

Gudumholm - Mou Transportspor

En forbavsende »glemt« bane, en bane som det ikke har været let at komme ind på livet af.

Vel, det er 60 år siden den åbnede, og 50 år siden den lukkede, og det i sig selv er på en måde tilstrækkeligt til, at vanskelighederne melder sig.

Men ofte er det sådan, at der tid efter anden melder sig småoplysninger m.v., som — sammenstykket — kan give os hele mosaikken.

Her varede det 17 år, der selvsagt ikke er gået med alene at søge denne bane, men sideløbende med mange andre ting. En notits i Aalborg Stiftstidende i foråret gav imidlertid et par gode oplysninger, blandt andet to adresser på »medvirkende« og heriblandt var banens bygmester. Det lyder flot, men er ikke desto mindre realiteten.

I en alder af 88 år er »konstruktøren« idag fuldt ud i stand til at berette om store og små ting.

Og dette sammenholdt med en afsluttende søgning i Alborg Privatbaners arkiver i Landsarkivet i Viborg gav efterfølgende resultat.

Om det var anstrengelserne værd?

Det kan De selv dømme om.

Mousporet

eller hvad man skal kalde det.

Lokalt blev som regel anvendt betegnelsen tørvesporet om strækningen Gudumholm—Ny Høstermark og Mousporet derfra til Mou bro, ud på Mou bro.

At det er svært at vælge en entydig betegnelse fremgår af, at interessentselskabet, der drev banen, i skrivelser til Aalborg Privatbaner med blot to måneders mellemrum kaldte sig dels Mou—Gudumholm Tørvebane, dels Gudumholm—Mou Transportspor.

Uanset benævnelsesusikkerheden står det imidlertid fast, at banen forløb, som det fremgår af hosstående skitse. Fra Gudumholm til Ny Høstermark kan forløbet aflæses direkte af Geodætisk Instituts atlasblade fra 1920'erne, og resten er påvist »in natura« af flere i anlægget implicerede. Ikke på den måde, at der er rester at finde anno 1979, intet, det er alt sammen borte, der er sket meget i Lille Vildmose i de mellem-liggende 60 år.

Forudsætningerne for anlægget

var selvsagt landets prekære brændsels-situation, noget som også Anden Verdenskrig medførte for os alle.

Man må her erindre, at korttransporterne af tørv skulle ske pr. hestevogn — bortset fra den søværts transport. Og en sådan hestevognstransport havde selvsagt sin begrænsning, især her, hvor afstandene var betragtelige.

Inden vi taler om tørvetransporter m.v., er der nogle enkle talstørrelser, som nok vil være til støtte, når de ældre betegnelser benyttes fremover, nemlig at et hestevognslæs normalt regnedes til 1,5 tons eller 5.000—5.500 stk. tørv. At der gik 2.500—4.000 stk. tørv på én ton, alt efter tørvenes kvalitet og vægt, samt endelig, at der med en pramlast beregnedes ca. 30.000 stk. tørv.

Baseret på foranstående beregninger skulle der altså her være al mulig grund til at søge skinnetransport etableret. Afstanden til Gudumholm var relativt stor.

Men hvor fik man så en sådan bane fra?

Spormateriel var under krigen også en mangelvare.

Landets eneste større sporbruger var Hedeselskabet, der havde en lang række sporsystemer i brug Jylland over, de

var udlejet til forskellige lokale mergelselskaber for kortere åremål, hvorefter de »flyttede« til et andet mergelselskab.

Normalt blev spor og rullende materiel anskaffet fra Tyskland, men krigen medførte selvsagt, at der var stor efterspørgsel efter netop disse ting, bl.a. til anlæg af feltbaner.

En af regeringen nedsat Mergelbanelkommission fastslog i 1916 sammen med Landbrugsministeriet, at en hel del mergelspor skulle afgives midlertidigt til tørvetransportsektoren, og der blev i dette konkrete tilfælde stillet et beløb på 60.000 kr. til rådighed til anlæg af Mousporet.

9 km spor, 36 tipvogne og 2 damplokomotiver skulle der til, og der blev købt det nødvendige spor, 2 lokomotiver og 40 vogne.

Købet fandt sted på den måde, at Hedeselskabet var behjælpelig med formulering af en ansøgning i henhold til lov om anlæg af mergelbaner. Det var lov nr. 183 af 20.3.1915, og den 17.7.1916 forelå meddelelse om, at forannævnte 60.000 kr. var bevilget.

Også beløbets anvendelse fremgår af de arkiverede materialer, der var som følger:

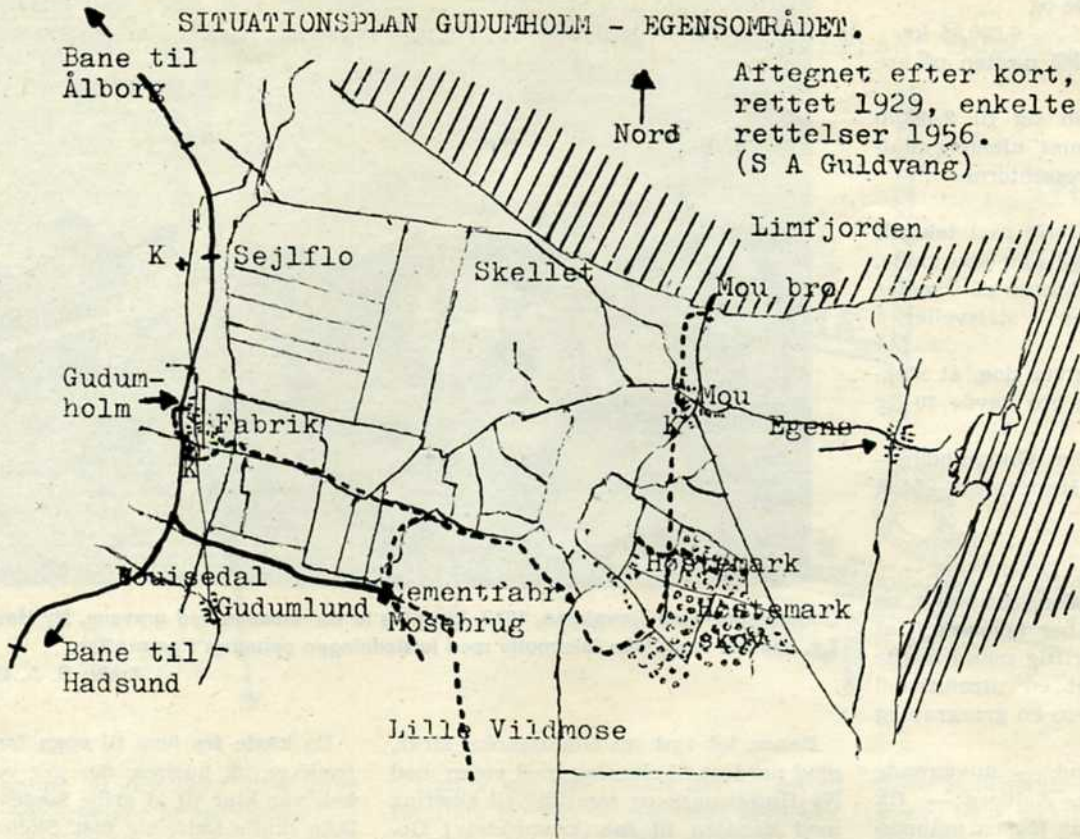
Spor og værktøj	32.505,44 kr.
Vogne	8.793,00 kr.
2 lokomotiver	11.549,29 kr.



Det er ikke Mou-sporets lokomotiv, ej heller banen Gudumholm—Mou, men det er fra samme tidsalder, ca. 1919. Lokomotivet er ikke ulig de to, der kørte på Mousporet.

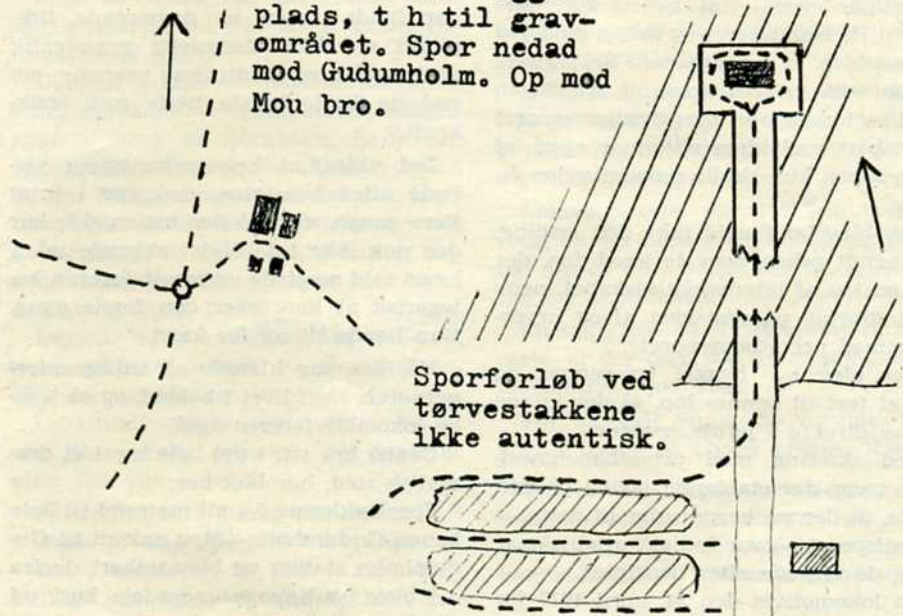
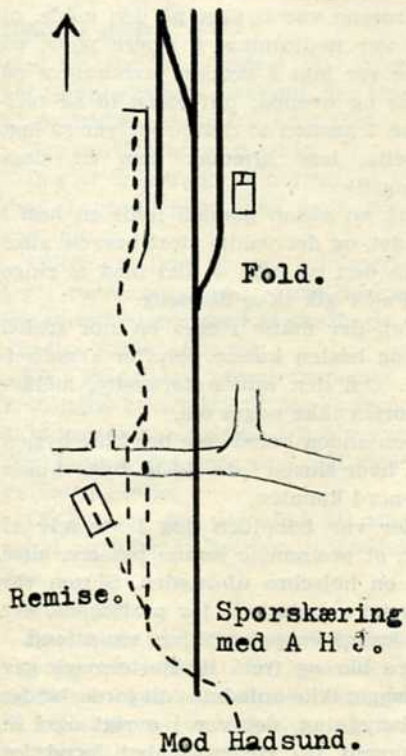
Arkiv: S. A. Guldvang.

SITUATIONSPLAN GUDUMHOLM - EGENSOMRÅDET.



Gudumholm station.
Ladespor t v, spor 2
med blindspor til rampe
t v.
Vejen mod højre går
til Høstermarkområdet.

Fabriksområdet ved
Høstermark. Vogn-
drejeskiven ses.
Spor t v til lægge-
plads, t h til grav-
området. Spor nedad
mod Gudumholm. Op mod
Mou bro.



Sporforløb på Mou bro. Bygningen på brohovedet var et rødt lagerskur.

Rampe, broer, remise og
overkørsler 6.890,06 kr.

Ialt 59.737,79 kr., altså næsten på øre
det bevilgede beløb.

Sporlægningen beløb sig til 2.493,70
kr., og dette beløb samt ulempeerstat-
ning afholdes af interessenterne.

Om sporet kan samtidig rent teknisk
oplyses, at det var 700 mm sporvidde,
samt at det var 7 kg skinner på 5 meter
sporrammer med hver 7 stålveller å
5,5 kg.

En enkelt kilde opgiver dog, at styk-
ket Høstermark—Mou bro havde 10 kg
skinner.

Banelængde var 9 km Gudumholm—
Høstermark og 5 km Høstermark—Mou
bro.

Anlægget af banen

blev så næste punkt på programmet, og
Hedeselskabet havde her bemærket, at
en ung — 25 år — driftig mand havde
projekteret og bygget en utraditionel
sportransport op mellem en grusgrav og
Storvorde station.

Denne driftige mand — nuværende
direktør Niels Thorn, Aalborg — fik
opgaven overdraget, og for en måneds-
løn på 200 kr. på egen kost og logi.

Arbejdsugen, 6 evt. 7 dage, arbejds-
dagen, 10—12 timer. Og så tog man fat.
Først med forhandlinger med Aalborg
Privatbaner, hvor direktør Rammeskov
også havde egne meninger om løsnin-
gen.

Bla. så banerne helst — støttet af vej-
myndighederne — at banen blev ført
ind til Hadsundsporet og drejet mod syd
på østsiden af privatbanen. Se skitsen.

Man ville herved opnå, at skæringen
mellem tørvesporet og privatbanesporet
faldt bort, endvidere ville man opnå, at
tørvebanen kun skulle passere vejen én
gang.

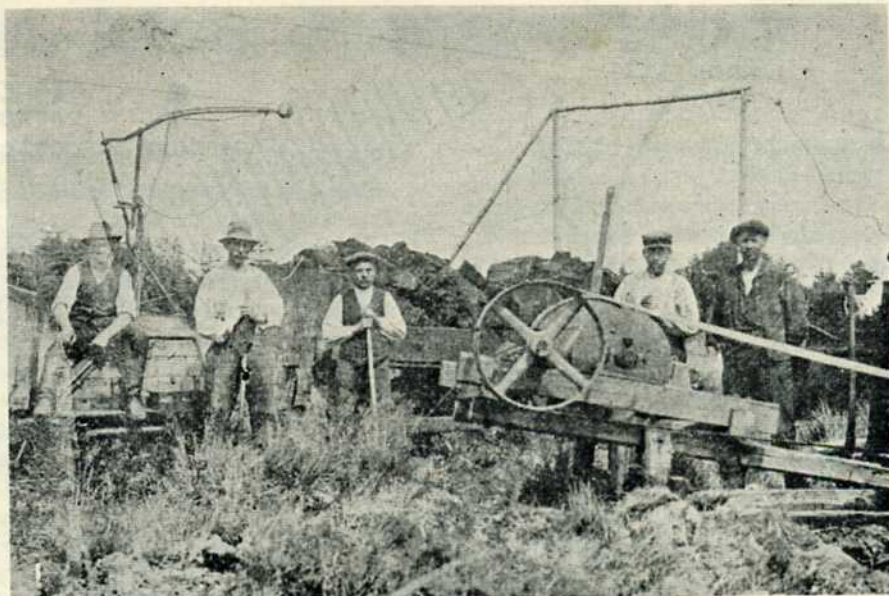
Det blev imidlertid ikke den løsning,
der vandt gehør, men derimod den, der
var ønsket af interessentselskabet, nem-
lig indføring på vestsiden af og kryds-
ning med privatbanesporet.

Der blev her bygget en rampe, og
sporet ført til dennes top, så der kunne
tippes direkte i jernbanevogne.

Ved skæring med privatbanehoved-
sporet var der etableret sikring på den
måde, at der på begge sider af dette —
i smalsporet — var indlagt afløbssko.

Og de virkede efter hensigten.

Da lokomotivet den 24. april 1917 for
første gang skulle passere stedet, var
skoen ikke fjernet, og lokomotivet af-
sporede og væltede ned af skråningen.
»Det var«, hed det, »et helt under, at de
to mand ikke blev knust i lokomotivet.«



Gudumholm—Mou Tørvebane, 1919. Læsning af tørvemasse ved gravene, Ny Høstermark.
T.v. ses det elektriske lokomotiv med luftledningen ophængt i granrafter.

Arkiv: S. A. Guldvang.

Banen løb syd om Gudumholm kirke,
mod nordøst til skæring med vejen mod
Ny Høstermark og samtidig til skæring
med kanalen til fabriksområdet i Gu-
dumholm.

Passagen skete skråt over såvel vej
som kanal, og over den sidste blev eta-
bleret en hejsebro, idet pramfarten skul-
le kunne passere uhindret. Mærkeligt
nok — og beklageligvis — kendes ikke
ét billede fra dette »nåleøje«.

Det kan måske lyde paradoksalt, men
der fandt endnu på daværende tids-
punkt en ikke ubetydelig pramtrafik
sted, også med studrukne pramme, om
end de fleste havde heste som træk-
kraft.

Det vides, at hejsemekanismen vir-
kede efter hensigten, den var i brug
flere gange, men på den anden side har
den nok ikke set tillidsvækkende ud. I
hvert fald nægtede lokomotivføreren ka-
tegorisk at køre over den første gang.
Han havde sit liv for kært.

Nå, den sag klarede så anlægsentre-
prenøren, med livet i behold, og så kun-
ne lokomotivføreren også.

Denne bro var i det hele taget et dra-
matisk sted, hør blot her:

Sporstykkerne (— alt materiel til hele
banen Gudumholm—Mou ankom til Gu-
dumholm station og blev udkørt derfra
—) blev på tipvognsunderdele kørt ud
til det sted, hvor sporelægningen skete.

Trækkraften var, ved anlægget indtil
Ny Høstermark, en hest, resten af ba-
nen blev anlagt med et damplokomotiv
som trækkraft.

En kæde fra hest til vogn formidlede
trækket, og kusken, der gik ved træk-
ket, var klar til at gribe kæden, så den
ikke skulle sætte sig fast. Skete det, fik
hesten vognene ind bagi, resultatet kan
man tænke sig til.

Kusken havde endvidere en lang
stang, så han i givet fald kunne »nød-
bremse« vognene. Primitivt må man
vel kalde det, men vel nok effektivt.

Det er da heller ikke om en sådan
bagfra-påkørsel, dette handler.

Broerne var bygget på den måde, at
der var nedrammet 6 svære pæle, på
disse var lagt 2 stykker jerndragere på
langs og ovenpå, på tværs, lå så svel-
lerne. I kanten af dette spor var så lagt
enkelte, løse brædder som en slags
»gangsti«.

Fra en sådan gangsti faldt en hest i
vandet, og det voldte stort besvær atter
at få den på land — det med at ringe
til Falck gik ikke dengang.

Nej, der måtte rigges en stor trefod
op, og hesten kunne derefter »landsæt-
tes«. Om den kunne fortsætte, melder
historien ikke noget om.

Den anden betydende bro blev bygget
der, hvor slusen i sin tid lå, bygget over
syd-nord kanalen.

Her var frihøjden dog i sig selv så
stor, at prammene kunne passere, altså
var en hejsebro uforuden. Slusen var
i øvrigt »ventested« for prammene, der
her kunne vente på højere vandstand.

Fra her og frem til Høstermark gav
anlægget ikke anledning til jordarbejder
af betydning, det var i øvrigt også et
argument fra Hedeselskabet forud for

