugsjord til erstatning for den mistede, hvis eksporten skulle opretholdes. Opdyrkning af heden var den bedste løsning på dette problem.

I 1866 stiftedes Det danske Hedeselskab, hvis virke dannede en nødvendig baggrund for nybyggernes arbejde: 1) plantning af læhegn for at holde på den lette jord, når dens lyngtæppe forsvandt, 2) etablering af engvandingsanlæg, der sørgede for det nødvendige vandtilskud til i det mindste nogle af arealerne i den tørre årstid, og 3) levering af *mergel* til den sure, kalktrængende jord.

Mergel er det samme som kalkrig ler, og netop kalkrig ler var, hvad den sure sandede vestjyske jord manglede: Kalk for at neutralisere den sure reaktion, og lerminerale for at kunne binde de næringsstoffer fra gødning, som under alle omstændigheder også måtte tilføres den udvaskede og derfor meget næringsfattige jord.

Mergelbaner

Mergel, d.v.s. kalkrige lerarter, forekommer spredt overalt i Jylland og har formentlig været udnyttet lokalt i ringe omfang på et tidligt tidspunkt. Der skal imidlertid tilføres ganske store mængder mergel pr. ha sandjord, for at det har nogen virkning, og så længe den eneste trækraft var heste- eller studeforspand, var det begrænset, hvad det kunne blive til.

Først med udviklingen af smalsporet, letflytteligt jernbanemateriel fik man det værktøj, der gjorde det muligt at forsyne store arealer med store mængder mergel inden for en rimelig tidsramme. Ved Hedeselskabets 25-års jubilæum i 1891 var der kun 2 mergelbaner i Jylland, heraf den ene i Ribe amt, nemlig den 26 km lange mergelbane Grindsted-Grene, men efter århundredskiftet begyndte mergelbaner at dukke op i stort tal overalt i Jylland, med linieføring helt dikteret af lokale forhold uden hensyn til de normalsporede trafikbaner, der blev bygget i samme tidsrum.

Mergelbanerne udgik fra en mergelforekomst af en sådan størrelse, at anlæg af en mergelbane kunne regnes for nogenlunde rentabel, og bestod som regel af et »stamspor«, hvorfra flyttelige stikspor førte ud til aftagerne. Når et område var tilstrækkeligt merglet, blev spor, lokomotiver og vogne flyttet til et nyt leje, og man begyndte påny.

Mergelbanernes rentabilitet var alt i alt ringe, og foretagenderne kunne kun løbe rundt ved, at staten fra 1904 over finansloven ydede forskellige former for tilskud, enten ved etableringen af anlæggene, eller ved delvis dækning af udgifterne i forbindelse med udkørslen.

Mergelbanerne blev drevet af »Mergelselskaber«, der kunne være stiftet helt på privat initiativ, men oftest var organiseret af Hedeselskabet.

Indtil 1924 anlagdes i Vestjylland talrige normalsporede jernbaner, både stats- og privatdrevne, og hvor linieføringen kom nær mergellejer, anlagdes sidespor eller tipvognsspor fra leje til station, hvorfra mergel blev fordelt ad det normalsporede jernbanenet. På statsbanestrækningerne skete aflæsningen i reglen på stationerne, mens privatbanerne i et vist omfang tillod aflæsning på fri bane. Det var naturligvis forudsætningen, at aflæsningen kunne ske hurtigt, således at henstående åbne godsvogne ikke blokerede den øvrige trafik.

Aflæsning på fri bane med håndkraft ville være utænkelig i dag, men den gang var det anderledes: Mange jernbanestrækninger åbnede med tre tog daglig i hver retning, enkelte kun med to tog. Der var således tid nok til aflæsning med håndkraft, men trafikken voksede altid snart til et sådant omfang, at aflæsning måtte henvises til stationerne. De normalsporede trafikbaner fungerede således også som en art mergelbaner, der havde mergeltransporten som én enkelt opgave blandt mange andre.

Den første mergling i Ribe-området

På ældre kort ses tydelige rester af mergelgrave i området omkring den tidligere grænsestation Vedsted/Hviding og den nuværende Hviding station. Nærmere oplysninger findes ikke om disse, men de fleste findes syd for den daværende

landegrænse og har næppe leveret til dansk jord, selv om muligheden ikke kan udelukkes.

Mergling af Ribe-egnen i lidt større målestok blev påbegyndt i 1910 af Ribe Sydherreds Mergelselskab, der anlagde et vidtforgrenet smalsporet og lod entreprenørfirmaet Dierking & Eggers fra Hannover grave mergelen og køre den ud med hele fem lokomotiver. Dette første mergelleje ved Klåbygård blev sat i forbindelse med Vedsted station ved anlæg af et stykke smalspor, der førte op til et af statsbanestationens remisespor. Arrangementet har gjort det nødvendigt at køre normalsporede godsvogne til læsning med mergel over stationens drejeskive, hvilket ikke har været særlig hensigtsmæssigt, og det er muligt, at denne sporforbindelse først og fremmest har været anvendt til udvekslinger af entreprenørmateriel, smalsporlokomotiver og tilsvarende, og forsyning af lokomotiverne med kul.

Ribe Sydherreds Mergelselskab ophørte i 1914 og havde det sidste år tilsyneladende også brugt navnet Klåbygårds Mergelselskab.

Andelsselskabet Vestjyllands Mergelforsyning

Andelsselskabet »Vestjyllands Mergelforsyning« blev stiftet den 25. november 1907 og hentede fra begyndelsen mergel i lejer ved Damhuså (Vemb-Lemvig banen) og Vester Vedsted. Nærmere oplysninger om sidstnævnte haves ikke, men det må enten have været et leje umiddelbart ved stationen eller et ældre leje ved Klåbygård. I 1910 købte selskabet et mergelleje i Rindum øst for Ringkøbing og anlagde samme år en normalsporet mergelbane til Ringkøbing station, efter at rigsdagen havde vedtaget en lov derom. Banen anlagdes med imprægnerede sveller og stålskinner med en vægt på 32 kg pr. m. Et »velistandsat lokomotiv« blev købt af DSB, og fra firmaet Orenstein & Koppel i Berlin købtes en gravemaskine, der i 1913 blev suppleret med endnu én, denne gang fra F. L. Smidth i København.

I 1918 købte Andelsselskabet Vestjyllands Mergelforsyning et eksisterende, mindre leje ved Klåbygård (muligvis det samme som det, der tidligere var nævnt som V. Vedsted). I

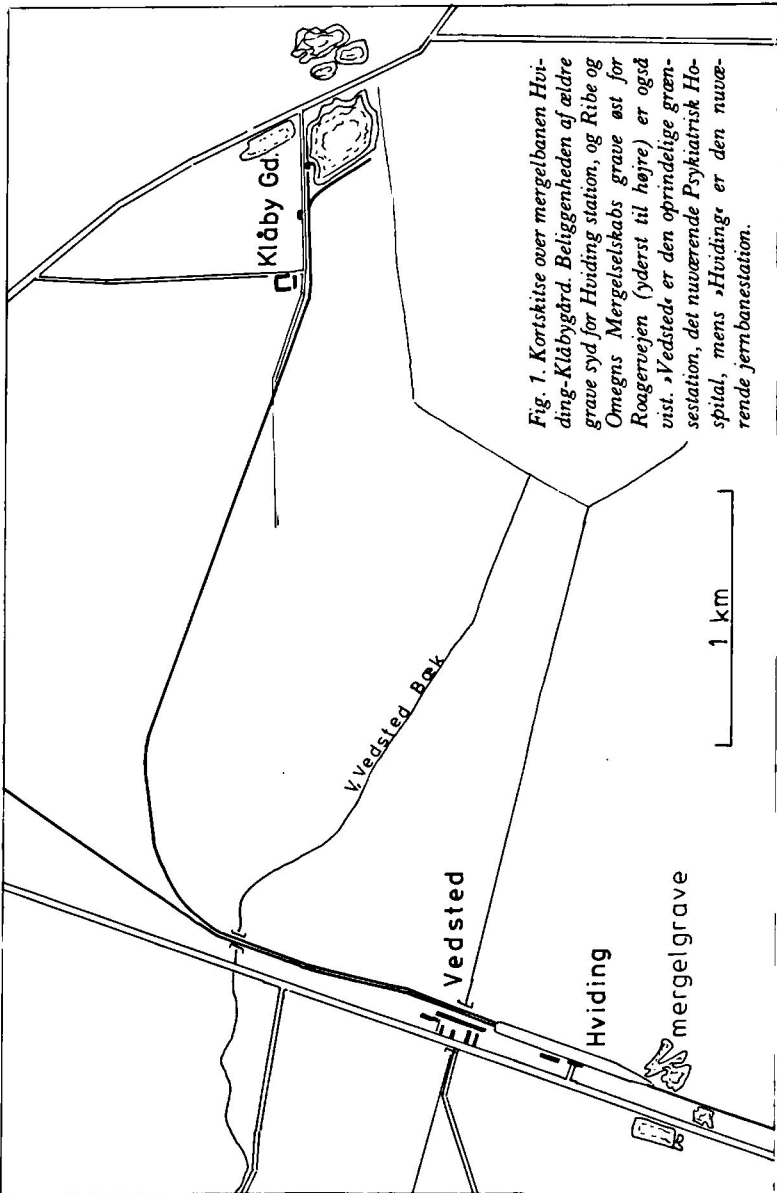


Fig. 1. Kortskitse over mergelbanen Hviding-Kløbygård. Beliggenheden af ældre grave syd for Hviding station, og Ribe og Omegns Mergelselskabs grave øst for Roagervejen (yderst til højre) er også vist. »Vedsted« er den oprindelige grænsestation, det nuværende Psykiatrisk Hospital, mens »Hviding« er den nuværende jernbanestation.

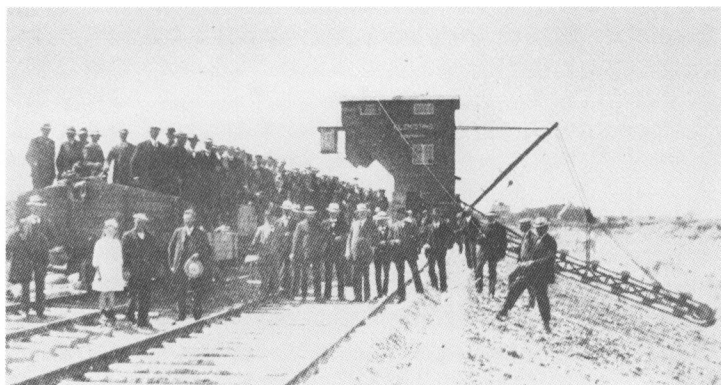
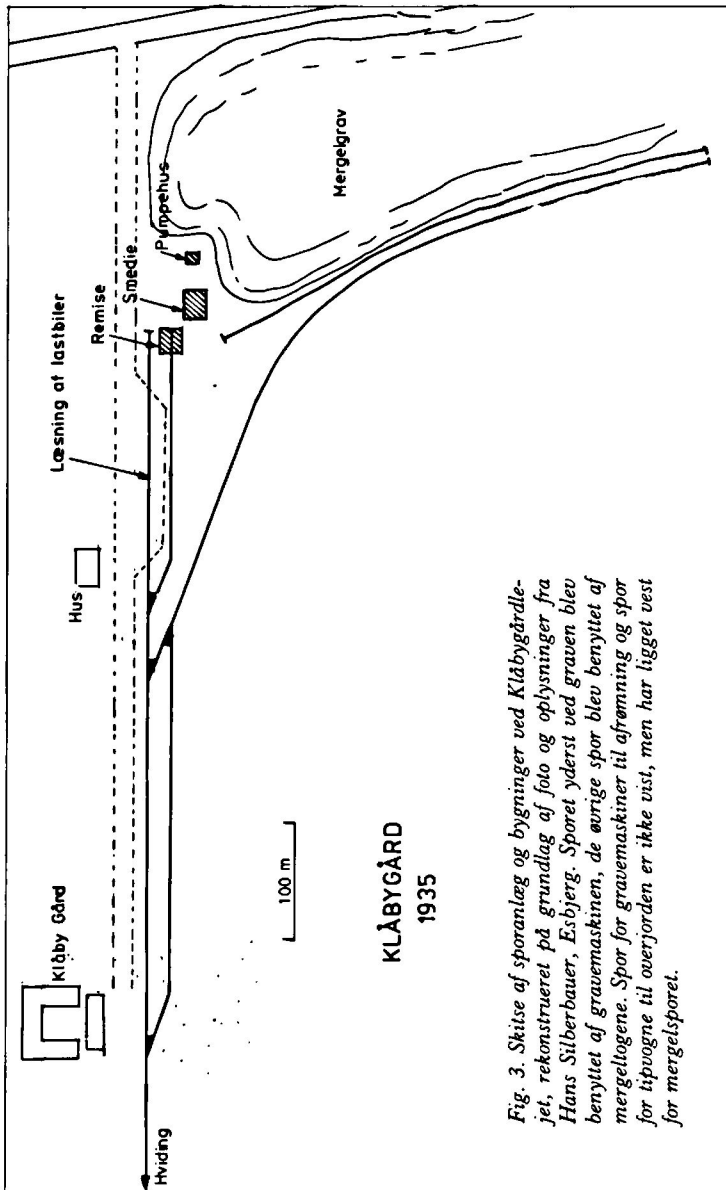


Fig. 2. Vestjyllands Mergelforsynings generalforsamling i Klåbygård 1920. Der graves endnu nær ved vejen til Klåbygård, som anes i baggrunden. Den nærmeste godsvogn er én af de mange godsvogne af ukendt oprindelse, som DSB havde lejet på dette tidspunkt. (Efter H. Skodshøj, 1947).

samme periode åbnedes jernbanestrækningerne Bramming-Grindsted-Brande-Funder (-Silkeborg) (1916-20) og Varde-Grindsted (1919), og det var hensigten med Klåbygård-lejet at levere mergel herfra til områderne langs med disse. Forbindelsen med statsbanenettet blev etableret ved anlæg af et spor (med tilhørende forudgående vedtagelse af fornøden lov i rigsdagen) fra lejet til den daværende Vedsted grænsestation.

Sporet blev anlagt af firmaet Augustinus Nielsen, Ringkøbing, for 165.000 kr. og har formentlig haft de samme specifikationer som sporet til Rindumlejet. Vestjyllands Mergelforsyning flyttede F. L. Smidth-gravemaskinen fra Rindum til Klåbygård og indkøbte i Tyskland en normalsporet tipvogn, beregnet til aflæsning af mergel på fri bane. Vestjyllands Mergelforsyning og Hedeselskabet havde indledt en intens eftersøgning af en vogntype, der tillod hurtig aflæsning, da DSB i 1918 måtte indføre forbud mod mergeltransporter. Den indenlandske brændselsforsyning i slutningen af 1. verdenskrig gjorde det nødvendigt at reservere størstedelen af de åbne godsvogne til transport af *tørv*. Yderligere faldt højsæson for tørvegravning sammen med højsæson for mergelgravning, og DSB ejede ikke godsvogne til begge forsendelser.



KLÅBYGÅRD
1935

Fig. 3. Skitse af sporanlæg og bygninger ved Klåbygårdlejet, rekonstrueret på grundlag af foto og oplysninger fra Hans Silberbauer, Esbjerg. Sporet yderst ved graven blev benyttet af gravemaskinen, de øvrige spor blev benyttet af mergelgravene. Spor for gravemaskiner til afømning og spor for tipvogne til overjorden er ikke vist, men har ligget vest for mergelsporet.

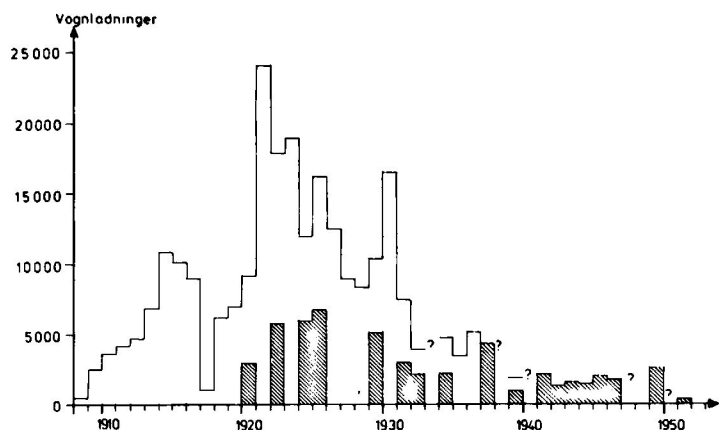


Fig. 4. Andelselskabet Vestjyllands Mergelforsynings samlede udkørsel af mergel pr. bane fra lejerne i Damhuså, Rindum og Klåbygård (hvide søjler) og Klåbygårdlejets andel heraf (skraveret). Måleenheden er vognladninger á 10 t.

Få år senere blev transportforholdene mere normale, og grundlaget for anskaffelse af specielle vogntyper faldt bort.

I 1921 købte Vestjyllands mergelforsyning lejet ved Damhuså og disponerede herefter over tre store mergellejer jævnt fordelt i Vestjylland. 1921 blev rekordåret for selskabet, der udkørte ca. 24.000 vognladninger mergel ialt fra de tre lejer i Damhuså, Rindum og Klåbygård. Til sammenligning skal nævnes, at DSB omkring 1921 ejede ca. 3.000 åbne godsvogne og de jyske privatbaner ca. 800 vogne af de typer, der anvendtes til mergeltransport. De 24.000 vognladninger svarer til ca. 240.000 t mergel, til mergling af ca. 40.000 ha hedejord.

Ændringer i statens tilskudsordninger førte til en mindre efterspørgsel efter mergel i stor afstand fra lejerne, og Vestjyllands Mergelforsyning lukkede derfor lejet i Damhuså i årene fra 1927 til 1932, men købte dog samtidig nye parceller i Klåbygård. Et par år senere, i 1929, skete den første udkørsel af mergel med lastbil, men indtil videre blev konkurrencen fra landevejstransporten ikke mærkbar. Derimod fik Vestjyllands Mergelforsyning en konkurrent i 1929, da entreprenør Theut,

Viborg, for det nystiftede Ribe og Omegns Mergelselskab åbnede et nyt mergelleje lige ved siden af og forsynede et stort område, særlig marskområderne, med mergel herfra ved hjælp af smalsporet materiel. Spornettet blev anlagt af Hedeselskabet og fulgte i et vist omfang de linier, som 15 år tidligere var anvendt af Ribe Sydherreds Mergelselskab. Ribe og Omegns Mergelselskab sluttede sin virksomhed i 1932, da merglingen af marsken var afsluttet. Muligvis skete der samtidig ændringer i tilskudsordningerne, for lejet i Damhuså blev genåbnet året efter.

Vestjyllands Mergelforsyning følte sig noget stødt over den nærgående konkurrence fra Ribe og Omegns Mergelselskab, mens man derimod ikke synes at være særlig påvirket af de samtidige aktiviteter lige syd for: Med udgangspunkt i Haderslev Amtsbaners strækninger opstod der ved knopskydning et vidtforgrenet net af mergelspor, ad hvilke der med amtsbanernes lokomotiver og vogne blev leveret mergel til en meget stor del af Sønderjylland. Mergelen kom fra lejer ved Spandet og Arnum, der blev åbnet i 1926.

Vestjyllands Mergelforsyning nedlagde Rindum-lejet i 1935 og solgte materiellet til ophugning. Kun lejet i Klåbygård synes at have været i nogenlunde kontinuerlig drift i de følgende år, mens Damhuså-lejet blev udnyttet mere uregelmæssigt. Ved selskabets 40-års jubilæum i 1947 var der endnu en god produktion, men nye tider og andre metoder viste sig. I 1942-43 oprettede selskabet et kalkværk i Hillerslev nord for Thisted og begyndte at udkøre jordbrugskalk derfra. Kalktilførsel alene var begyndt at afløse merglingen.

Efter 2. verdenskrig overtog lastbilerne mergelkørslen i stadig stigende omfang, og de sidste jernbanevognladninger mergel blev kørt fra Klåbygård til Hviding i 1951. Indtil 1959 lå sporet og rustede, mens Vestjyllands Mergelforsyning forhandlede med DSB om nedsættelse af den årlige afgift for tilslutning til Hviding station, kr. 500,- pr. år. I 1960 blev sporet fjernet, mens den normalsporede tipvogn stod og rustede ved lejet endnu nogle år. Senere blev Andelsselskabet Vestjyllands Mergelforsyning opslugt af DLG, der endnu driver en meget begrænset mergelgravning i Klåbygård-lejet. De



Fig. 5. Klåbygård-sporet umiddelbart nord for broen over Vester Vedsted Bæk, der skimtes allerforrest i billedet. November 1959. (S. A. Guldvang).

disponible arealer er nu næsten tømt, og det er et spørgsmål om tid, før gravningen ophører.

Driftsmateriel

Ved åbningen af Klåbygård-lejet overflyttede Vestjyllands Mergelforsyning en spandekædemaskine fra Rindum-lejet. Den var bygget i 1913 af F. L. Smidth i København og blev drevet af en dampmaskine, der leverede kraft både til spandekæden og til flytning af maskinen. Køretøjet hvilede på tre aksler med en sporvidde på 2,2 m. Spandekædeudliggeren var oprindeligt 10 m lang og blev inden overflytningen til Klåbygård forlænget til 17 m. Bag på maskinen var der en tragt, der mundedede ud lige over sporet, således at læsning af vogne foregik samtidig med gravningen. Gravemaskinen var 7-8 m høj, smal forneden og bred foroven og kunne normalt godt holde balancen. Så vidt vides er den kun væltet én gang, hvor montører havde afmonteret spandekædeudliggeren og glemt at sørge for understøtning i modsat side. Det oprindelige dampmaskineri blev i 1923 udskiftet med en elektromotor, som maskinen beholdt lige til ophugningen i 1978.

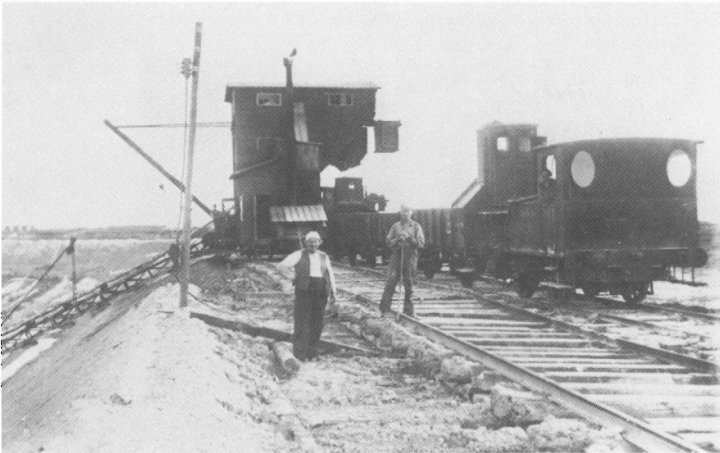


Fig. 6. Den store gravemaskine set fra nordvest en dag i 1935. El-kabel til maskinen udgår fra masten til venstre og ligger midt i sporet hen til en kabeltromle under et halvtag på dens nærmeste side, gravemaskinesporet og mergeltogsporet er netop blevet lirket endnu et stykke mod vest (til højre), så der er blevet plads til at grave sig endnu et stykke mod vest. Forrest står med hvid hat C. Silberbauer (driftsleder 1922-47), til højre Jens Lund og på lokomotivet Asmus Petersen. I baggrunden skimtes Heinrich Silberbauer i døren på venstre side af gravemaskinen.

På lokomotivet ses de sugeslanger, som lokomotivet tog vand igennem. Godsvognene er af DSB's type PF med lasteevne 15 t. I baggrunden til venstre anes nogle af de tipvogne, der anvendtes til bortkørsel af overjord. (H. Silberbauer arkiv).

Til afrømning af overjord havde man fra begyndelsen en dampdrevet spandekædemaskine, formentlig af fabrikat »Orenstein & Koppel« (Berlin). Den blev i 1936 afløst af en dieseldrevet slæbeskovlsmaskine fra »Pedershåb« i Brønderslev (»Grab 1«) og i 1937 suppleret af endnu en slæbeskovlsmaskine fra »Menck & Hambrock«, Hamburg-Altona (»Grab 2«). I lejet anvendes i dag en slæbeskovlsmaskine fra »Menck & Hambrock«, forsynet med elmotor. Det er usikkert, om der er tale om den oprindelige maskine fra 1937.

Vestjyllands Mergelforsyning havde i alt 3 gravemaskiner fra »Pedershåb«. De var under 2. verdenskrig udlånt til brun- kulslejer forskellige steder i Jylland.

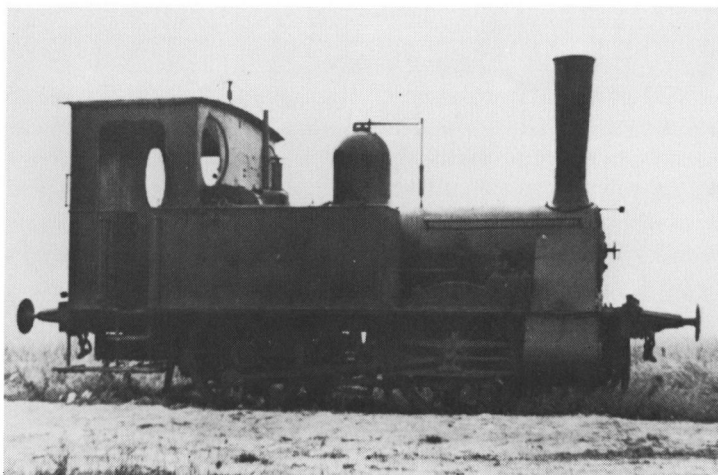


Fig. 7. VM nr. 2, ex DSB N 100. 14. november 1939. (J. Steffensen/
Jernbanehistorisk Selskab).

De dampdrevne gravemaskiner var normalt tilkoblet en »vandvogn«, bestående af en fladvogn med en stor cylindrisk jernbeholder.

Vestjyllands Mergelforsyning købte i alt 3 normalsporede damplokomotiver af DSB, alle af samme type: Det var små, tokoblede maskiner af litra N, bygget i 1877 af I. A. Maffei i München til Jydsk-Fynske Statsbaner til brug i persontog på sidebaner. Maskiner af litra N har således været anvendt både på Tommerup-Assens og Bramming-Ribe-banerne. Allerede i løbet af 1880'erne blev togene og trafikken for store til så små maskiner, og de anvendtes derefter hovedsagelig til rangering. De mindede i form og størrelse meget om de nogenlunde jævnaldrende rangermaskiner af litra Hs, bygget først til det Sjællandske Jernbaneselskab og senere til DSB i en noget ændret udgave i tiden 1873-1902. N-maskinerne var dog bygget som egentlige togmaskiner og havde lidt større drivhjul og en noget blødere affjedring, hvilket gav dem tilnavnet »wienervogne« efter en type godt affjedrede hestevogne.

De enkelte maskiners levedsløb var således:

VM 1 ex N 102, købt 1910 og udrangeret 1934.

VM 2 ex N 100, købt 1920 og udrangeret 1953.

VM 3 ex N 99, købt 1921 og solgt 1940 til »Dansk Kedelindustri (V. Røssel)«, København, og udrangeret i 1941.

Tallene synes at stemme med, at nr. 1 kørte i Rindum, mens nr. 2 og 3 blev købt til brug i Klåbygård og formentlig har kørt dér hele tiden.

Til bortkørsel af overjord disponerede Vestjyllands Mergelforsyning over et smalsporet lokomotiv, med sporvidde 700 mm, et antal tipvogne, og dertil hørende spormateriel af let-flyttelig type. Oplysningerne om lokomotivet er begrænsede, men der er formentlig tale om et tokoblet tenderlokomotiv bygget af »Arn. Jung«, Jungenthal bei Kirchen an der Sieg, i 1911. Lokomotivet begyndte ved Fåborg Sogns Mergelselskab i 1911, kom 1921 til Klåbygård og i 1926 til Rindum. Det må bemærkes, at Hedeselskabet disponerede over tilsvarende maskiner, og en vis udskiftning er derfor mulig.

Bortkørsel af overjord blev efter 1926 udført af en entreprenør, der selv stillede lokomotiv til rådighed. På et senere tidspunkt kan damplokomotiverne være blevet afløst af et eller flere små motorlokomotiver, men om disse findes mere rygter end veldokumenterede oplysninger. En mergelbanevogn fra Haderslev Amtsbaner, sporvidde 1000 mm, skulle omkring 1950 være forsøgt ombygget til motorlokomotiv med sporvidde 700 mm, men resultatet af denne operation kendes ikke. Bedre gik det med et normalsporet motorlokomotiv, som Carl Møllers Maskinfabrik (»Nagbøl«) i Lunderskov byggede, enten i 1946 eller i 1951. Siden 1940 var der kun ét damplokomotiv i Klåbygård, og der må have været brug for en trækraftreserve. Det virker derfor mest sandsynligt, at motorlokomotivet blev anskaffet i 1946, især da transporterne ad normalsporet ophørte i 1951. Motorlokomotivet havde en 145 hk Ford V8 benzinmotor og mekanisk kraftoverføring. Det blev i 1954 udlejet til Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbanen til brug ved omlægningen af strækningen Harboøre-Thyborøn. VLTJ købte det i 1956 og anvendte det i Lemvig under betegnelsen VLTJ 16 indtil 1966, hvorefter det blev ophugget.

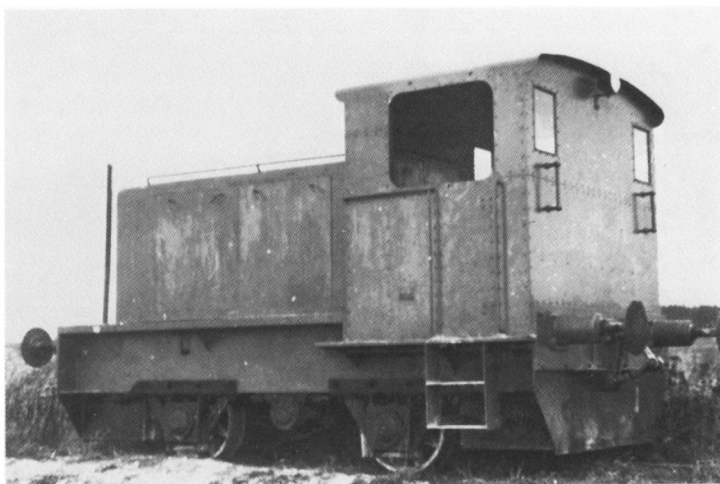


Fig. 8. Nagbøl-traktoren, henstillet efter jernbanedriftens ophør i 1951. (B. Silberbauer arkiv).

Vestjyllands Mergelforsyning ejede kun én normalsporet godsvogn: Det var en tipvogn med to fladbundede kasser, der kunne tippes til begge sider. For at give plads til tipningen var undervognens vanger sænket til under normal pufferhøjde, og desuden var fjedrene placeret *under* akselkasserne, og ikke mellem akselkasser og vanger som normalt. Fjederplaceringen har i tidens løb medført rygter om, at vognen ikke havde fjedre, men alle kendte foto modbeviser denne påstand. DSB optog vognen i sin vognpark under litra og nummer ZY 99201. Den lastede 10 t, havde en taravægt på 11,3 t, havde en største længde over puffer på 8,5 m, største højde 2,3 m, og var påmalet: »Det Danske Hedeselskab, Kulturteknisk Afdeling« og »Hjemsted Vedsted«. Den var bygget af «Waggon- und Maschinenbau» i Görlitz og oprindeligt leveret til Bergedorf-Geestschachter Eisenbahn ved Hamburg som BGE nr. 1 eller 201 og altså købt brugt i 1920 af Vestjyllands Mergelforsyning i fællesskab med Det Danske Hedeselskab, Alhedens Mergelselskab og Lervanggård Mergelleje. Vognen udgik af

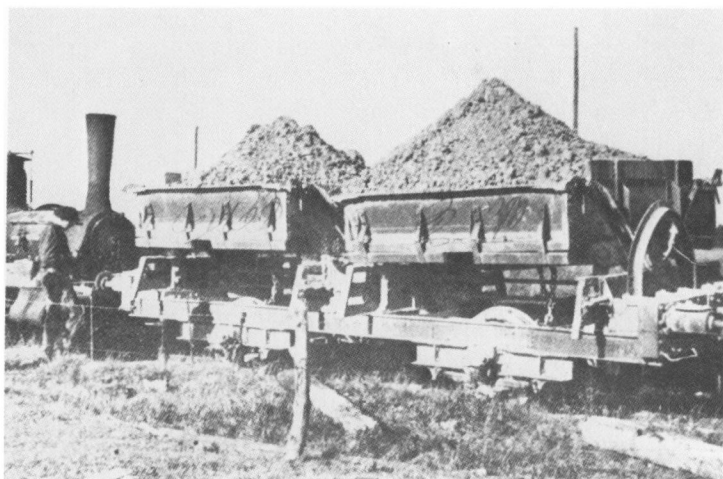


Fig. 9. Den normalsporede tipvogn med sine to tippelad. Ved aflæsning blev vognsiderne først slået ned i vandret stilling. Vognen blev mest benyttet lokalt mellem Klåbygård og Hviding st, og viste sig også at være velegnet ved læsning af lastbiler. (efter H. Skodshøj, 1947).

DSB's fortegnelser allerede i 1926, men anvendtes i Klåbygård og mellem Klåbygård og Hviding st. indtil 1951.

Vognen kostede oprindelig 8000,- kr. i stedet for de budgetterede 4.000,- kr. Det var oprindelig meningen at anskaffe 10-15 vogne for på denne måde at afhjælpe 1. verdenskrigs vognmangel. Men den indkøbte prøvevogn svarede ikke helt til forventningerne: Merglen faldt for tæt på sporet ved tipping, prisen var for høj, og endelig sluttede 1. verdenskrig og vognmangelen blev efterhånden mindre. En lidt større type med lasteevne 15 t fristede ikke til eksperimenter.

Driften

Der blev gravet fra maj til en gang i august, hvor høsten afbrød arbejdet. Fra begyndelsen havde man kun adgang til de forholdsvis begrænsede sporforhold på den danske side af Vedsted station, hvorfor der det første år »kun« blev læsset 5000 vognladninger. Allerede året efter disponerede man over

hele den forhenværende Vedsted-Hviding grænsestation med en brovægt på den tidligere tyske del. Man brugte den til periodiske eftervejninger, men klarede sig i øvrigt på følgende måde: Vognene kunne bære enten 10 eller 15 t, og afhængig af bundflade og lasteevne slog man en kridtstreg på vognsiden, hvortil den læssede mergel skulle række efter udjævning. Den anonyme kilde, som har givet disse oplysninger, arbejdede i mergellejet fra 1920 til 1929 og kunne tilføje, at kontrolvejninger højest viste udsving på 100 kg.

Efter åbningen af den nuværende Hviding station i 1923 var der ikke længere brovægt disponibel.

Gravemaskinen kunne læsse en vogn på 4½ minut. Hvert træk mergelvogne kunne bestå af op til 20 vogne, som den ret lille N-maskine slæbte ind til Hviding station. Hver åben godsvogn vejede ca. 7 t og var læsset med mellem 10 og 15 t mergel, og togvægten blev således omkring 400 t. DSB's samtidige trækrafttabeller angav som maksimal belastning for N-maskinerne en togvægt på 280 t med 30 km/t på vandret bane. Klåbygårds 2 lokomotiver har derfor fået deres sag for på strækningen Klåbygård-Hviding, også selv om den er tilnærmelsesvis vandret.

Regner man med en årlig produktion på ca. 6000 vognladninger for de første år, fås i 100 dage ca. 60 vognladninger om dagen, svarende til 3 togsæt af ovennævnte størrelse. Den førnævnte anonyme kilde nævner, at der fra Hviding st. afgik 3 særtog daglig foruden de vogne, der blev hængt på de ordinære godstog: Ét i hver retning daglig. Merglen fra Klåbygård blev sendt i retning af yderpunkter som Silkeborg, Varde, Højer, Ejstrup (ved Kolding) og Ragebøl (ved Sønderborg). Hvor langt man de enkelte år sendte merglen, afgang dels af størrelsen af det tilskud, der blev ydet til transporten, dels af antal og fordeling af mergellejer i Jylland det enkelte år. Klåbygård-lejets produktion på ca. 60 vognladninger om dagen har formentlig været nogenlunde det samme som kapaciteten med det forhåndenværende materiel. Til sammenligning skal nævnes, at Rindum-lejet lagde ud med op til 150 vognladninger om dagen, og at sporet Rindum-Ringkøbing var to km kortere end sporet Klåbygård-Hviding.

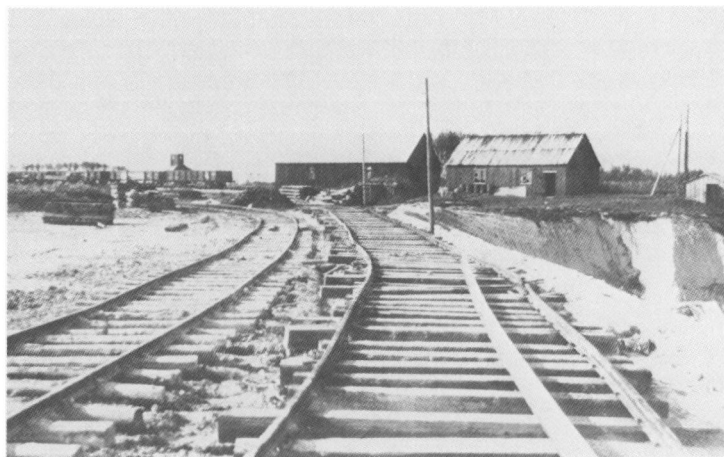


Fig. 10. Remise og smedie set fra gravemaskinen i 1935. Yderst til højre pumpehuset, der endnu i 1981 var i brug, dog som folkeskur i det sydlige hjørne af graven. Remisen er nyopført efter at være blæst omkuld i vinteren 1932-33. Bygningen anvendtes i 1981 som maskinhus. Godsvognene til venstre står på sporet ved lastbillesepladsen.

Det krumme spor til venstre fører ud forbi gravemaskinen. Efterhånden som det på grund af gravningen blev lirket længere og længere mod vest, blev kurven så skarp, at man var nødt til at smøre skinnerne for at nedsætte hjulenes gnidningsmodstand. (B. Silberbauer arkiv).

En relativ fred har hvilet over Klåbygård, når lokomotivet var dampet til Hviding med vogne, og gravemaskinen kunne holde en pause. Der har været tid til at passe de gæs og ænder, man holdt på arealerne, udføre småreparationer på materiellet, eller udvaske det lokomotiv, der ikke var fyret op. Større reparationer har været udført om vinteren. Da lastbiler i 1930'erne begyndte at udkøre mergel, har de sikkert fået deres læs fra gravemaskinen i pauserne mellem læsning af togstammerne, hvis de ikke har hentet mergelen på Hviding station fra den normalsporede tipvogn. Denne vogn kunne også levere mergel til lastvogne fra en læsseplads ved remisen i Klåbygård.

Mergling af Fanø skete i 1939 på tilsvarende måde: Mer-

gelen blev på jernbanevogne kørt til Esbjerg havn, hvor den blev læsset om på lastbiler, der igen blev færget til Fanø.

Den vanskelige opgave at fordele disponible åbne godsvogne til mergellejerne i Jylland havde DSB overladt stationsforstander Gørup på Fåre st. på Lemvigbanen. Det var i forvejen Lemvigbanen, der udførte al kørsel ved lejet i Damhuså, hvor Vestjyllands Mergelforsyning aldrig har haft lokomotiver stationeret. Vognmangelen lærte man også at affinde sig med: De normalt anvendte åbne godsvogne havde lasteevne mellem 12.5 og 15 t, og det kunne man så bruge som *mindstemål*. Ved visse baner gik det ikke: Varde-Nørre Nebelbanens spor var så svagt, at det ikke tillod vogne med mere end 10 t last. Fragtbreve blev leveret fra Vestjyllands Mergelforsynings hovedkontor i Ringkøbing til Klåbygård sammen med et frankeret brevkort, der blev afsendt fra lejet dagen før den pågældende vognladning blev afsendt. Fragtbrevene blev derefter forsynet med vognnumre i den rækkefølge, de stod ved afgang fra Hviding st.

30 år efter jernbanetraffikkens ophør mellem Klåbygård og Hviding er der ikke mange rester at se af de tidligere anlæg. Af sporanlægget er der ikke meget andet end de to jernbjælker, der bar svellerne over Vester Vedsted Bæk, og ved lejet står endnu remisebygningen, nu uden skinner og anvendt som maskinhus. Snart vil kun et tilgroende mergelleje kunne vise, at der her hver sommer blev udfoldet en hektisk aktivitet med blandt andet en intens jernbanetraffic, som ikke alle jernbanestrækninger i resten af landet havde magen til.

Noter og henvisninger

Ovenstående materiale er udarbejdet hovedsagelig på grundlag af materiale og oplysninger stillet til rådighed af Bent Silberbauer, Øster Vedsted, og Hans Silberbauer, Esbjerg, hvem jeg er megen tak skyldig. En tak rettes desuden til H. Carstensen, Ulstrup, J. Guldbæk Christensen, Esbjerg, S. A. Guldvang, Viby J., Bent Hansen, Nr. Bjert, P. Thomassen, Gentofte for supplerende oplysninger, arkivalier og megen anden gavnlige håndsrækning.

Anvendt litteratur

- Andersen, Peter, 1974: Danske industrimotorlok 1435 mm. 15. s. København (P. Andersen).
- Anonym, 1960: Klåbygård Mergelleje. Jernbanebladet, nr. 11, s. 263.
- Bay, William, 1977: Danmarks Damploko. 339 s. København (Herluf Andersen).
- Cole, D., 1968: Danish Industrial Locomotives. Birmingham (?) (Union Publications).
- Danske Statsbaner, 1923: Fortegnelse over Driftsmateriellet April 1923. København.
- Guldvang, S. A., 1960: »Et sidespors historie«. Jernbanebladet, nr. 7, s. 156-157.
- Hansen, Bent, 1977: »Om en gravemaskine«. Tipvognen, nr. 5, s. 14-17.
- Hansen, Bent, 1979: »Dansk normalsporet tipvogn?«. Signalposten, 15. årgang nr. 4, s. 173-174.
- Jørgensen, Birte Stig, 1970: »Hedens opdyrkning og beplantning«. I: Danmarks Natur, bind 7, s. 41-72. København (Politiken).
- Paulsen, Egon Weber, 1971: Romantik i røg og damp. 152 s. København (Signalposten).
- Skodshøj, Harald, 1947: Mergel & Kalk i Vest- og Midtjylland. Udgivet af Andelselskabet Vestjyllands Mergelforsyning i anledning af 45 Aarsdagen for Selskabets Stiftelse. 115 s. Ringkjøbing (A. Rasmussen).
- Thomassen, P., 1979: Med Lemvigbanen gennem 100 år. 258 s. København (Eget forlag).
- Thomassen, P., 1979: VLTJ rullende materiel gennem 100 år. 110 s. København (Eget forlag).
- Ågesen, Åge, 1949: Geografiske studier over Jernbanerne i Danmark. Det kongelige Danske Geografiske Selskab. Kulturgeografiske Skrifter. Bind 5. 240 s. København (Hagerup).

Jens Bruun-Petersen, f. 1943, Geolog, Jernbanehistoriker, Harevej 39, Egebæk, 6760 Ribe.

Har siden 1970 skrevet artikler og enkelte publikationer dækkende et meget bredt spektrum af jernbanehistoriske emner:

Produktionen omfatter jernbanernes rullende materiel (diesellokomotiver, personvogne, godsvogne), jernbanestationernes sporanlæg, bygninger og trafik (for eksempel Masnedø, Masned Sund og Orehoved stationer) og dele af køreplanlægningen (togenes oprangering m.m.).