

# Heste eller lokomotiv?

## Faxe kalkbane og dens entreprenører i 1850'erne og 1860'erne

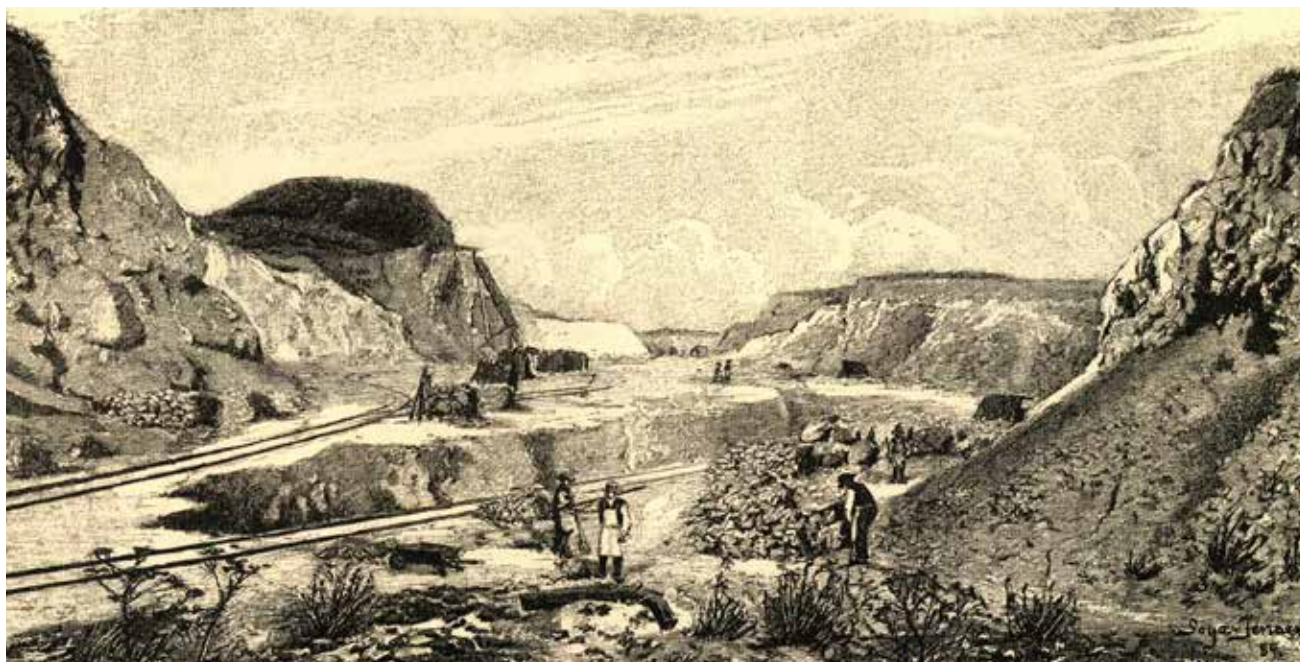
Af Jørgen Mikkelsen

Det er velkendt, at mange landsbyer udviklede sig til byer med et mere eller mindre differentieret erhvervsliv, efter at de blev forsynet med en station på en jernbane med persontransport. Under visse omstændigheder kunne en bane, der udelukkende blev anvendt til godstrafik, også have afgørende betydning som byskabende faktor. I denne artikel vil jeg sætte fokus på en af disse industribaner.

Ganske vist kom både Faxe og Faxe Ladeplads i 1879 til at indgå i rækken af stationsbyer på den nye østsjællandske jernbane, der forbandt Køge med købstadens sydlige opland. Men begge bebyggelser havde da i en årrække været inde i en markant udvikling, der primært var forårsaget af

den stigende efterspørgsel efter områdets vigtigste råstof, kalk, og her spillede det en stor rolle, at der i 1864 var blevet anlagt en lille jernbane med det formål at transportere kalksten fra brydningsstederne tæt ved Faxe ned til kysten.

Faxe havde gennem århundreder været en af de største bebyggelser i området, og ved folketællingen i 1870 blev der registeret 872 beboere i landsbyen. Ifølge 2. udgave af *Trap Danmark* fra 1872 var Faxe da hjemsted for skole, kro, fem købmandshandler, jernstøberi, bageri, boghandel og et bogtrykkeri, der udgav en avis flere gange om ugen. Faxe havde således allerede på dette tidspunkt tilegnet sig en række af de erhvervsmæssige karakteristika, som kom til



I 1886 publicerede *Illustreret Tidende* en reportage fra kalkbruddene i Faxe, hvor læserne kunne få et indtryk af, hvad de 300-400 mand foretog sig. "En er i Færd med at "bore" Huller til ny Sprængninger, en anden med at kløve løssprængte Kalksten, et Sted kjøres der Grus fra Kalkklippens Overflade hen til den saakaldte "Slisk", hvorigjennem det rutscher ned i Jærnbanevogne, et andet Sted læsses der Kalk paa Vognene, som paa de skraanende Skinner af sig selv løbe hen til Lokomotivet". Beskrivelsen blev illustreret med denne tegning. (foto: Niels Gravesen, Rigsarkivet - gælder alle arkivalier i artiklen).

*De to havneanlæg ved Faxes kyst, som de så ud i 1870. Anlæggene er indtegnet på et nutidigt kort, så man får en fornemmelse af, hvor meget havnearealet er blevet udvidet i de sidste 150 år. Bregentved og Vemmetoftes bassin fra 1864 eksisterer stadig, men er nu blevet udvidet mod vest. Rosendals havn fra 1870 er derimod blevet opfyldt, og der ligger nu en stor havneplads på stedet. (Gengivet efter Arne Aasbjerg: Fakse Ladeplads. Lidt om havnenes historie, 2002).*

at kendetegne "rigtige" stationsbyer i slutningen af 1800-tallet. Den stærke vækst fortsatte i de følgende årtier, og i 1901 blev der noteret 1.158 indbyggere i byen, som nu også var blevet forsynet med flere myndighedsfunktioner og institutioner, bl.a. politistation, teknisk skole og sygehus.

Nede ved kysten lå der også en landsby – Hylleholt – men i det, der udviklede sig til Faxe Ladeplads, var der endnu omkring 1870 kun ganske få huse, som var beboet af personer med tilknytning til kalkudskibningen. I 1901, da befolkningstallet var kommet op på 679, var der også kirke, grundskole, realskole, skibsbyggerier, teglværk, badehotel og en del handels- og håndværksvirksomheder. Byens erhvervsstruktur var dog endnu langt fra så veludbygget som Faxes.

Andetsteds har jeg haft lejlighed til at give en mere detaljeret beskrivelse af de to byers befolknings- og erhvervs-mæssige udvikling i denne "gründerzeit".<sup>1)</sup> Jeg vil derfor her koncentrere mig om de jernbanehistoriske aspekter – eller mere præcist redegøre for de tanker, der lå bag etableringen af godsbanen. Men inden da må det være på sin plads med en kort introduktion til den lokale kalkbrydnings ældre historie.

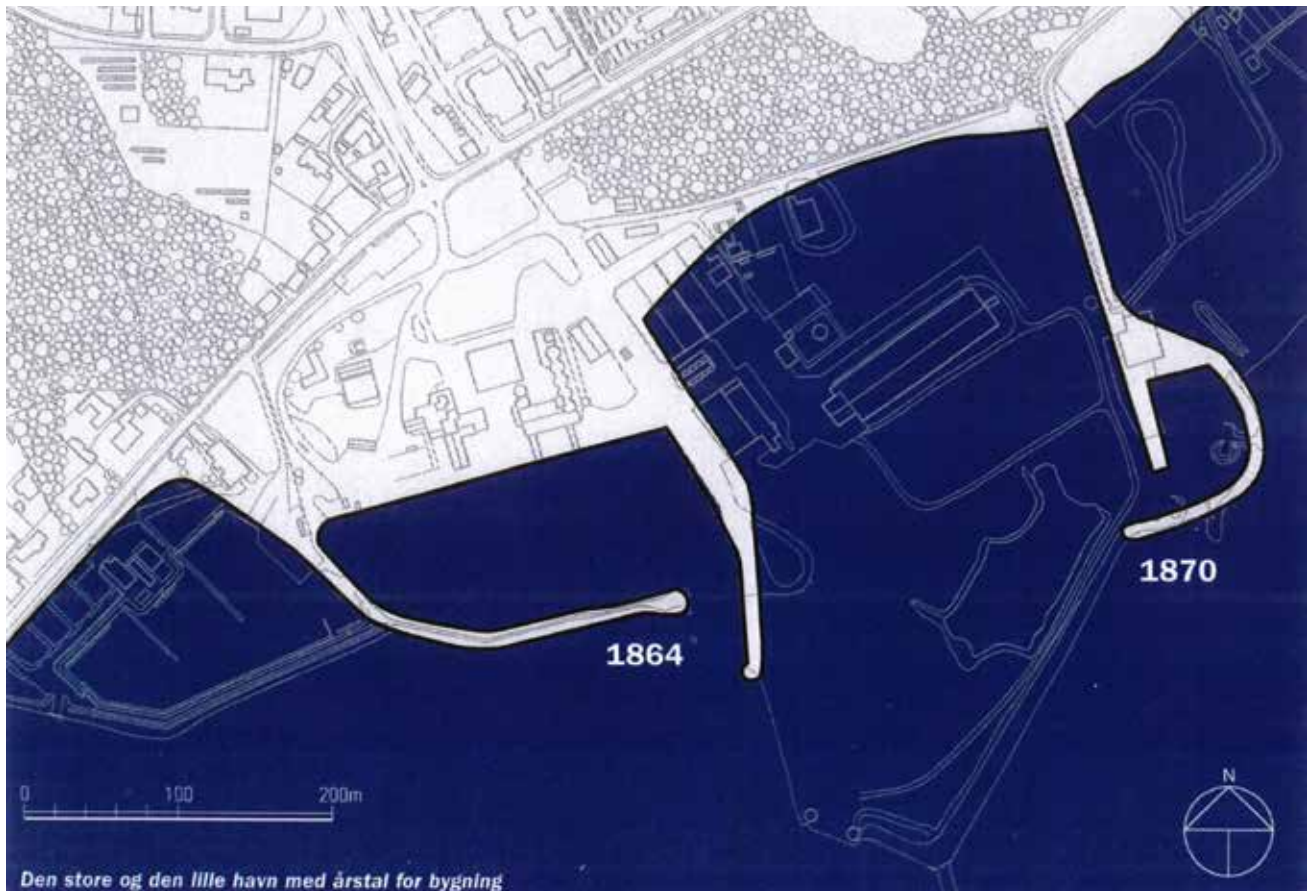
### **Udnyttelsen af Kalkbjerget**

Højdedraget ved Faxe, der ofte er blevet benævnt som Kalkbjerget, har været udnyttet i mange hundrede år, og det har bl.a. sat sig spor i form af kalkstensbånd i flere østsjællandske middelalderkirker. I 1700-tallet fik lokale erhvervsfolk for alvor øjnene op for denne ressource. Holger Rosenkrantz, der ejede godset Totterupholm (nu Rosendal) fra 1731 til 1785, var den første til at sætte kalkbrydningen i system. Til dette formål gjorde han brug af nogle af sine fæstebønder, og de fik også pålæg om at transportere kalken ned til kysten på hestevogne. Vemmetofte, Bregentved og Gavnø, der også ejede fæstegårde i området, fulgte trop. Ifølge et værk fra 1839 om Præstø Amts økonomiske tilstand blev der på denne tid brudt ca. 10.720 kubikmeter kalksten om året,

hvoraf Rosendal tegnede sig for næsten 40 %, mens de tre andre godser hver stod for lidt under 20 % og præsten i Faxe for ca. 6 %. Ifølge bogens forfatter, O.D. Lütken, var 64 personer da beskæftiget ved kalkbrydning, heraf 30 på Rosendal.<sup>2)</sup>

Udnyttelsen af de rige ressourcer var imidlertid hæmmet af mange problematiske forhold. Det var f.eks. meget besværligt for hestene og kuskene at få kalkstenene op af bruddene og derefter ned ad de små veje, der kunne være hullede og mudrede. Og når de kom ned til kysten, måtte de bruge pramme til at transportere kalken ud til skibene, der pga. manglen på ordentlige havneforhold var nødt til at kaste anker på åbent farvand. I 1843 etablerede Vemmetofte og Bregentved dog en fælles mole på grænsen mellem de to godsets opstillingssteder for kalksten, og i 1850 blev den forlænget så meget, at skibe med en dybgang på op til ca. 2,2 meter kunne lægge til. I 1859-60 anlagde Rosendal en tilsvarende mole 300 meter derfra. Men først da Vemmetofte og Bregentved i 1863-64 udbyggede deres mole til et havnebassin på ca. 2,2 hektar, omgivet af læmoler, der kunne skærme mod høje bølger og med en vanddybde på op til ca. 2,8 meter, blev det muligt for skibene at lægge til under alle vejrforhold. Også denne gang fulgte Rosendal efter ved at udbygge sin mole til et lille havneanlæg i 1870. Gavnø løste derimod sit afsætningsproblem ved at indgå en aftale med Vemmetofte og Bregentved om at benytte deres store havn.<sup>3)</sup>

Havneforbedringerne fra og med 1840'erne var det første led i en markant effektivisering af kalkbrydningen og -transporten i anden halvdel af 1800-tallet. Det næste og mindst lige så vigtige led handlede om transporten fra bruddene til kysten. I årene efter 1850 meldte adskillige ingeniører og andre med teknisk baggrund og entreprenørånd sig som interesserede i at forbedre vilkårene for denne transport, og flere af deres ansøgninger og projektbeskrivelser er bevaret i Vemmetofte Klosters store arkiv i Rigsarkivet, som indeholder et betydeligt materiale om kalkdriften i området fra begyndelsen af 1700-tallet til langt



op i 1900-tallet. På grundlag af dokumenter fra dette arkiv vil jeg i det følgende redegøre for de kalkbaneprojekter, der blev fremlagt i årene 1851-63, og hvordan lodsejerne – ejerne og administratorerne af de tre godser – reagerede på disse henvendelser.<sup>4)</sup>

### De første kalkbaneprojekter

Civilingeniør C.J. Hansen var, så vidt vides, den første, der meldte sig som baneentreprenør i Faxø. Det skete i marts 1851, da han fremsendte en 2½ side lang redegørelse med beregninger af anlægs- og driftsudgifter. Da der allerede eksisterede en "taalelig Vei", som efter hans opfattelse kunne anvendes til en 5 km lang jernbane fra kalkbruddene til kysten, mente han, at man kun behøvede at lægge lette jernskinner på et underlag af træ. Der ville være behov for 83 tons skinner samt 18.000 alen (ca. 11 km) egetømmer og 6.000 alen (ca. 3,7 km) tværbjælker til en samlet værdi af ca. 9.000 rigsdaler. Hertil kom udgifter til arbejdsløn og vogne til transport af skinner, træ og bortgravet jord. Alt i alt vurderede han dog, at hele anlægsarbejdet måtte kunne klares for lidt over 25.000 rigsdaler.

Da kalkbruddene lå væsentligt højere i terræn end aflæsningsstederne ved stranden, mente Hansen, at kalkvognene ville kunne klare nedturen ved egen kraft, dvs. ved udnytt-

telse af tyngdekraften, hvorimod returtransporten af de tomme vogne måtte foregå med forspændte heste. Tanken var da, at hvert tog på nedturen bestod af to vogne, der var læsset med  $\frac{3}{4}$  kubikfavne (ca. 5 kubikmeter) kalk samt en vogn med to heste på. Hansen havde beregnet, at fem mænd kunne læsse to vogne på  $\frac{1}{2}$  time, mens nedturen og aflæsningen ved stranden begge kunne overstås på et kvarter, og tilbageturen, hvor de to heste trak de tomme vogne op til kalkbruddene, ville vare  $\frac{1}{2}$  time. En transport ville dermed kunne gennemføres på  $1\frac{1}{2}$  time. Så med en daglig arbejdstid på 10 timer måtte det være muligt at udføre otte – eller i alt fald "magelig" seks – ture om dagen. Og hvis man brugte to sæt vogne i stedet for ét, burde man kunne nå op på 18 kubikfavne i løbet af en dag. På årsplan kalkulerede Hansen dog kun med 3.000 kubikfavne (20.100 kubikmeter), svarende til ca. 170 arbejdsdage á 18 kubikfavne. Det var jo illusorisk, at man kunne levere en optimal arbejdsindsats hver dag, og i vintermånederne måtte man i alt fald regne med kortere arbejdsdage.

Hvad driftsomkostningerne angik, var Hansen mere fæmælt. Ganske vist bemærkede han, at de fire heste og to kuske til sammen ville koste 900 rigsdaler om året, men han forventede, at alle de øvrige udgifter (inklusive rente- og reparationsudgifter på henholdsvis 4 og  $2\frac{1}{2}$  % af anlægsbeløbet) i alt kun ville løbe op i knap 2.700 rigsdaler pr. år.



Lindberg og Lønborgs overslag over udgifterne til anlæggelse af jernbanen fylder fire tætskrevne sider. Her ses en del af første side (Rigsarkivet: Vemmetofte Klosters Gods: Sager vedr. kalkbruddet, 1705-1884 (pk. 20-01)).

Overslag	
1. Endtæstningerne ved Jernbanen for Faxe, Ballholt og Faxe Strand.	
A. Endtæstningerne ved Anlægget.	
1. Jordarbejde	
Helge Beting A.	18790
2. Broer og Stenstier	
11800 Stenstier (uden Stenarbejde) med samme Udførelse som i 5.	625
6. Broer over Kærerne ved Høllerbæk, Væver og Anlægsvej med Udførelse som i Faxe og Ballholt (Opstilling 16. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68. 69. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 98. 99. 100. 101. 102. 103. 104. 105. 106. 107. 108. 109. 110. 111. 112. 113. 114. 115. 116. 117. 118. 119. 120. 121. 122. 123. 124. 125. 126. 127. 128. 129. 130. 131. 132. 133. 134. 135. 136. 137. 138. 139. 140. 141. 142. 143. 144. 145. 146. 147. 148. 149. 150. 151. 152. 153. 154. 155. 156. 157. 158. 159. 160. 161. 162. 163. 164. 165. 166. 167. 168. 169. 170. 171. 172. 173. 174. 175. 176. 177. 178. 179. 180. 181. 182. 183. 184. 185. 186. 187. 188. 189. 190. 191. 192. 193. 194. 195. 196. 197. 198. 199. 200. 201. 202. 203. 204. 205. 206. 207. 208. 209. 210. 211. 212. 213. 214. 215. 216. 217. 218. 219. 220. 221. 222. 223. 224. 225. 226. 227. 228. 229. 230. 231. 232. 233. 234. 235. 236. 237. 238. 239. 240. 241. 242. 243. 244. 245. 246. 247. 248. 249. 250. 251. 252. 253. 254. 255. 256. 257. 258. 259. 260. 261. 262. 263. 264. 265. 266. 267. 268. 269. 270. 271. 272. 273. 274. 275. 276. 277. 278. 279. 280. 281. 282. 283. 284. 285. 286. 287. 288. 289. 290. 291. 292. 293. 294. 295. 296. 297. 298. 299. 300. 301. 302. 303. 304. 305. 306. 307. 308. 309. 310. 311. 312. 313. 314. 315. 316. 317. 318. 319. 320. 321. 322. 323. 324. 325. 326. 327. 328. 329. 330. 331. 332. 333. 334. 335. 336. 337. 338. 339. 340. 341. 342. 343. 344. 345. 346. 347. 348. 349. 350. 351. 352. 353. 354. 355. 356. 357. 358. 359. 360. 361. 362. 363. 364. 365. 366. 367. 368. 369. 370. 371. 372. 373. 374. 375. 376. 377. 378. 379. 380. 381. 382. 383. 384. 385. 386. 387. 388. 389. 390. 391. 392. 393. 394. 395. 396. 397. 398. 399. 400. 401. 402. 403. 404. 405. 406. 407. 408. 409. 410. 411. 412. 413. 414. 415. 416. 417. 418. 419. 420. 421. 422. 423. 424. 425. 426. 427. 428. 429. 430. 431. 432. 433. 434. 435. 436. 437. 438. 439. 440. 441. 442. 443. 444. 445. 446. 447. 448. 449. 450. 451. 452. 453. 454. 455. 456. 457. 458. 459. 460. 461. 462. 463. 464. 465. 466. 467. 468. 469. 470. 471. 472. 473. 474. 475. 476. 477. 478. 479. 480. 481. 482. 483. 484. 485. 486. 487. 488. 489. 490. 491. 492. 493. 494. 495. 496. 497. 498. 499. 500. 501. 502. 503. 504. 505. 506. 507. 508. 509. 510. 511. 512. 513. 514. 515. 516. 517. 518. 519. 520. 521. 522. 523. 524. 525. 526. 527. 528. 529. 530. 531. 532. 533. 534. 535. 536. 537. 538. 539. 540. 541. 542. 543. 544. 545. 546. 547. 548. 549. 550. 551. 552. 553. 554. 555. 556. 557. 558. 559. 560. 561. 562. 563. 564. 565. 566. 567. 568. 569. 570. 571. 572. 573. 574. 575. 576. 577. 578. 579. 580. 581. 582. 583. 584. 585. 586. 587. 588. 589. 590. 591. 592. 593. 594. 595. 596. 597. 598. 599. 600. 601. 602. 603. 604. 605. 606. 607. 608. 609. 610. 611. 612. 613. 614. 615. 616. 617. 618. 619. 620. 621. 622. 623. 624. 625. 626. 627. 628. 629. 630. 631. 632. 633. 634. 635. 636. 637. 638. 639. 640. 641. 642. 643. 644. 645. 646. 647. 648. 649. 650. 651. 652. 653. 654. 655. 656. 657. 658. 659. 660. 661. 662. 663. 664. 665. 666. 667. 668. 669. 670. 671. 672. 673. 674. 675. 676. 677. 678. 679. 680. 681. 682. 683. 684. 685. 686. 687. 688. 689. 690. 691. 692. 693. 694. 695. 696. 697. 698. 699. 700. 701. 702. 703. 704. 705. 706. 707. 708. 709. 710. 711. 712. 713. 714. 715. 716. 717. 718. 719. 720. 721. 722. 723. 724. 725. 726. 727. 728. 729. 730. 731. 732. 733. 734. 735. 736. 737. 738. 739. 740. 741. 742. 743. 744. 745. 746. 747. 748. 749. 750. 751. 752. 753. 754. 755. 756. 757. 758. 759. 760. 761. 762. 763. 764. 765. 766. 767. 768. 769. 770. 771. 772. 773. 774. 775. 776. 777. 778. 779. 780. 781. 782. 783. 784. 785. 786. 787. 788. 789. 790. 791. 792. 793. 794. 795. 796. 797. 798. 799. 800. 801. 802. 803. 804. 805. 806. 807. 808. 809. 810. 811. 812. 813. 814. 815. 816. 817. 818. 819. 820. 821. 822. 823. 824. 825. 826. 827. 828. 829. 830. 831. 832. 833. 834. 835. 836. 837. 838. 839. 840. 841. 842. 843. 844. 845. 846. 847. 848. 849. 850. 851. 852. 853. 854. 855. 856. 857. 858. 859. 860. 861. 862. 863. 864. 865. 866. 867. 868. 869. 870. 871. 872. 873. 874. 875. 876. 877. 878. 879. 880. 881. 882. 883. 884. 885. 886. 887. 888. 889. 890. 891. 892. 893. 894. 895. 896. 897. 898. 899. 900. 901. 902. 903. 904. 905. 906. 907. 908. 909. 910. 911. 912. 913. 914. 915. 916. 917. 918. 919. 920. 921. 922. 923. 924. 925. 926. 927. 928. 929. 930. 931. 932. 933. 934. 935. 936. 937. 938. 939. 940. 941. 942. 943. 944. 945. 946. 947. 948. 949. 950. 951. 952. 953. 954. 955. 956. 957. 958. 959. 960. 961. 962. 963. 964. 965. 966. 967. 968. 969. 970. 971. 972. 973. 974. 975. 976. 977. 978. 979. 980. 981. 982. 983. 984. 985. 986. 987. 988. 989. 990. 991. 992. 993. 994. 995. 996. 997. 998. 999. 1000. 1001. 1002. 1003. 1004. 1005. 1006. 1007. 1008. 1009. 1010. 1011. 1012. 1013. 1014. 1015. 1016. 1017. 1018. 1019. 1020. 1021. 1022. 1023. 1024. 1025. 1026. 1027. 1028. 1029. 1030. 1031. 1032. 1033. 1034. 1035. 1036. 1037. 1038. 1039. 1040. 1041. 1042. 1043. 1044. 1045. 1046. 1047. 1048. 1049. 1050. 1051. 1052. 1053. 1054. 1055. 1056. 1057. 1058. 1059. 1060. 1061. 1062. 1063. 1064. 1065. 1066. 1067. 1068. 1069. 1070. 1071. 1072. 1073. 1074. 1075. 1076. 1077. 1078. 1079. 1080. 1081. 1082. 1083. 1084. 1085. 1086. 1087. 1088. 1089. 1090. 1091. 1092. 1093. 1094. 1095. 1096. 1097. 1098. 1099. 1100. 1101. 1102. 1103. 1104. 1105. 1106. 1107. 1108. 1109. 1110. 1111. 1112. 1113. 1114. 1115. 1116. 1117. 1118. 1119. 1120. 1121. 1122. 1123. 1124. 1125. 1126. 1127. 1128. 1129. 1130. 1131. 1132. 1133. 1134. 1135. 1136. 1137. 1138. 1139. 1140. 1141. 1142. 1143. 1144. 1145. 1146. 1147. 1148. 1149. 1150. 1151. 1152. 1153. 1154. 1155. 1156. 1157. 1158. 1159. 1160. 1161. 1162. 1163. 1164. 1165. 1166. 1167. 1168. 1169. 1170. 1171. 1172. 1173. 1174. 1175. 1176. 1177. 1178. 1179. 1180. 1181. 1182. 1183. 1184. 1185. 1186. 1187. 1188. 1189. 1190. 1191. 1192. 1193. 1194. 1195. 1196. 1197. 1198. 1199. 1200. 1201. 1202. 1203. 1204. 1205. 1206. 1207. 1208. 1209. 1210. 1211. 1212. 1213. 1214. 1215. 1216. 1217. 1218. 1219. 1220. 1221. 1222. 1223. 1224. 1225. 1226. 1227. 1228. 1229. 1230. 1231. 1232. 1233. 1234. 1235. 1236. 1237. 1238. 1239. 1240. 1241. 1242. 1243. 1244. 1245. 1246. 1247. 1248. 1249. 1250. 1251. 1252. 1253. 1254. 1255. 1256. 1257. 1258. 1259. 1260. 1261. 1262. 1263. 1264. 1265. 1266. 1267. 1268. 1269. 1270. 1271. 1272. 1273. 1274. 1275. 1276. 1277. 1278. 1279. 1280. 1281. 1282. 1283. 1284. 1285. 1286. 1287. 1288. 1289. 1290. 1291. 1292. 1293. 1294. 1295. 1296. 1297. 1298. 1299. 1300. 1301. 1302. 1303. 1304. 1305. 1306. 1307. 1308. 1309. 1310. 1311. 1312. 1313. 1314. 1315. 1316. 1317. 1318. 1319. 1320. 1321. 1322. 1323. 1324. 1325. 1326. 1327. 1328. 1329. 1330. 1331. 1332. 1333. 1334. 1335. 1336. 1337. 1338. 1339. 1340. 1341. 1342. 1343. 1344. 1345. 1346. 1347. 1348. 1349. 1350. 1351. 1352. 1353. 1354. 1355. 1356. 1357. 1358. 1359. 1360. 1361. 1362. 1363. 1364. 1365. 1366. 1367. 1368. 1369. 1370. 1371. 1372. 1373. 1374. 1375. 1376. 1377. 1378. 1379. 1380. 1381. 1382. 1383. 1384. 1385. 1386. 1387. 1388. 1389. 1390. 1391. 1392. 1393. 1394. 1395. 1396. 1397. 1398. 1399. 1400. 1401. 1402. 1403. 1404. 1405. 1406. 1407. 1408. 1409. 1410. 1411. 1412. 1413. 1414. 1415. 1416. 1417. 1418. 1419. 1420. 1421. 1422. 1423. 1424. 1425. 1426. 1427. 1428. 1429. 1430. 1431. 1432. 1433. 1434. 1435. 1436. 1437. 1438. 1439. 1440. 1441. 1442. 1443. 1444. 1445. 1446. 1447. 1448. 1449. 1450. 1451. 1452. 1453. 1454. 1455. 1456. 1457. 1458. 1459. 1460. 1461. 1462. 1463. 1464. 1465. 1466. 1467. 1468. 1469. 1470. 1471. 1472. 1473. 1474. 1475. 1476. 1477. 1478. 1479. 1480. 1481. 1482. 1483. 1484. 1485. 1486. 1487. 1488. 1489. 1490. 1491. 1492. 1493. 1494. 1495. 1496. 1497. 1498. 1499. 1500. 1501. 1502. 1503. 1504. 1505. 1506. 1507. 1508. 1509. 1510. 1511. 1512. 1513. 1514. 1515. 1516. 1517. 1518. 1519. 1520. 1521. 1522. 1523. 1524. 1525. 1526. 1527. 1528. 1529. 1530. 1531. 1532. 1533. 1534. 1535. 1536. 1537. 1538. 1539. 1540. 1541. 1542. 1543. 1544. 1545. 1546. 1547. 1548. 1549. 1550. 1551. 1552. 1553. 1554. 1555. 1556. 1557. 1558. 1559. 1560. 1561. 1562. 1563. 1564. 1565. 1566. 1567. 1568. 1569. 1570. 1571. 1572. 1573. 1574. 1575. 1576. 1577. 1578. 1579. 1580. 1581. 1582. 1583. 1584. 1585. 1586. 1587. 1588. 1589. 1590. 1591. 1592. 1593. 1594. 1595. 1596. 1597. 1598. 1599. 1600. 1601. 1602. 1603. 1604. 1605. 1606. 1607. 1608. 1609. 1610. 1611. 1612. 1613. 1614. 1615. 1616. 1617. 1618. 1619. 1620. 1621. 1622. 1623. 1624. 1625. 1626. 1627. 1628. 1629. 1630. 1631. 1632. 1633. 1634. 1635. 1636. 1637. 1638. 1639. 1640. 1641. 1642. 1643. 1644. 1645. 1646. 1647. 1648. 1649. 1650. 1651. 1652. 1653. 1654. 1655. 1656. 1657. 1658. 1659. 1660. 1661. 1662. 1663. 1664. 1665. 1666. 1667. 1668. 1669. 1670. 1671. 1672. 1673. 1674. 1675. 1676. 1677. 1678. 1679. 1680. 1681. 1682. 1683. 1684. 1685. 1686. 1687. 1688. 1689. 1690. 1691. 1692. 1693. 1694. 1695. 1696. 1697. 1698. 1699. 1700. 1701. 1702. 1703. 1704. 1705. 1706. 1707. 1708. 1709. 1710. 1711. 1712. 1713. 1714. 1715. 1716. 1717. 1718. 1719. 1720. 1721. 1722. 1723. 1724. 1725. 1726. 1727. 1728. 1729. 1730. 1731. 1732. 1733. 1734. 1735. 1736. 1737. 1738. 1739. 1740. 1741. 1742. 1743. 1744. 1745. 1746. 1747. 1748. 1749. 1750. 1751. 1752. 1753. 1754. 1755. 1756. 1757. 1758. 1759. 1760. 1761. 1762. 1763. 1764. 1765. 1766. 1767. 1768. 1769. 1770. 1771. 1772. 1773. 1774. 1775. 1776. 1777. 1778. 1779. 1780. 1781. 1782. 1783. 1784. 1785. 1786. 1787. 1788. 1789. 1790. 1791. 1792. 1793. 1794. 1795. 1796. 1797. 1798. 1799. 1800. 1801. 1802. 1803. 1804. 1805. 1806. 1807. 1808. 1809. 1810. 1811. 1812. 1813. 1814. 1815. 1816. 1817. 1818. 1819. 1820. 1821. 1822. 1823. 1824. 1825. 1826. 1827. 1828. 1829. 1830. 1831. 1832. 1833. 1834. 1835. 1836. 1837. 1838. 1839. 1840. 1841. 1842. 1843. 1844. 1845. 1846. 1847. 1848. 1849. 1850. 1851. 1852. 1853. 1854. 1855. 1856. 1857. 1858. 1859. 1860. 1861. 1862. 1863. 1864. 1865. 1866. 1867. 1868. 1869. 1870. 1871. 1872. 1873. 1874. 1875. 1876. 1877. 1878. 1879. 1880. 1881. 1882. 1883. 1884. 1885. 1886. 1887. 1888. 1889. 1890. 1891. 1892. 1893. 1894. 1895. 1896. 1897. 1898. 1899. 1900. 1901. 1902. 1903. 1904. 1905. 1906. 1907. 1908. 1909. 1910. 1911. 1912. 1913. 1914. 1915. 1916. 1917. 1918. 1919. 1920. 1921. 1922. 1923. 1924. 1925. 1926. 1927. 1928. 1929. 1930. 1931. 1932. 1933. 1934. 1935. 1936. 1937. 1938. 1939. 1940. 1941. 1942. 1943. 1944. 1945. 1946. 1947. 1948. 1949. 1950. 1951. 1952. 1953. 1954. 1955. 1956. 1957. 1958. 1959. 1960. 1961. 1962. 1963. 1964. 1965. 1966. 1967. 1968. 1969. 1970. 1971. 1972. 1973. 1974. 1975. 1976. 1977. 1978. 1979. 1980. 1981. 1982. 1983. 1984. 1985. 1986. 1987. 1988. 1989. 1990. 1991. 1992. 1993. 1994. 1995. 1996. 1997. 1998. 1999. 2000. 2001. 2002. 2003. 2004. 2005. 2006. 2007. 2008. 2009. 2010. 2011. 2012. 2013. 2014. 2015. 2016. 2017. 2018. 2019. 2020. 2021. 2022. 2023. 2024. 2025. 2026. 2027. 2028. 2029. 2030. 2031. 2032. 2033. 2034. 2035. 2036. 2037. 2038. 2039. 2040. 2041. 2042. 2043. 2044. 2045. 2046. 2047. 2048. 2049. 2050. 2051. 2052. 2053. 2054. 2055. 2056. 2057. 2058. 2059. 2060. 2061. 2062. 2063. 2064. 2065. 2066. 2067. 2068. 2069. 2070. 2071. 2072. 2073. 2074. 2075. 2076. 2077. 2078. 2079. 2080. 2081. 2082. 2083. 2084. 2085. 2086. 2087. 2088. 2089. 2090. 2091. 2092. 2093. 2094. 2095. 2096. 2097. 2098. 2099. 2100. 2101. 2102. 2103. 2104. 2105. 2106. 2107. 2108. 2109. 2110. 2111. 2112. 2113. 2114. 2115. 2116. 2117. 2118. 2119. 2120. 2121. 2122. 2123. 2124. 2125. 2126. 2127. 2128. 2129. 2130. 2131. 2132. 2133. 2134. 2135. 2136. 2137. 2138. 2139. 2140. 2141. 2142. 2143. 2144. 2145. 2146. 2147. 2148. 2149. 2150. 2151. 2152. 2153. 2154. 2155. 2	

Mens C.J. Hansen mente, at lastning, losning og transport af et tog kunne klares på 1½ time, afsatte Lindberg og Lønborg to timer til denne proces. Til gengæld skulle hvert tog bestå af flere vogne. De to ingeniører fandt, at der i alt var behov for 50 togvogne (inklusive 12 reservevogne og seks vogne med særlige bremsemekanismer), og at det var nødvendigt med syv heste, hvoraf de to dog kun skulle arbejde i selve kalkbruddene. Men med sådan en kapacitet ville man også "med Lethed" kunne levere 4.000 kubikfavn (26.800 kubikmeter) kalksten om året – dvs. 33 % mere end, hvad Hansen havde regnet med.

Lindberg og Lønborg gav også en grundig redegørelse for alt fra sporvidde og brugen af skinner til etablering af hække langs banen og opførelse af bygninger til banevogn-terboliger, stald, smedje og hjulmagerværksteder m.m. Alt sammen vidner om, at de to mænd må have gjort omhyggelige iagttagelser på stedet. Et af de interessante forslag drejer sig om skinnernes underlag. De argumenterede for at bruge kalkaffald til dette formål, da det – udover at være let tilgængeligt og billigt – både ville give den fornødne fasthed og mulighed for, at vandet let kunne løbe bort. Dog burde man nok med passende mellemrum lægge drænrør for at bortlede det vand, der trængte gennem kalken.

Selv om anlæggelsen af jernbanen "vel ikke ubetinget" gjorde det nødvendigt at ændre på den hidtidige udskibningsmetode, slog Lindberg og Lønborg også kraftigt til lyd for, at Vemmetofte og Bregentved fik udvidet deres havneanlæg i lyset af den voksende mængde kalk, som ville blive brudt og transporteret ned til kysten, når der var blevet anlagt en jernbane. De foreslog derfor, at havnen blev indrettet således, at 8-10 skibe kunne ligge ved siden af hinanden under gunstige vejrforhold, og at jernbanen blev forlænget fra oplagspladsen ved kysten og helt ud på et nyt brohoved.

Som tidligere omtalt skete der også en markant forbedring af Vemmetofte og Bregentveds havn, men først 9-10 år efter, at Lindberg og Lønborg afleverede deres plan. De to ingeniører fik faktisk ikke noget som helst ud af deres store arbejde. Det foreliggende materiale fra Vemmetoftes

arkiv gør det ikke muligt at se hvorfor. Men det er tænkeligt, at priserne kan have virket afskrækkende på lodsejerne. Lindberg og Lønborg nåede nemlig frem til, at anlæggelsen af banen (inklusive bygninger) ville koste 120.000 rigsdaler – altså næsten fem gange så meget, som C.J. Hansen havde kalkuleret med – mens havnearbejdet og en forlængelse af banen ud til molen ville løbe op i 37.000 rigsdaler.

### **Skrams tanker om en lokomotivdrevet bane**

Lindberg og Lønborgs projektbeskrivelse blev imidlertid læst med stor interesse af Gustav Skram, og den kom til at danne udgangspunkt for en længere redegørelse fra hans side i november 1855.

Skram var en af sværvægterne i den danske jernbane-sektor i midten af 1800-tallet. I sine unge år i 1820'erne og 30'erne, da han var ansat i Den Almindelige Enkekasse, gennemførte han flere studierejser til bl.a. Frankrig og Storbritannien. Han fik her en stærk interesse for jernbaner, hvilket førte til, at han i 1840 indleverede et forslag til Industriforeningen om at etablere en bane mellem København og Roskilde. Dette indlæg satte gang i den proces, som førte til dannelsen af Det Sjællandske Jernbaneselskab i 1844, hvor Skram blev administrerende direktør. Han fortsatte på denne post indtil 1856, da direktionen blev omdannet i forbindelse med indvielsen af banen mellem Roskilde og Korsør, og Skram til sin skuffelse blev fravalgt.<sup>9)</sup> Det er naturligt at se Skrams stærke interesse i Faxe-banen i lyset af, at han mistede sin direktørpost, men det er også værd at bemærke, at hans første indlæg om kalkbanen blev skrevet inden da.

Skrams brev fra november 1855 til grev A.W. Moltke – ejeren af Bregentved, som tidligere også havde været kurator for Vemmetofte – indeholder den første skitse til hans eget anlægsprojekt, men brevet rummer i lige så høj grad en kritik af Lindberg og Lønborgs arbejde og den teknologiske, som de gjorde brug af. Det fremgår af brevet, at Skram kort forinden havde haft lejlighed til at bese terrænet og tale med nogle af dem, der dagligt arbejdede på stedet, lige-

*Johan Christian Gustav Skram (1802-1865).  
Sammen med Søren Hjorth initiativtager  
til København-Roskildebanen og første  
administrerende direktør for Den sjæl-  
landske Jernbane (SJS) (foto: ukendt  
ca. 1860, Danmarks Jernbanemuseum).*



som han flere gange havde drøftet spørgsmålet om kalktransport med Moltke personligt, og dette havde overbevist ham om, at Lindberg og Lønborgs udgangspunkt – en fælles brydningsplan for lodsejerne – var urealistisk. Skram tog også skarpt afstand fra idéen om en "selvvirkende" bane, for de nedadkørende, fyldte vogne kunne opnå så høj en hastighed, at de ville være vanskelige at bremse, hvilket kunne give anledning til ulykker "ved den mindste Uagtsomhed af Folkene". Skram mente da også at vide, at man "allevegne", hvor sådanne baner havde været etableret, havde afskaffet dem igen til fordel for lokomotiver eller stationære dampmaskiner.

En hestebane ville også give store problemer, fortalte Skram. Hvis man lod hestene gå ved siden af skinnerne, ville de pga. vognhjulenes stærke friktion mod skinnerne kun være i stand til at transportere godt og vel halvdelen af den mængde kalk, som de ville kunne trække, hvis de gik foran vognene. Men hvis man valgte den sidstnævnte løsning, var det vigtigt at bruge et hestevenligt underlag – f.eks. "skarpt Grus", som det imidlertid var vanskeligt at skaffe på Faxe-egnen. Kalkaffald kunne derimod let blive "æltet" ind i hestehovene. "Den nuværende med Kalksteen anlagte Vei afgiver noksom Bevis herfor", bemærkede Skram.

Derudover gik Skram i rette med valg af både skinner og vogne. I begge tilfælde mente han, at Lindberg og Lønborg havde valgt for svag en løsning. Om vognene skrev han således, at de "til Nød" kunne anvendes "i Kulgruber og hvor der ikke er større Fald, end at Hestekraft altid anvendes". Men det ville medføre stor fare at bruge dem i Faxe og desuden på længere sigt give anledning til uforholdsmæssigt store udgifter pga. "de idelige Reparationer".

Skram foreslog derfor, at man i stedet for heste gjorde brug af et Tender-lokomotiv med stærke bremses, som ville kunne klare en nedkørsel med fem store og solide Burreske rammevogne på 6-7 minutter, mens opkørslen med de tomme vogne måtte kunne ordnes på lidt under 5 minutter. Han regnede sig frem til, at man på denne måde kunne transportere 80-100 kubikfavne (536-670 kubikmeter) kalk ned til

kysten på en dag. Det var langt mere end, hvad hestebane-entreprenørerne havde kalkuleret med – og også mere, end der var brug for. Men så kunne man jo anvende toget til at transportere korn og andre varer mellem Faxe og kysten, når der er ikke var behov for kalkkørsler, og der blev også tid til nødvendigt eftersyn af maskinen og vognene. Alt i alt regnede Skram sig i dette "foreløbige Overslag" frem til, at anlægsprojektet ville koste 130.000 rigsdaler, hvad der kun var 10.000 rigsdaler mere end Lindberg og Lønborgs beregning. Boliger, remise og andre bygninger udgjorde den største post med 25.000 rigsdaler, efterfulgt af skinnerne med 20.000, mens de 10 rammevogne og lokomotivet blev sat til henholdsvis 15.000 og 12.000 rigsdaler. Skram bemærkede ellers, at de Burreske vogne "vel var meget dyre", men i længden udgjorde de alligevel den billigste vognløsning, mente han.

I overensstemmelse med denne plan indsendte Skram i slutningen af 1855 en ansøgning til Indenrigsministeriet om at opnå koncession på anlæggelse og drift af en bane til kalktransporten. Regeringen svarede, at der ikke var noget til hinder for at tildele ham en sådan koncession, hvis han opfyldte en række krav, bl.a. en detaljeret anlæggelsesplan og et overslag samt kunne godtgøre at have adgang til den nødvendige kapital. D. 17. marts 1856 gennemførte Rigsdagen derfor en lov, som gav hjemmel til at udstede en koncession for en kalkbane ved Faxe.

Nøjagtigt et år senere indleverede Skram en 46 sider lang redegørelse for, hvordan han kunne tænke sig at indrette banen og de tilknyttede faciliteter. Her udbyggede han sin argumentation for at bruge lokomotiv i stedet for heste. Han indrømmede ganske vist, at heste kunne være en udmærket løsning ved anlæggelse af korte jernbaner, men kun når terrænet var relativt fladt, og der ikke var behov for at transportere en stor godsmængde eller et betydeligt antal personer på én gang og med en betydelig hastighed. Han oplyste i denne forbindelse, at man ved anlæggelsen af banen mellem København og Roskilde havde mistet omkring 30 heste og en del vogne ved ulykker, der var forårsaget af ujævnheder i terrænet. Skram bemærkede også,

at en lokomotivdrevet bane i Faxe ville gøre det muligt at anvende større vogne end ved en hestebane – med det resultat, at antallet af vogne ville kunne holdes nede på et relativt lavt antal, hvilket igen ville begrænse pladsbehovet for "Banegaarde" på Kalkbjerget og ved kysten.

I sin reviderede plan lagde Skram stor vægt på, at der blev opført gode og solide bygninger til administration og værksteder m.m., og de måtte gerne være "smagfuldt" udstyret. Han interesserede sig særligt for hovedbygningen, hvor han gerne ville bo med sin familie. Den skulle udstyres med et tårn, hvorfra man skulle kunne sende signaler til den øverste banegård, og "hvorfra man, useet af Banevogterne, kan iagttage deres Forhold under de Arbeider de enkeltviis maae udføre paa Linien".

Det lå også Skram meget på sinde at skaffe kvalificeret og engageret arbejdskraft. Lokomotivføreren skulle f.eks. være en "examineret og anerkjendt paalidelig Mand fra en anden Bane" og desuden "en duelig Mekanikus", så han selv kunne foretage mindre reparationer af lokomotiv og vogne. Skram var imidlertid meget bevidst om, at det var vigtigt at give medarbejderne en ordentlig løn, for som han skrev: "Det er min Erfaring, at ugifte og slet lønnede Betjente (...) ikke ere at stole paa, med mindre de holdes oppe ved Haab om Forfremmelse til bedre Poster". Og han tilføjede: "En Jernbanes heldige Drift beroer, maaske meer end nogen anden Entreprise, paa en omhyggelig Paapaselighed i alle Brancher af Tjenesten. En eneste, tilsyneladende ubetydelig, Forsømmelse eller Malconduite, hvorfor man ofte ikke engang kan straffe den Vedkommende, kan foranledige stor Skade paa Materialet, som Entreprisen kommer til at lide under".<sup>10)</sup>

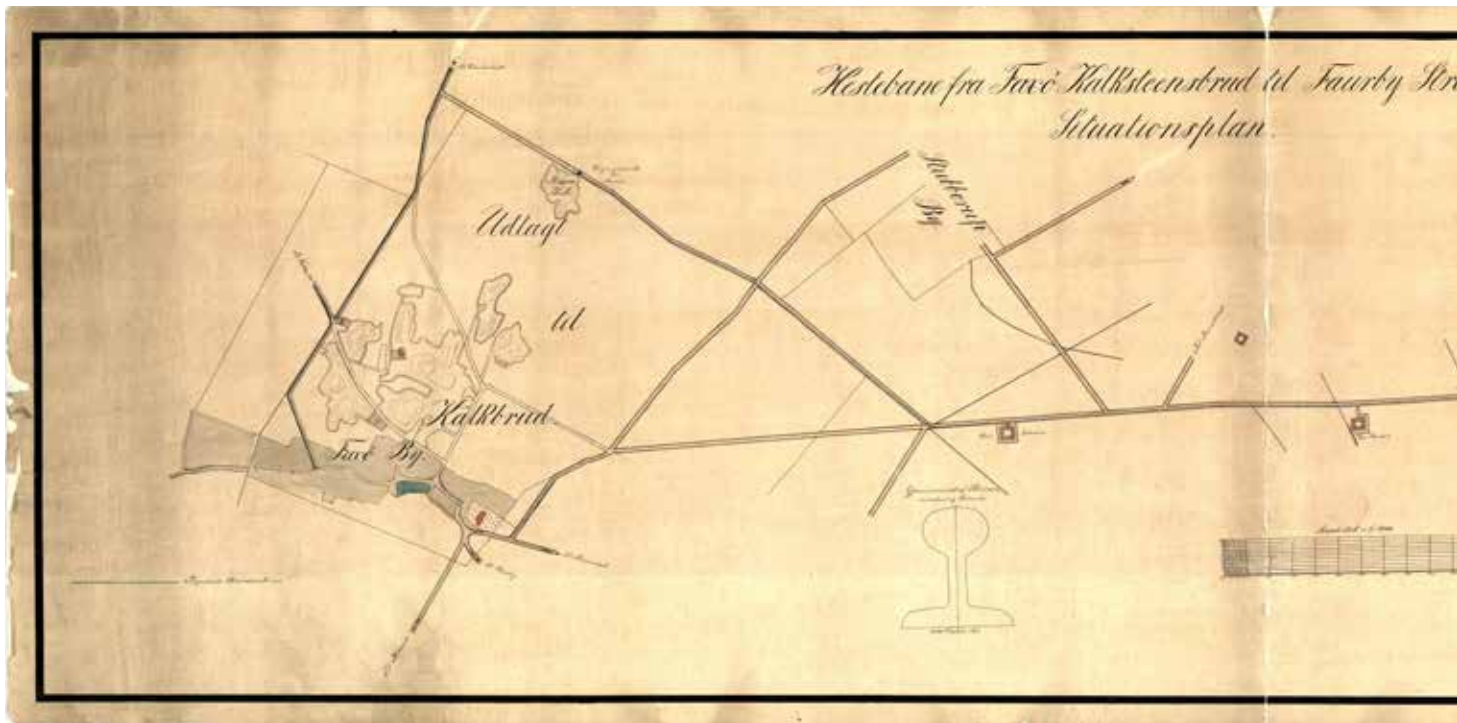
Skram gjorde det altså ganske klart for lodsejerne, at det ville koste dem en hel del, hvis de skulle have en ordentlig og driftssikker bane. Han beregnede de samlede anlægsudgifter til 159.000 rigsdaler – eller 175.000, hvis man, som han anbefalede, anlagde ikke bare én, men to banegårde på Kalkbjerget – mens de årlige driftsudgifter ville beløbe sig til 15.240 rigsdaler. Skram noterede dog samtidig, at

beløbene var blevet sat så højt, at han følte sig næsten sikker på, at de ikke ville blive overskredet. Denne bemærkning kan opfattes som en indirekte kritik af de andre entreprenørers beregninger.

Som nævnt fremlagde Skram først sin detaljerede plan et helt år efter, at Rigsdagen havde gennemført loven om en koncession på Faxe-banen. Når der gik så lang tid, skyldes det uden tvivl, at forhandlingsklimaet mellem Skram og lodsejerne tilsyneladende lod meget tilbage at ønske. Allerede i marts 1856 må der have været problemer, for da indleverede grev Holck Winterfeldt til Rosendal og baron Reedtz-Thott til Gavnhø en ansøgning til Indenrigsministeriet om bevilling til at anlægge en bane. Ministeriet svarede da, at det ikke kunne behandle ansøgningen, eftersom Skram allerede havde fået et betinget forhåndstilsagn om koncession. Fire måneder senere meddelte ministeriet imidlertid, at det ikke ville stille sig på tværs, hvis parterne nåede frem til en overenskomst, som betød, at lodsejerne selv overtog anlægsopgaven, hvis de blot sikrede Skram "en passende Ansættelse ved Banens Anlæg og fremtidige Drift". Hvis der ikke kunne opnås enighed om en sådan ordning, ville Skram få koncessionen. Ministeriet bemærkede samtidig, at Skram havde lovet lodsejerne fortrinsret til aktierne, således at der kun ville blive solgt aktier til andre, hvis lodsejerne ikke ønskede at aftage alle aktierne. Først i maj 1857 kom der – tilsyneladende – en løsning på problemet. Efter at have gennemlæst Skrams nye anlægsplan nåede lodsejerne nemlig nu frem til den erkendelse, at de hverken selv turde påtage sig en koncession eller være eneaktionærer. Med andre ord fik Skram fri rådighed med hensyn til salg af aktier.

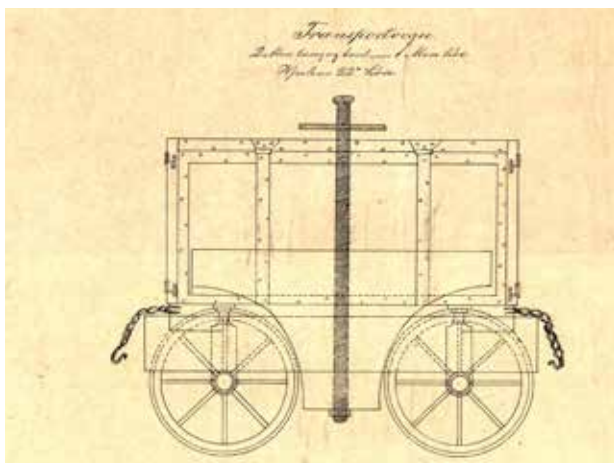
Desværre giver det kildemateriale, som jeg har haft til rådighed, ikke mulighed for at følge denne del af Faxes kalkbane-sag videre. Jeg må blot konstatere, at det ikke – trods den grundige og velgennemtænkte plan og en accept fra lodsejerne – lykkedes for Skram at realisere projektet. Formodentlig har økonomiske problemer alligevel stillet sig i vejen for den tidligere jernbanedirektør.<sup>11)</sup>





### Gardes totalentreprise

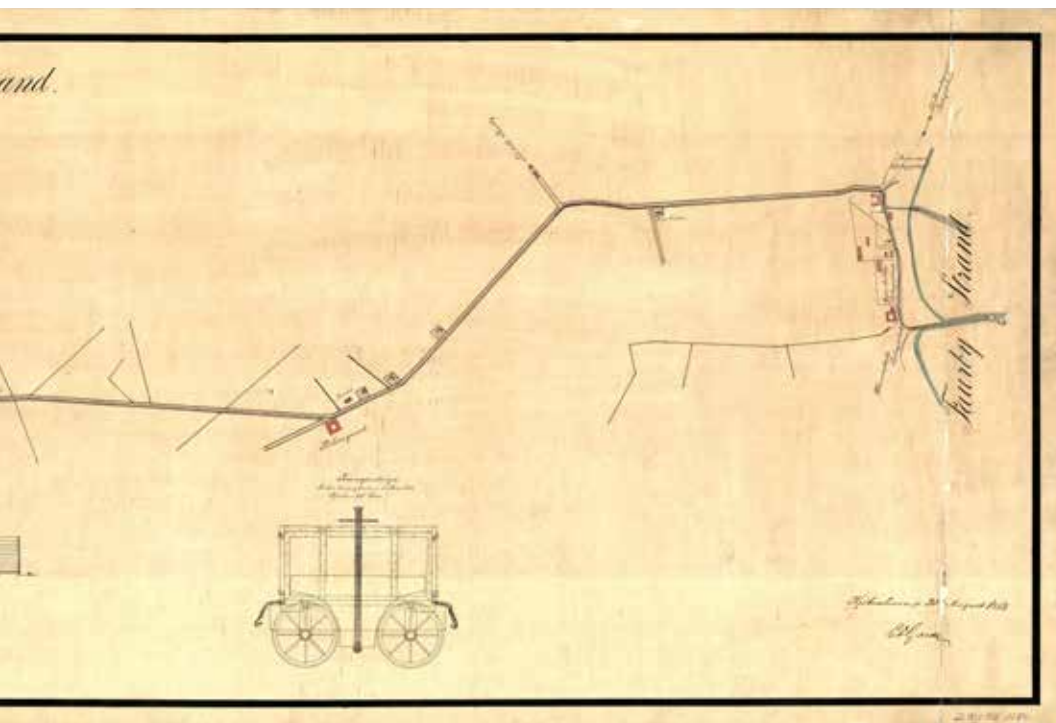
Efter at Gustav Skrams plan led skibbrud, gik der tilsyneladende en årrække, før der meldte sig en ny seriøs interessent i Faxe. Ganske vist fik kuratoren for Vemmetofte i 1861 et brev fra civilingeniørerne Carlé og Kauffmann, der ville forhøre sig om mulighederne for at udføre entreprenørarbejde i området, men da de to mænd havde fået lejlighed til at sætte sig mere ind i sagen, var interessen kølnet ikke så lidt. Så da lodsejerne i februar 1862 udbad sig en plan med overslag til en "Sporvei" fra kalkgruberne til kysten, meddelte Carlé og Kauffmann "I høflig Svar", at de anså "hele Foretagendet for noget problematisk, og vor Tid og Stilling som Entrepreneurer tillader os ikke at befatte os med vidtløftige Forarbejder, hvis endelige Resultat er saa usikker!"



Indstillingen var helt anderledes hos Christian Frederik Garde, der meldte sig på banen senere i 1862. Han var løjtnant, men havde også taget eksamen som landmåler og siden skaffet sig en vis praktisk erfaring ved forskellige anlægsarbejder. Fra 1857 havde han desuden gentagne gange søgt om koncession på en eller flere sporveje i København. Endelig i marts 1862 fik han koncession på to af disse ruter, men han havde da mistet interessen for den københavnske infrastruktur og overdrog derfor sine rettigheder til et britisk selskab. Hvordan Garde kom i kontakt med lodsejerne ved Faxe, står (endnu) ikke klart. Det er bestemt ikke utænkeligt, at hans nære slægtning C.F. Tietgen, Privatbankens dynamiske direktør, kan have spillet en væsentlig rolle, da Tietgen tidligt havde et klart blik for Faxe-kalkens potentiale og siden fik en afgørende indflydelse på kalkudvindingen i området. Men det er også en mulighed, at lodsejerne tog kontakt til Garde for at høre, hvad han kunne levere, fordi de måske havde fået kendskab til, at han i 1861 var involveret i planer om en bane mellem Maribo og Bandholm.<sup>12)</sup> Under alle omstændigheder henviste Garde til en "æret Skrivelse af sidstafvige Julimaaned" – som en eller flere af lodsejerne må have skrevet – da han i januar 1863 fremlagde en detaljeret plan vedrørende kalkbanen.

Hvad teknikken angår, var Gardes plan i høj grad en tilbagevendende til Lindberg og Lønborgs ni år gamle projekt, idet tanken var, at de lastede vogne skulle køre ned mod stranden ved hjælp af tyngdekraften, mens de tomme vogne blev hentet op af heste.<sup>13)</sup> Lindberg og Lønborgs plan om, at de lastede vogne skulle trække de tomme vogne op på den øverste del af Kalkbjerget var dog opgivet.





En af Rigsarkivets talrige samlinger af kort og tegninger består af 46 mapper med fællestitlen "Tegninger især vedr. havne og jernbaner", og da de mange hundrede dokumenter i sin tid blev overdraget fra Det Kongelige Bibliotek, er biblioteket (fejlagtigt) betegnet som arkivskaber. Blandt de mange tegninger med projekterede jernbaneanlæg finder vi Christian Frederik Gardes kort fra 1862 af den bane, som han ville anlægge fra kalkbruddene ved Faxe landsby ned til de huse, der skulle udvikle sig til Faxe Ladeplads. Her ses hele kortet samt et udsnit, der viser den vogntype, han ville gøre brug af. (Rigsarkivet: Det Kongelige Bibliotek: Tegninger især vedr. havne og jernbaner på Sjælland, 1815-1897, pk. 21).

I organisatorisk henseende repræsenterede Gardes plan til gengæld et nybrud. Han tilbød lodsejerne en totalentreprise, idet han påtog sig hele ansvaret for at anlægge, drive og vedligeholde banen i ikke færre end 20 år, og han lovede desuden, at han hvert år ville transportere 33.000 kubikfavne (221.100 kubikmeter) kalk ned til kysten. Det eneste, lodsejerne skulle gøre, var at betale ham en årlig sum på 12.000 rigsdaler – et beløb, der formentlig lå pænt inden for rammerne af de forventede indtægter ved salg af kalken. Hvis transportbehovet oversteg de 33.000 kubikfavne, ville Garde dog opkræve et ekstra beløb, som han også præciserede.

Mens flere af forgængerne havde tænkt sig ét udgangspunkt for jernbanen, var det Gardes plan, at banen skulle passere forbi samtlige steder, hvor der blev brudt kalk. Den ville derfor få en samlet længde på 12.722 alen, dvs. knap 8 km, mens de andre entreprenører kun havde kalkuleret med en bane på 5-6 km. Derudover ønskede Garde, at banen mange steder blev gravet et stykke ned i Kalkbjerget, hvad der naturligvis ville forøge arbejdskraftbehovet ved anlæggelsen. Ikke desto mindre hævdede han at kunne udføre anlægsarbejdet til en væsentligt lavere pris end Lindberg/ Lønborg og Skram, nemlig ca. 90.000 rigsdaler. Gardes hovedargument for de lave udgifter var, at han ville gøre brug af så ringe en sporvidde – 2 fod 7 tommer, dvs. 81,1 cm – at det var muligt at anbringe banen i rabatten til den eksisterende vej, så man kun fik behov for at ekspropriere ca. 3 tønder land (ca. 1½ hektar) for at anlægge banen.<sup>14)</sup> Desuden fandt han det overflødig at opføre særlige bygninger til personale og værksteder m.m. Hvad driftsomkostningerne angik, mente han, at der var en del penge

at spare ved at anvende små vogne, som både kunne bruges på banen og i bruddene, da man derved kunne undgå en besværlig omladning og måske også kunne mindske sliddet på skinnerne.

Den bekvemme totalentreprisemodel har formentlig virket tillokkende for lodsejerne, ikke mindst i lyset af de mange kuldsejlede projekter og det stadigt mere påtræn-

*Summarisk Oversigt  
over Jernbanens og Jernbanens (Jernbanens) og  
en's Beskyning over Landet og de danske.*

Beløbene	Antal	Vejne		Kalkbrud		Kalk		Kalk		Kalk	
		Antal	Beløb	Antal	Beløb	Antal	Beløb	Antal	Beløb	Antal	Beløb
1862	1	1	100	1	100	1	100	1	100	1	100
1863	2	2	200	2	200	2	200	2	200	2	200
1864	3	3	300	3	300	3	300	3	300	3	300
1865	4	4	400	4	400	4	400	4	400	4	400
1866	5	5	500	5	500	5	500	5	500	5	500
1867	6	6	600	6	600	6	600	6	600	6	600
1868	7	7	700	7	700	7	700	7	700	7	700
1869	8	8	800	8	800	8	800	8	800	8	800
1870	9	9	900	9	900	9	900	9	900	9	900
1871	10	10	1000	10	1000	10	1000	10	1000	10	1000
1872	11	11	1100	11	1100	11	1100	11	1100	11	1100
1873	12	12	1200	12	1200	12	1200	12	1200	12	1200
1874	13	13	1300	13	1300	13	1300	13	1300	13	1300
1875	14	14	1400	14	1400	14	1400	14	1400	14	1400
1876	15	15	1500	15	1500	15	1500	15	1500	15	1500
1877	16	16	1600	16	1600	16	1600	16	1600	16	1600
1878	17	17	1700	17	1700	17	1700	17	1700	17	1700
1879	18	18	1800	18	1800	18	1800	18	1800	18	1800
1880	19	19	1900	19	1900	19	1900	19	1900	19	1900
1881	20	20	2000	20	2000	20	2000	20	2000	20	2000
1882	21	21	2100	21	2100	21	2100	21	2100	21	2100
1883	22	22	2200	22	2200	22	2200	22	2200	22	2200
1884	23	23	2300	23	2300	23	2300	23	2300	23	2300
1885	24	24	2400	24	2400	24	2400	24	2400	24	2400
1886	25	25	2500	25	2500	25	2500	25	2500	25	2500
1887	26	26	2600	26	2600	26	2600	26	2600	26	2600
1888	27	27	2700	27	2700	27	2700	27	2700	27	2700
1889	28	28	2800	28	2800	28	2800	28	2800	28	2800
1890	29	29	2900	29	2900	29	2900	29	2900	29	2900
1891	30	30	3000	30	3000	30	3000	30	3000	30	3000
1892	31	31	3100	31	3100	31	3100	31	3100	31	3100
1893	32	32	3200	32	3200	32	3200	32	3200	32	3200
1894	33	33	3300	33	3300	33	3300	33	3300	33	3300
1895	34	34	3400	34	3400	34	3400	34	3400	34	3400
1896	35	35	3500	35	3500	35	3500	35	3500	35	3500
1897	36	36	3600	36	3600	36	3600	36	3600	36	3600
1898	37	37	3700	37	3700	37	3700	37	3700	37	3700
1899	38	38	3800	38	3800	38	3800	38	3800	38	3800
1900	39	39	3900	39	3900	39	3900	39	3900	39	3900
1901	40	40	4000	40	4000	40	4000	40	4000	40	4000
1902	41	41	4100	41	4100	41	4100	41	4100	41	4100
1903	42	42	4200	42	4200	42	4200	42	4200	42	4200
1904	43	43	4300	43	4300	43	4300	43	4300	43	4300
1905	44	44	4400	44	4400	44	4400	44	4400	44	4400
1906	45	45	4500	45	4500	45	4500	45	4500	45	4500
1907	46	46	4600	46	4600	46	4600	46	4600	46	4600
1908	47	47	4700	47	4700	47	4700	47	4700	47	4700
1909	48	48	4800	48	4800	48	4800	48	4800	48	4800
1910	49	49	4900	49	4900	49	4900	49	4900	49	4900
1911	50	50	5000	50	5000	50	5000	50	5000	50	5000

Uddrag af Gardes plan fra 1863 (pk. 20-11).

*Christian Frederik Garde (1829-1912) var søn af en officer og gjorde selv militær karriere indtil begyndelsen af 1860'erne, men hans største indsats kom til at ligge inden for udvikling af infrastrukturen. Ti år efter at han havde anlagt den lille godsbane i Faxe opnåede han i 1874 koncession på en bane fra Køge til Stubberup nær ved Faxe og fra Hårlev til Rødvig. Han fik imidlertid svært ved at skaffe det nødvendige beløb til anlæggelsen og overdrog derfor rettighederne til Østsjællandske Jernbaneselskab, der åbnede disse baner i 1879 (foto i Rigsarkivet: Forsvarets Arkiver: Officersportrætter - alfabetisk 1803-1990, pk. G1).*



gende behov for at få moderniseret infrastrukturen. Der kom i alt fald hurtigt gang i forhandlingerne mellem Garde og lodsejerne, og i august 1863 forelå der en kontrakt om anlæggelse og driften af banen, som bl.a. forpligtede Garde til at færdiggøre anlægsarbejdet inden d. 1. december 1864. Når han turde påtage sig så betydelig en forpligtelse, og når lodsejerne havde tillid til, at han magtede opgaven, skyldtes det uden tvivl den nære forbindelse til Tietgen. I kontrakten henviste Garde da også til en skriftlig erklæring fra Tietgen om, at han ville få stillet det fornødne beløb til rådighed, efterhånden som der blev behov for det.<sup>15)</sup>

Garde overholdt sin tidsfrist; ja, banen kunne faktisk allerede indvies i foråret 1864. I de følgende år skete der en markant vækst i udførslen af kalk fra området, hvad der også i høj grad blev stimuleret af, at Vemmetofte og Bregentved samtidig med anlæggelsen af jernbanen udvidede deres havn. De gunstige konjunkturer for kalkhandelen fik Garde til i bogstavelig forstand at skifte hest. Han fortsatte ganske vist med at anvende heste nede i gruberne. Men opgaven med at transportere kalken ned til kysten blev i 1866 overladt til et damplokomotiv. Valget faldt på et østrigsk lokomotiv, der tidligere havde været brugt på en schlesisk smalsporsbane og siden i en kulmine. I Faxe var lokomotivet i brug indtil 1920. På dette tidspunkt havde man anskaffet sig yderligere fire lokomotiver. Flere af dem var i funktion helt frem til 1973, hvor man ophørte med at bruge dampteknologi på denne bane.<sup>16)</sup>

### **Tiden efter 1884**

Selv om forbedringerne af infrastrukturen i 1860'erne gjorde det muligt at øge afsætningen af kalk fra Faxe - og dette blev stimuleret af store ordrer udefra, bl.a. fra Tietgen, der anvendte Faxe-kalk til flere omfattende byggeprojekter - kneb det endnu i 1870'erne med at udnytte produktionsapparatet effektivt, for brydningen blev stadig gennemført af flere aktører uden overordnet plan. Da Gardes 20-års kontraktperiode nærmede sig sin afslutning, begyndte de par-

ter, der havde interesser i kalkproduktionen, da også at forhandle om en ny organisering af arbejdet. Her var Tietgen efter alt at dømme den udfarende kraft. Resultatet blev et nyt aktieselskab, som blev stiftet ved et møde i Privatbanken d. 29. oktober 1883, og som fik til opgave at stå for al brydning og transport af kalk fra bruddene til Faxe Ladeplads, når Garde havde fulden sin opgave.<sup>17)</sup> Inden mødet var der indgået en række overenskomster, som betød, at det nye selskab kunne overtage alle bruddene, Gardes bane med tilhørende jord, de to havneanlæg og de stenværksteder og kalkovne, som var blevet opført ved ladepladsen. Der var dog også indgået aftale med sælgerne om, at de lod 2/3 af købesummen, der blev opgjort til ca. 5 million kr., blive stående i virksomheden mod en årlig rente på 4 %, således at den sidste del af beløbet først ville blive afdraget efter 32 år. Den resterende del af det nye selskabs kapitalbehov måtte skaffes ved salg af aktier.

Som man kunne forvente, fik Tietgen en post i det nye selskabs bestyrelse, der i øvrigt kom til at bestå af ejeren af Gavnø, en jurist, der var sekretær ved Vemmetofte Kloster, og en tømrermester med stor organisationserfaring. A/S Faxe Kalkbrud anlagde lige fra begyndelsen en offensiv linje med omlægning af en del jernbanespor, anskaffelse af ca. 20 nye jernbanevogne, uddybning af den største havn (mens Rosendals lille havn blev opgivet), opførelse af flere kalkovne, der kunne sætte produktionen af brændt kalk i vejret, samt udvidelse af stenværkstederne. De første år gav ganske vist underskud for aktieselskabet, hvad der bl.a. skyldtes en periode med dårlige konjunkturer for byggebranchen, men fra 1890'erne begyndte det at gå fremad. Selskabet, der allerede i 1890'erne tegnede sig for næsten 2/3 af Danmarks kalkproduktion, fik efterhånden råd til at opkøbe adskillige kalk- og kridtværker rundt om i landet - samtidig med, at aktionærene hvert år kunne høste et ganske pænt udbytte.<sup>18)</sup>

Garde fik ingen andel i denne langvarige erhvervsucces. Men de gode indtægter, han fik ved salget af Faxe-banen, skaffede ham nye muligheder. Han slog sig ned i København, hvor han opkøbte en række grunde på Østerbro, og



*Gardes kalkbane var oprindelig smalsporet, men efter at den normalsporede bane mellem Køge og Stubberup var blevet en realitet i 1879, fik kalkbanen en ekstra skinne, så den også kunne anvendes af normalsporede tog (foto: Flemming Wedell, 2007).*

derudover var han med til at stifte flere erhvervsvirksomheder. Transportsektoren interesserede ham også stadigvæk. Således var han med til at anlægge dampspovogsbanen ad Strandvejen til Tårnbæk – en bane, der fulgte en af de ruter, han havde fået koncession til i 1862 – og i 1893 tog han initiativ til båd fart på Furesøen og blev dermed en foregangsmand i den nordsjællandske turismeindustri.<sup>19)</sup>

### **Konklusion**

Dansk jernbanehistorie rummer mange eksempler på anlægsprojekter med langstrakte og komplicerede beslutningsprocesser, hvad der typisk skyldtes, at de involverede parter havde divergerende interesser med hensyn til banens forløb og stationernes beliggenhed.

Historien om Faxe kalkbane viser, at det også kunne tage lang tid og kræve megen omtanke at træffe de nødvendige beslutninger, når det drejede sig om anlæggelsen af en kort godsbane. I dette tilfælde var der ganske vist ikke større problemer med at fastlægge baneforløbet – om end flere af entreprenørerne stillede forslag om en bane på cirka 5 kilometer, mens én kalkulerede med en samlet banestrækning på næsten 8 kilometer. Derimod blev der fremlagt meget

forskellige forslag med hensyn til både sporvidde, skinneunderlag og vognstørrelse, og flere talte for opførelse af huse til værksteder og boliger m.m., mens andre fandt sådanne bygninger overflødige. Men først og fremmest var der stor uenighed om fremdriftsmidlet, idet Skram gik stærkt i rette med Lindberg og Lønborgs forslag om at benytte en kombination af heste- og tyngdekraft, idet han fandt, at et lokomotiv på flere måder var en mere driftssikker løsning. Selv om Skram ikke selv fik mulighed for at anlægge banen, endte hans koncept med at sejre, da Garde allerede efter to års jernbanedrift udskiftede sine "baneheste" med et lokomotiv.

For lodsejerne var det uhyre vigtigt at få forbedret infrastrukturen omkring kalkbrydning og -afsætning, hvis de skulle gøre sig forhåbninger om en stigende afsætning. Men det var naturligvis en stor omkostning at anlægge en bane, og det er meget tænkeligt, at de høje priser, som både Lindberg/Lønborg og Skram kalkulerede med, har haft afgørende betydning for, at begge disse omhyggeligt udarbejdede planer blev skrinlagt, mens Gardes langt billigere forslag nød fremme. Personlig kemi og andre faktorer kan dog også have spillet en vigtig rolle, og det er i det hele taget vanskeligt at udtale sig mere præcist om beslutningsprocessen på det nærværende grundlag, som bygger



*Der brydes stadig kalk i Faxe, og det imponerende område, som bl.a. kan iagttages fra en særlig udsigtspost, har nu et areal på ca. 150 hektar. Dybden er visse steder 45 meter (foto: forfatteren 2020).*

på et meget begrænset kildemateriale i en af lodsejernes arkiver. Mere omfattende arkivstudier vil måske kunne dokumentere eller sandsynliggøre nogle sammenhænge, som det ikke har været muligt at klarlægge i denne artikel.

Til gengæld har min undersøgelse vist, at Skram og Garde, hvis indsats i Faxe er blevet fremhævet flere steder i litteraturen, begge brugte Lindberg og Lønborgs anlægsplan fra 1854 som referencepunkt, om end på vidt forskellig måde. Det er også værd at bemærke, at tanken om selvørende tog, der ofte beskrives som Gardes idé, faktisk allerede blev lanceret af C.J. Hansen i 1851.

#### Arkivalier

Rigsarkivet: Vemmetofte Klosters Gods:

Forhandlingsprotokol for lodsejerne i Fakse Kalkbrud, 1860-1884 (pk. 20-02 og 20-03).

Plan for hestebane fra kalkbrud til strand, 1863 (pk. 20-11).

Sager vedr. kalkbruddet, 1705-1884 (pk. 20-01).

#### Litteratur

Bloch, Nils & Niels Peder Pedersen, *Omkring Faxe Jernbane 1864-1982*, 2017.

Clemmensen, C.A., *Aktieselskabet Faxe Kalkbrud*, 1934.

Johansen, E., *Faxe Jernbane - 100 år*, 1966 (kan ses på: [www.jernbaneklub.dk/jernbaneartikler/jernbanen/artikler](http://www.jernbaneklub.dk/jernbaneartikler/jernbanen/artikler)).

Lütken, O.D., *Bidrag til Kundskab om de danske Provindsers nærværende Tilstand i økonomisk Henseende. Trettende Stykke, Præstøe Amt, 1839* (repr. 1983).

Meyer, Jerry, *Kjøbenhavns Jernbane Compagni 1863* (kan ses på: [www.danskmoeent.dk/meyer/sporvogn.htm](http://www.danskmoeent.dk/meyer/sporvogn.htm)).

Mikkelsen, Jørgen, *Kalk og byer. Råstofudnyttelse og byudvikling i Faxe-området, især ca. 1850-1900, Erhvervshistorisk Årbog 2020*, 1-2, s. 1-26.

Nilsson, Tommy, *Faxe Jernbane - FJ* (kan ses på: [www.jernbanen.dk/artikler](http://www.jernbanen.dk/artikler)).

Thestrup, Poul, *Dampen binder Danmark sammen. (På sporet 1847-1997. Jernbanerne, DSB og samfundet, bind 1: Til 1914)*, 1997.

*Trap Danmark*, 2. udgave, 1872.

Voigt, J.J., *Statistiske Oplysninger angaaende den Polytekniske Lærestalts Kandidater ... 1829-1902*, 1903.

Wilcke, Birger, *Danmarks første privatbanemand*, 1969 (kan ses på: [www.jernbaneklub.dk/jernbaneartikler/jernbanen/artikler](http://www.jernbaneklub.dk/jernbaneartikler/jernbanen/artikler)).

Aasbjerg, Arne, *Fakse Ladeplads. Lidt om havnenes historie*, 2002.

#### Noter

1. Mikkelsen 2020.
2. Lütken 1839, s. 334-335.
3. Aasbjerg 2002, s. 7-9; Clemmensen 1934, s. 17.
4. Alle de ansøgninger og projektbeskrivelser m.m., der omtales her, ligger i: Vemmetofte Klosters Gods, pk. 20-01, læg 0-11, 0-20, 0-22 og 0-23. Med hensyn til C.F. Gardes plan fra 1863 henvises dog også til pk. 20-11.
5. I Voigts værk om Den Polytekniske Lærestalts kandidater 1829-1902 (udgivet 1903), som angiveligt omfatter alle, der blev færdiguddannet ved institutionen i det pågældende tidsrum, ses kun én person med initialerne C.J. og efternavnet Hansen. Den pågældende blev kandidat i 1845 og havde siden haft lærerstillinger ved bl.a. Borgerdydskolen, Sorø Akademi og Haderslev lærde Skole. Derimod nævnes intet om arbejde inden for jernbanevæsenet.
6. Koncept til brev af 18. december 1851 fra kuratoren for Vemmetofte til ejeren af Rosendal (læg 0-11, se note 4).
7. De to mænds ansøgninger er tilsyneladende ikke bevaret, og de øvrige dokumenter i arkivpakken giver ikke flere oplysninger om deres projekter. Lundberg er antagelig identisk med Adolph Lundberg, der var amtsvejsinspektør i Frederiksborg Amt fra 1850. Thomas Frederik Wiegmann havde ifølge Voigt 1903 været ingeniørassistent ved anlæggelsen af banen mellem Kiel og Altona i 1844 og blev i 1852 justermester i København.
8. Voigt 1903. Her fremgår det også, at Lønborg, som var blevet inddraget i planlægningsarbejdet på Lindbergs initiativ, havde været officer i flere år efter færdiggørelsen af civilingeniøruddannelsen, men siden 1850 havde han udført tekniske arbejder under Indenrigsministeriet.
9. Thestrup 1997, s. 43ff, 63ff, 92f.
10. Skrams plan fra 1857, s. 31 (læg 0-11 - se note 4).
11. Thestrup 1997, s. 171.
12. Sst.
13. Helt præcist mente Garde, at de nedkørende vogne kunne gennemføre ca. 5/6 af strækningen ved egen kraft, men at det var nødvendigt at bruge heste til den sidste sjettedel. I alt mente Garde at have brug for otte heste, heraf tre i bruddene.
14. Ifølge Thestrup 1997, s. 171, endte man med en sporvidde på 79,1 cm.
15. Vemmetofte Klosters Gods, pk. 20-02 (Forhandlingsprotokol for lodsejerne i Fakse Kalkbrud 1860-1878, s. 14b, § 22. Hele kontrakten er gengivet s. 10ff).
16. Johansen 1966; Nilsson.
17. Det følgende bygger på Clemmensen 1934, s. 22-28.
18. Clemmensen 1934, s. 31, 40-44, 50 og 55.
19. Wilcke 1969.





# Summary

---

This article is about the construction of an almost 8 km long railway, which was to be used for transporting limestone from the large limestone quarries at Faxe to Faxe Ladeplads, where the limestone could be shipped from.

From 1851-62, numerous engineers and other railway contractors each presented their own plans for the construction of such a railway. They varied widely in terms of track gauge, rail bed and wagon size. Some favoured construction of buildings for use as workshops, housing, etc., while others considered such buildings superfluous. But first and foremost, there was significant disagreement about the means of propulsion. Several of the contractors argued in favour of a horse-drawn railway, where gravity could be utilised on a large part of the route, as there was a significant difference in altitude between the quarries and the coast. However, Gustav Skram, who had practical experience from constructing the railway between Copenhagen and Roskilde and considerable knowledge of railway operations elsewhere in Europe, argued strongly in favour of using a locomotive as a means of propulsion, as he considered it to be far more reliable than horses.

Although Skram presented a well-developed plan for a freight railway at Faxe, having obtained a concession from the government to build and operate such a railway, he did not put the plan into practice. This may be because the landowners, several local landowners and estate administrators, found his plan to be too expensive. Instead, it was lieutenant and surveyor Christian Frederik Garde who realised the landowners' dream. This took place in 1863-64, when Garde established a horse-drawn railway, which shared some similarities with a project proposed by engineers Peter Martin Lindberg and Ludvig August Lønborg in 1854. However, after only two years of operation, Garde decided to replace the horses with a locomotive.

The landowners decided in favour of Garde's plan, no doubt because he offered not only to construct, but also to operate and maintain it for 20 years. He also promised to transport some 221,100 cubic metres of limestone down to the coast each year. The only condition was that the landowners paid him 12,000 rigsdaler every year. But, if the transport need exceeded the quantity indicated, he would charge an additional amount.

Garde's bold offer should be viewed in the light of the fact that his close relative C.F. Tietgen, Denmark's most prominent businessman at the time, backed the project with financial support and the fact that the landowners were aware of Tietgen's role undoubtedly played a major role in their decision to accept the offer. Tietgen's demand for Faxe limestone for many large building projects in the following decades must also have been of great benefit to Garde's railway.

At the end of the 20-year contract period, the freight railway and all associated activities, including two harbour facilities and several stone workshops and lime kilns, were taken over by a new limited company with Tietgen as the primary stakeholder. Garde, on the other hand, threw himself into new transport projects, including a steam tramway from Copenhagen to Tårnbæk and sailing for tourists on Lake Furesøen.