

To verdenskrige — to tørvebaner . . .

Uden på nogen måde at ville forsøge at fremhæve tørvebaneanlæg på bekostning af noget så tragisk som krige, vil vi kun konstatere, at netop den af to krige følgende brændselsmangel bevirkede, at Store Vildmose enorme brændselsreserver i store mængder måtte transporteres til nærmeste jernbanestation — Tylstrup — for derfra ad jernbane befordres til storbyens industrier, gasværker m. m.

Kort fortalt havde begge baneanlæg deres udgangspunkt i Vildmosen og deres endepunkt på Tylstrup stations østside, og begge var ført under statsbanens spor det samme sted syd for Tylstrup. Som det ses af skitsen, var baneforløbet for en stor del det samme når undtages, at 1917-udgaven sigtede mod nordvest op mod nord for Toften og 1940-udgaven mere direkte mod øst mod damfenerne. Der var dog tale om betydelig større sporanlæg i mosen, end det er muligt at vise på en så lille skitse, en hel del af opsamlingssporene var i øvrigt transportable (flyttelige) spor, så denne opgave var i og for sig kun en videreførelse af disses hidtidige anvendelse, idet sporet i 1917 blev overtaget som et af Hedeselskabets flyttelige merspor.

Endelig skal oplyses, at der også i sidste omgang var sporforbindelse til arealet ved maskinhuset i Toften, hvor der i begge runder var værksteds-, reparations- og re-

miseanlæg, samt at der — ligeledes i sidste omgang — var anlagt en regelret krydsningsstation syd for Gammelvrå, hvor en fast sporvagt skiftede spor og stillede signal, så ind- og udkørende tog kunne passere hinanden her, hvor strækningens køreplanmæssige midtpunkt lå.

Vi vil herefter se lidt på de to »krigsbørn« og begynde med

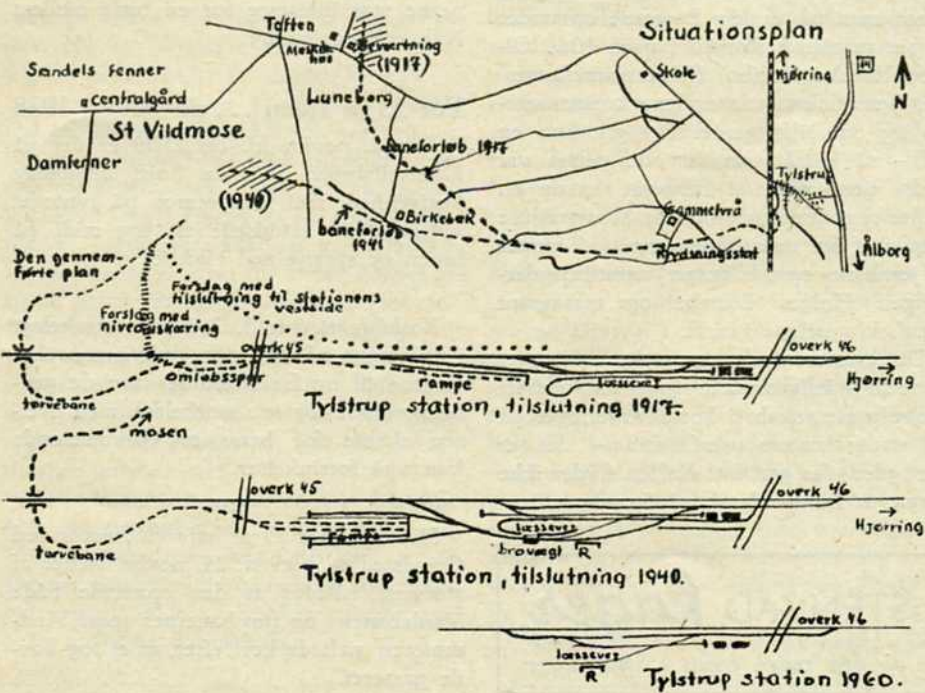
1917-udgaven

Den havde sin hjemmel i mergelbane-loven — lov 183 af 20/3 1918 (126 — 29/4 1913). Banens officielle navn var Tylstrup — Store Vildmose smalsporede bane, og »bagmænd« og forbrugere af de med banen transporterede tørv var industri-virksomheder, gasværker og elværker i Ålborg-Nørresundby.

Der var sommeren 1917 ialt ca. 50 mand

i arbejde på et areal, der var så stort som 100 td. land, og allerede ca. 25/8 dette år var banen klar til kørsel, en kørsel der i første omgang kun fandt sted til oplagsplads vest for banen ved Tylstrup station, idet der først den 21/8 1917 blev sluttet overenskomst med DSB om bygning af underføringsanlæg. Man havde da bl. a. forsøgt at skabe forbindelse til læssesporene via en niveauskæring, hvilket DSB afslog.

Efter mange bitre kommentarer over statens — banernes — langsomme forretningsgang blev der som nævnt endelig den 21/8 1917 sluttet overenskomst om underføring. Regningen herfor lød på 4975 kr., hvilket beløb sammen med 3000 kr. for DSB-læssespor og 1122 for underførings fjernelse i 1924 på dette sidstnævnte tidspunkt atter gav anledning til gnidninger parterne imellem, idet der fra banernes side blev forlangt prompte overholdelse af overenskomsten bl. a. under hensyn til, at landbrugsministeriet havde anvist smalsporbanen 36.642 kr. i støtte. Da underføringen, der var udført af træ, i 1924 skulle fjernes, var der i øvrigt planer om at lade denne erstatte af en bli-



Tørvebaner St
Vildmose-Tylstrup
station.

Kronborgs Farvehandel

Fredensgade 48, Århus.

Tlf. 2 98 33.

Farver — tapeter — rullegardiner.

Gulvbelægning.

Risskov afd., Ndr. Strandvej 15.

Tlf. 7 95 50.

GARDIN-HUSET

Mindet 5, Skanderborg.

Tlf. 708.

Måltagning, syning og ophængning.

Den rigtige vin

Elm Iversen Vinhandel

Flensborggade 11

Telefon Eva 8082 - 8201

vende i forbindelse med tørvebanens forstærkning med sværere skinner, ja endog tale om at gøre tørvebanen normalsporet. Ingen af delene blev realiseret, og enden blev banens lukning.

Som ovenfor berørt blev tørvene i første omgang aflæsset på jernbanens vestside, hvorfra de pr. færdselsvogn blev kørt over til ladesporet. Efter at sporlægning til læssevejen var slut, kunne man læsse direkte i jernbanevogn, hvilket var en lettelse, men allerede 18/2 1918 gjorde Hedeselskabet opmærksom på, at der var 12 mill. tørv i mosen, hvorfor en fast læsserampe måtte anses for yderst påkrævet. Prøvrigt hurtig blev der handlet denne gang, idet der allerede 3 dage senere forelå tilsagn om anlæg af såvel et omløbspor for tørvebanen som en fast læsserampe 60 m lang, 2 m bred og 1 m høj. Denne blev straks sat i arbejde og betød, at tipvognene nu kunne tippes direkte i jernbanevogne, hvilket fremskyndede læsningen meget. Fra banens åbning til ultimo maj 1920 var der i alt læsset op mod 1000 jernbanevogne, men så er vi imidlertid også ved at være ved eventyrets slutning i første runde, den runde hvorom Aalborg Stiftstidende den 27/8 1917 bl. a. skrev: »Vildmosen er ikke mere et sagn, den er tørv og penge.«

Ret hurtigt forsvandt det karakteristiske liv fra Vildmosen, der atter kunne gemme sig i sin eventyrstemning, bortset fra de skår, som den omsiggribende opdyrkning slog i arealerne.

Denne opdyrkning vil vi imidlertid lade ligge og først atter gæste Vildmosen på den tid, hvor det andet krigsbarn kom til verden.

1940-udgaven

viste de første livstegn den 13/6 1940, idet jordlovsudvalgets tørveindustrikontor da henvender sig til DSB med anmodning om, at der anlægges en tørvesporrampe,

et sidespor til ca. 25 jernbanevogne samt endelig også et underføringsanlæg syd for Tylstrup station. Man henstillede arbejdet udført snarest, og dette startede da også straks efter et afsluttende møde den 27/7 1940. 5-10/8 1940 ventede man tørvebanen ført frem til statsbanen, hvor der også denne gang blev udført et anlæg i trækonstruktion. Arbejdet voldte visse vanskeligheder på grund af, at man delvis måtte arbejde i efterladte rester af 1917-anlægget, og dette medførte en del ekstra afstivningsarbejde. Desværre viste resultatet sig hurtigt at være diskutabelt, idet det i oktbr. 1941 måtte fastslås, at et nyt underføringsanlæg måtte udføres, da det tilstedeværende ikke kunne holde længere. I konsekvens heraf blev der så udført et mere bestandigt anlæg i beton, et anlæg der, som det fremgår af hosstående billede, er intakt endnu i dag.

Straks efter at tørvebanen, hvis forløb stort set fremgår af skitsen, var ført frem til rampen, tog transporterne fart, og det varede ikke længe før rampen måtte udvides til 2 tipspor samt et læssespor ved dennes anden side måtte anlægges. Læsserampens kapacitet blev herved fordoblet, og det kan f. eks. nævnes, at der alene i tiden 1/8 1940 til 31/12 1941 blev læsset 4338 jernbanevogne med tørv på stationen. Trods det store antal læssede vogne blev rangeringen klaret ved hjælp af hest leveret af jordlovsudvalget.

Banens trækraft og materiel var vel ikke særlig egenartet, men de små damploko med prærieskorsten (gnistfanger) og ofte en reservevandspand hængende foran på kedlen, gav dog hele foretagendet en vis kolorit.

Begyndelsen til enden var oplagring på stationspladsen af 3.300 t tørv i 1948, og i årene 1949-50 blev så sporene taget op og anlæggene sløjfet. Viadukten derimod står som nævnt endnu, og blev i 1950 »solgt« til DSB for 2.599 kr. 26.000 måtte

jordlovsudvalget give i 1942 for at få den bygget og 2.500 for at komme af med den igen!

Epilog

Tilbage er så kun at gøre status, og det er forholdsvis let. Tylstrup station har endnu sporrester gemt i frodig vegetation, og en stationsplads af stor udstrækning, og når vi passerer under jernbanen og går mod vest, finder vi snart tørvebanens jordiske rester, idet det – med nøje kendskab til dennes forløb – pletvis kan iagttages, hvor baneanlægget har fordret jordarbejder. Det skal dog ikke skjules, at terrænets udformning – fladt som det er – ikke giver anledning til større eskapader i den retning.

☆

Det var historien – 2 tørvebaners historie – og forhåbentlig har dette kortfattede resumé givet Dem et lille begreb om et lokalt afgrænset, men nationalt betydeligt felt indenfor de indenlandske brændselstransporter.

E. A. LYNGE

Erindringer

fra
DSB

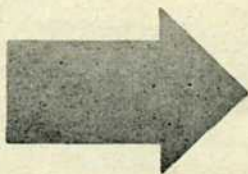
1909—1963

48 sider i kartonomslag

kr. 3.75

- portofrit tilsendt, når beløbet
indsendes i frimærker eller på
postkonto 600 82
JERNBANE-BLADET
København-Valby

UNIFORMER I MERE END 100 ÅR



Når De lægger uniformen

Til Deres daglige arbejde går De i en uniform fra J. B. Schilder, firmaet som i mere end 100 år har specialiseret sig i uniform-skrædderi. Den erfaring vi har høstet, stiller vi til Deres disposition når det drejer sig om civil tøj. De kan vælge forarbejdningen i hånd-skrædderi eller fineste målkonfektion — snit og pasform er det ypperste i hver prisklasse. Såfremt en kontobetaling passer Dem bedst træffer vi aftale herom — og naturligvis uden rentetillegg.

I. B. SCHILDER

Nørregade 7 - København K - Central 2058

