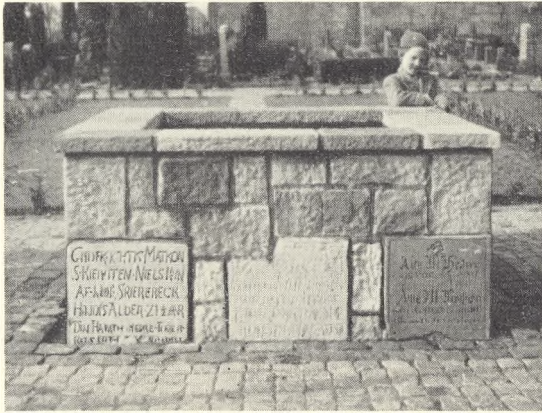


Fig. 25.
Vandkumme af kasserede gravmæler,
Skærbæk.
Foto: J. Th.
1953.



Vandkumme af gravmæler

Havearkitekt Johannes Tholle

Man kan anvende kasserede monumenter i terrassemure, og Københavns Vestre kirkegård har adskillige sådanne. De kan også anvendes i hegsmure, vanger o. l. (se VK. VIII s. 18 og 21), og i begge tilfælde kan man jo overveje, om man skal anvende dem, så indskriften helt eller delvis ses, eller så den ikke kan ses. De kan også anvendes i vandkummer (se f. ex. VK. XII s. 25), og i de fleste sådanne tilfælde har man helt skjult indskriften. På hosstående billede vil ses en vand-

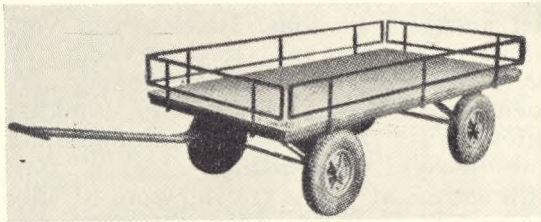


Fig. 26.
Boj. Firehjulet trække-
vogn med ræk af
stålrør.



Fig. 27.
Hirst. Industritruck.

kumme, hvor gravstenene vender indskriften udad, idet alle 4 hjørner er dannet af fragmenter af fine gamle bremersten o. l. Vi fandt disse, da Skærbæk kirkegård blev udvidet, og vi syntes, de var for pæne til at gå til, ligesom der intet af betydning kunne indvendes imod, at de (enten plattyske eller andre) indskrifter, der var hugget så sirligt og fint, meldte sig med deres brudstykkevise tale til beskuere og brugere af vandkummen. Også til den øvrige del af kummen fandt vi sokkelsten og kantsten etc. i ædle materialer, så kun selve avdækningen måtte fremskaffes (fra Bornholm). Arbejdet udførtes med megen forståelse af kampstensmurer, entreprenør M. Nielsen i Skanderborg.

At gravmæler iøvrigt længst muligt bør bevares på deres rigtige plads, er naturligvis en selvfølge.

Kirkegårdenes redskaber og maskiner

Kirkegårdsinspektør Aage Fich

III. Transportmidler.

Vogne.

Kørselsbehovet på kirkegårdene kan ganske enkelt opdeles i to grupper: kørsel på kirkegården og til og fra kirkegården. Behovet for vogne og børe må derfor være yderst forskelligt, og det må afpasses nøje efter de stedlige forhold.

Det kan dog siges, at man stort set bør anskaffe vogne i overkanten af de anvendelige størrelser hellere end for små. Bredden af veje og gange samt vejsvingenes art sætter imidlertid som oftest snævre grænser for valget af vogntyper.

Hvor behovet betinger anskaffelse af lastbil, bør det nøje overvejes, om der virkelig er brug for hurtiggående vogne til landevejskørsel, eller det ville være formålstjenligt at køre med påhængsvogne til traktor, idet større typer som Ferguson o. lg. har en kørehastighed af 20 km/tm., hvilket i forhold til lasteevne og kørselsudgift som regel vil være fuldt tilstrækkeligt.

Traktoren har langt større arbejdsmuligheder ved intern kørsel, fejning, jordbehandling m. m. end bilen, som i det væsentlige kun er egnet til transport.

Af biler bør vælges korte vogne med godt underdrejede forhjul og helst med tippelad.

Særlig interesse samler sig under større forhold om traktorkørsel med fra een og op til 6—8 påhængsvogne. Det er da muligt at udnytte traktoren stærkt, idet vognene køres ud til de forskellige arbejdspladser med jord, planter, gran o. s. v. eller henstilles til læsning med affald. Bilens kapacitet er jo i forfærdende grad afhængig af tiden, som medgår til læsning og evt. aflæsning, hvor tipping ikke er mulig, medens traktoren kan holdes i uafbrudt arbejde med udkørsel og afhentning af påhængsvognene uafhængig af læssetid.

Samme arbejdsprincip udnyttes af f. eks. *Hirst industritruck* med lille Ford-motor.

2-hjulede traktorer med 6—9 hestekræfter vil under mindre forhold være særdeles velegnede som trækraft for påhængsvogne, idet de meget let kan påmonteres sæde til føreren enten i forbindelse med trækstængerne eller direkte på påhængsvognen. Også denne traktortype er velegnet til udkørsel og afhentning af flere påhængsvogne. Denne transportmulighed kan med fordel udnyttes på mindre kirkegårde i højere grad, end det hidtil er sket.

En mellemtpe med motoren monteret fast på et fuldt drejeligt hjul, som betinger frem- og tilbagekørsel uden vendeplads, fortjener megen interesse. Vognen fremstilles af i hvert fald 2 firmaer, men anskaffelse kan måske volde vanskeligheder, da motorens udnyttelse er begrænset som nævnt for biler, og anskaffelsessummen derfor synes relativt høj. Synspunktet er dog forkeret, idet anskaffelsessummen er underordnet i forhold til daglig arbejdsbesparelse.

Små traktorer med 1,5—3 hestekræfter er ikke ringe som trækraft på kirkegårde, men 2-hjulede typer vil være mest velegnede og især, hvor fastspænding til vognen er mulig, så afbalancering ikke er noget problem. Kørsel med hestevogne indskrænkes efterhånden på grund af store udgifter til pasning af heste på helldage og aftener, og fordi de kræver ret stor vendeplads.

Elektrisk drevne 4-hjulede vogne, peronvogne, har fundet nogen udbredelse.



Fig. 28.
A/S Lars Arnbak & Co.
Vogn med motor og
forhjul, fuldt drejeligt;
vognkasse til at vippe.

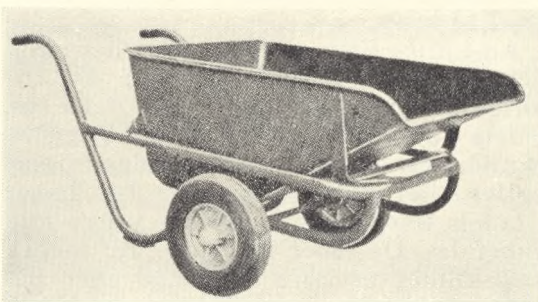


Fig. 29.
Boy, Betonkærre
model NK. 20 med 2
luftgummihjul.

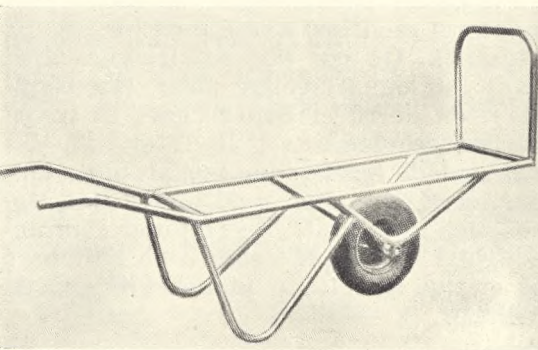


Fig. 30.
Gar-Tek. Transportbør
model 106 i stålror
og med luftgummihjul.

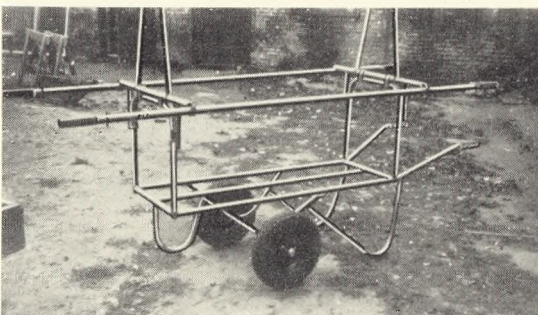


Fig. 31.
Gar-Tek. Kransevogn
med avtagelig overdel
og løstliggende
bærestænger.

Deres støjfri kørsel og lave bygning giver dem et vældigt plus, samt den lethed, hvormed de kan køres ind overalt. De synes ikke behæftet med anden ulempe end den høje anskaffelsespris. På *Vestre kirkegård* i København har en vogn kørt i 25 år. Der har kun i det sidste år været reparationsudgifter af betydning.

Selv om man søger mest mulig kørsel udført ved mekanisk drevne vogne, er der dog et uhyre kørselsbehov på kirkegården, som må søges dækket ved trækvogne og børe, og jo mindre kirkegården er, desto større del af kørselen dækker disse.

Det bedste er ikke for godt! Gummi-hjul på kuglelejer, lave vognlad og velafbalancerede vognkasser er derfor uafviselige krav.

Adskillige firmaer fremstiller her i landet 4-hjulede trækkevogne på 4"×16" luftgummiringe, lad på ca. 100×200 cm, ladets højde over vejbane ca. 50 cm og monteret med ræk af løstsiddende rør-bøjler eller påhægtede sider ved hager i ladets underkant. — Disse vogne kan anbefales. De løber let, laster ret meget, kæpskinner er lette at aftage eller påsætte, og vognene kan trækkes ved håndkraft eller traktor.

2-hjulede trækkevogne er som regel monteret med fast kasse med løs for- og bagsmek. De bør dog foretrækkes med fladt lad og aftagelige sider (kæpskinner), da de så er bedre egnet til transport af gravlad.

2-hjulede kassevogne bør absolut være monteret, så kassen med lethed kan tippe med håndkraft. De rummer i almindelighed det samme som 3—5 trillebøre og er lige så lette at manøvrere som en trillebør.

Børe.

I min ungdom var „bærebøre“ et selvfølgelig transportmiddel i gartnerier. Det må hilses med inderlig tilfredshed, at vi i dag kan vælge mellem et utal af typer på børe, der er langt mere arbejdsduelige, men det er et spørgsmål, der er overvejelse værd, om vi ikke i højere grad skal anskaffe 2-hjulede, lave vogne med vippekasse af trillebørtypen. — Det er, som om vi er for konservative med brugen af de gammeldags trætrillebøre, hvor en trediedel af børens og materialets vægt hviler i brugerens arme. Vægten

bør være forskubbet hen over hjulet i lighed med entreprenorbøre.

Endvidere bør kirkegården råde over et vist antal specialbøre, f. eks. stålrørsbøre til transport af kranse, plantekasser m. m. Herunder katafalkvogne, som er beskrevet i VK XVII side 87 og „sækkevogn“, d. v. s. en vogn bygget efter samme princip som sækkevognen med 2 luftgummihjul og stængernes overkant påsat 2 trælister til udtagning af gravmæler af endog ret stor størrelse. En sådan vogn er billig i anskaffelse og tillige en uhyre hjælp ved afrømning af gravsteder før gravning.

Behovet for transportmateriel kan da sammenfattes sådan:

- 1) alt kørselsmateriel må være monteret på luftgummiringe og aksler med kuglelejer,
- 2) vogne og børe må være hensigtsmæssigt afbalancerede,
- 3) vogne må være lette at tømme, d. v. s. vognkasser til at vippe, fladvogne med let aftagelige ræk og kæpskinner,
- 4) motorkraft bruges i videste udstrækning, men motorerne støjdæmpes mest muligt. Det er fordelagtigere at have flere vogne med hver sin motor end „universal“-redskaber, der sjældent er monteret for det brug, man i øjeblikket skal gøre af dem.

Vore egne forældede begreber revideres, så vi med hård hånd udskifter gammelt materiel med *bedre vogn- og børtyper*, idet vi erindrer, at eengangsudgifter til anskaffelse er ikke nær så farlig som det daglige spild af tid med halvdårligt eller lad os blot sige utidsvarende materiel er.

Fremtidsperspektivet peger i retning af, at vi må samarbejde transportmuligheder med affaldskasser m. m., måske ud fra princippet „Gaffeltruck-pallet“-systemet. Skal vi da tillade os at kigge lidt ind i fremtiden, kan vi udmærket se dette billede: gravmælet trilles ud på en „sækkevogn“, jorden løsnes med elektrisk slaghammer, hvorom senere, og skovles op på jordkasser, som efterhånden køres ud med gaffeltruck; kasser med overskudsjord løftes af trucken direkte på transportvognen; ved tilkastning af graven stemples jorden med slaghammer, og i de 9 måneder af året kan gravstedet tilplantes igen dagen efter begravelsen.