

Eskjær - Slyngemergelbane 2

- eller en mergelbanes kamp for livet

I sidste måned så vi, hvilke oplysninger man kan drage ud fra de gamle forhandlingsprotokoller, der er efterladt fra dette mergelbaneselskab. Oplysningerne er talrige, detaljerne ligeså, og dette berettiger egentlig, at det hele nedfældes i en selvstændig bog. Forhåbentlig kommer den, men foreløbig må vi prøve at uddrage de mest elementære og interessante oplysninger, de som tilsammen giver et helhedsindtryk af denne interessante bane. Pladsen er begrænset, hvorfor det efterfølgende bliver et resumé af protokollernes kilderigdom.

En barsk bane - barske livsvilkår

For året 1900 et overskud på 1.191 kr. 1903 et minus på 86 kr. Herefter eksempelvis følgende underskud: 1905 ca. 950 kr., 1906 350 kr., 1907 251 kr., 1908 596 kr. - 1909 overskud på 8,49 kr. - 1911/12 atter underskud, 1.017 kr. og 1912/13 underskud på 411 kr. I 1899 bestilles et nyt sporskifte, der nedlægges i Skriverklitten, hvor sporet nu må have fået lov til at løbe trods fredning. Ganske vist har banen måttet acceptere, at gennemskæringen også skal kunne benyttes som vej, men dog med den klausul, at togene skal have forkørselsret.

Også trafikerhvervelse blev benyttet fra banernes side, på flere måder. F. eks. blev kommunerne forespurgt, om banen evt. kunne tænkes anvendt i forbindelse med vejarbejder, transport af materialer. Eller - en helt anden vej - der indførtes en bestemmelse om, at der, ved bestilling af mindst 500 vgl. mergel skulle ske udlån af banens transportable spor samt et sporskifte til køberen, frit leveret ved modtagerens afgreningspunkt.

Det skal også med, at der mod en betaling af 10 kr. pr. år blev givet tilladelse til at transportere mælk til mejeriet pr. trolje, dog måtte heste ikke anvendes som trækraft.

Kirkekomiteen for Sørig kirke fik tilladelse til at »låne« spor og materiel mod en beskedent leje og mod selv at levere kul og olie. Og atter problemer.

I 1901 skal statslån afdrages med 920 kr. pr. 11. marts, men ingen penge, der må søges om udsættelse.

Henstand opnået til september 1902. Og så foregår i den kommende tid

tovtækkerier om diverse afdrag munnende ud i, at der via tillægsbevillingslove gives flere udsættelser indtil det i 1905 stadfæstes, at gælden nedsættes til 10.200 kr., eller til 20 pct. af det oprindelige beløb.

Amtet indgår, efter nye, vanskelige forhandlinger, på at garantere for den nye, mindske restgæld, hvorefter den oprindelige obligation kan aflyses.

Oven i alle disse alvorlige økonomiske vanskeligheder kommer så en strid mellem interessenterne og lokomotivfører Poulsen, der må abdicere - og en ny, Helberg, ansættes.

Et særligt kapitel er banens integrering i Tolnebanen, overgang til smalsporet trafikbane.

Dette gav anledning til mange og lange forhandlinger, trakasserier m.v., men pladsen her tillader ikke, at dette aspekt inddrages - desværre, for det er interessant læsning.

3. november 1908 meddeles på generalforsamlingen, at Landbrugslotteriet har givet et tilskud på 500 kr.

Der mangler i 1912 penge til nye sveller samt til en vognladning kul, men der er dog også lyspunkter: Frederikshavn Sparekasse yder tilskud på 500 kr., Tversted kommune på 500 og Mosbjerg kommune 150 kr.

Lokomotivets tilstand er i 1912 så dårlig, at lokomotivføreren ved en reparation »tilpligtes atter at samle det«, da det ellers vil ske for hans regning.

Han afskediges og erstattes af Alf Jensen, lokomotivet godkendes af maskininspektøren 3. maj 1913.

I de første krigsår leves delvis på naturaløkonomi, der sælges nogle kassable sveller m.m. og købes spiger, vognhjul og tørv.

Vinteren 1915/16 var streng, og snelæg hindrede udkørsel allerede fra november. Blev først genoptaget i foråret 1916.

Belært af gode erfaringer søges om deltagelse i Landbrugslotteriets overskud.

21. december 1916 blev lokomotivet atter synet, men ikke godkendt. Gentaget i januar 1917 og da med en godkendelse til følge.

12. december 1916 blev lokomotivet atter synet, men ikke godkendt. Gentaget i januar 1917 og da med en god-

kendelse til følge.

Til disse reparationer samt til dækning af underskud låntes i Råbjerg Sparekasse 4.000 kr.

Hedeselskabet spørger i 1916, om banen vil fremkomme med et indlæg til selskabets jubilæumsbog, men vil gerne have noget at vide om banens trafikpræstationer, men uden resultat. Nogen statistikafdeling har banen ikke!

I 1915 et underskud på 342 kr., 1917 1.291 kr., 1918 3.244 kr. og i 1919 5.625 kr. Det sidste blev dog af revisionen nedsat til 5.542 kr.

Nu er man så langt ude, at en veksler på kul - 3.566 kr. - må fornyes. Der skal skaffes penge og flere muligheder drøftes. Resultatet bliver accept på tilbud fra Frederikshavn Sparekasse om lån af 10.000 kr.

I lighed med en række andre spor, blev også dette spor i 1918 udsat for en henvendelse fra Statens Brændelsnævn om kortvarig afgivelse af sporet til tørvetransport. Dette gav anledning til 2 ting, nemlig dels en konstatering af, at egnen dårligt kunne undvære banen, dels at man kunne gå den vej, at man kunne forlænge banen til Tolne, idet der i banens opland lå flere moser.

Der var enighed om at søge forlængelse gennemført, men bl.a. modstand fra DSB væltede denne plan. Aftalt spil?

Sveller var i 1918 så dyre, at en del træer blev købt til hjemmefremstilling af sveller.

De under krigen leverede vognhjul var af en så ringe kvalitet, at nogle af dem kun holdt én sæson.

Der var - foruden økonomien - besværligheder på en del andre fronter. 11. september 1919 drøftes Råbjerg Sparekasses lån på 4.000 kr. Dette skal tilbagebetales, hvilket kun kan ske mod andre lån. Sparekassen tilbyder da et erstatningslån på 8.000 kr. mod pant i selskabets ejendele. Lokomotiv, 20 vogne samt remise er allerede pantsat.

Og så i 1919 atter et utraditionelt udsagn. Maskinfolk og læssere overtager i forening kørslen mod et fast beløb pr. udkørt vognladning. Alt var indbefattet i denne kollektivbanedrift, lige fra reparation af materiel, via læsning/aflæsning til sporvedligeholdelse.

Hovedreparation af lokomotiv alene var undtaget.

Om dette kollektiv var årsagen eller ej, er det en kendsgerning, at lokomotivpersonalet ikke kunne enes, føreren blev afskediget.

I 1920 var økonomien så anstrengt, at banens eksistens generelt blev optaget til diskussion. Skulle man kræve indbetaling af 10 kr. pr. aktie eller skulle man »slette« aktierne?

Skulle man likvidere og danne et nyt selskab?

Resultatet blev, at afgørelsen blev udsat mod, at man søgte staten om en gave, evt. et lån på indtil 25.000 kr.

Da dette blev afslået, søgtes om et lån på 5.000 kr. til nødvendige svellerindkøb.

Og tænk, den 19. november 1921 meddeltes, at Lanbrugsministeriet havde bevilget 5.000 kr. til nye sveller.

At de så blev anvendt med 4.000 til sveller og 1.000 til hjul, er en anden historie, der dog senere indhentes accept på.

3. septbr. 1922 oplyses, at Sparekassen Frederikshavn, giver tilskud på 500 kr. til billiggørelse af mergelleverancer til de dårligst bemidlede aktionærer.

9. september 1924 er der trækraft på dagsordenen. Dels er lokomotivet bedaget, dels er kulpriserne stadig høje. Hedeselskabet forespørges derfor, om der evt. kan anvendes petroleumsmotorer på banen, eller om der kan lejes anden trækraft hos Hedeselskabet.

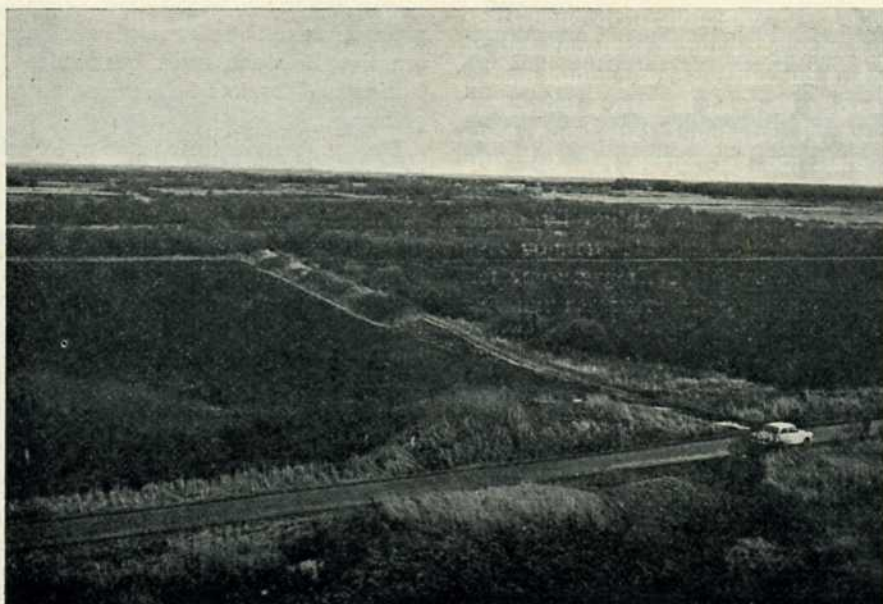
Begge spørgsmål besvares benægtende, og der indhentes tilbud på reparation af lokomotivet.

4. marts 1925 foreligger 4 tilbud lydende på fra 5.600 til 1.280 kr. Spændende fra en hovedreparation til en let reparation.

Arbejdet overdrages Frederikshavn Værft og Flydedok for en pris af kr. 3.684.

Økonomisk baggrund for denne udgift søges skabt på den måde, at aktionærerne skal tegne sig for et vist antal vognladninger mergel pr. år i de følgende 10 år, idet der samtidig indruges, at vognene nødvendigvis skal istandsættes for ca. 2.000 kr. samt at der skal foretages strengt nødvendige svelleindkøb for 6.000 kr.

Også spørgsmålet om Hedeselskabets evt. overtagelse af banen bliver bragt frem, og de spæde røster om lukning af banen lader sig høre. Mens lokomotivet bliver repareret, skal lokomotivpersonalet foretage en del reparationer på det øvrige rullende materiel samt bistå ved fremstilling af 12 nye vogne.



Udsigten fra mergelgravens skrænt. Dæmningen over mosen er intakt. Kort efter vejpassage drejede banen 90° mod venstre. Foto: SAG.

Lokomotivet er færdigrepareret den 3. juli 1925 og afhentes den 4. juli 1925.

I 1920 var der indhentet tilbud på jernsveller, men de kostede 3 gange så meget som de sædvanlige sveller, så dette køb blev opgivet. I stedet købtes brugte SB-smalsporsveller, og man indgik den underhåndsaftale med stationsforstanderen i Jerup, at han skulle søge de bedst egnede sveller ud til mergelbanen.

6. maj 1926 var en festdag – trods alt. Statsministeren var på besøg og togbefordredes til Tuen.

Aviserne gjorde et meget stort nummer ud af besøget og fortalte om masser af flag, om skolebørn, festklædte og i spalier osv.

Op gennem årene optræder ofte tilskud fra diverse givere, oftest med den baggrund, at beløbet skal medvirke til at billiggøre mergellevering til mindre bemidlede.

Generelt går det lidt bedre med økonomien. F.eks. i 1927 et overskud på 100 kr., og det selv om der spontant optræder rykkere for ubetalte terminsrenter m.m.

I 1930 atter underskud, og bl.a. lokomotivføreren nægter at gå ned i løn, en anden må søges, kassen er tom!

Kun ét tilbud modtages og denne tilbyder – J. P. Dalsgaard, Hjørring – ansættes.

Men nu – i begyndelsen af 1930'erne – begynder det at vakle.

Der stiftes et nyt aktieselskab, overvejende dannet af de tidligere aktionærer ganske vist.

Dette selskab indbetaler 10.000 kr. i leje af bane og materiel.

Selskabet konkluderer, at selv om den samlede gæld kun er 7–8.000 kr., vil banen i hvert fald i adskillige år ikke kunne forrente gælden. Sagt mere ligeud – gælden vil fuldt ud kunne slettes ved at sælge banen og dens materiel. Hvem tør så stemme imod?

7. september 1934 stod dette punkt på dagsordenen, 14 stemte for lukning, 2 imod.

6. december 1934 vedtog en ekstraordinær generalforsamling at likvidere, at sælge alt bedst muligt.

40 aktionærer var mødt og heraf stemte de 31 for, ingen imod. De følgende møder drejede sig selvsagt om modtagne tilbud på diverse materialer og om annoncering vedr. bortsalg.

En del blev solgt, noget udlejet og det sidste lagret med senere salg for øje.

Det vil føre for vidt her at nævne alle enkeltsalg, men man finder endnu i 1976 en hel del gode skinner anvendt på områdets ejendomme, i etageadskillelse osv.

Op så de siden da rundne mange år. For selskabet eksisterer i bedste velgående.

Se, det er en helt anden form for økonomi, nu kan noget af den godgørelse, der kom banen til del, gøres god igen men mod andre. F.eks. i 1951: Formue 8.827,15 kr., Sørig kirke får

1.000 kr. I 1955 får Tuen forsamlingshus 1.000 kr. til restaurering. 1962 udbetales 25 kr. pr. aktie, formue nu 12.000 kr. Slutresultat efter udbetaling på 144 aktier, et overskud på 9.854,42 kr. (1964).

Og så siger protokollerne ikke mere.

Vel, det var forkortet, det var for kort, men pladsen er begrænset. Dog

giver foranstående et vist, vagt begreb om livet for den mest beskedne, den fattigste af landets 3 fastliggende mergelbaner.

Det er banehistorie, det er kulturhistorie, det er egnshistorie, og egentlig fortjener det offentliggørelse i fuldt omfang. Måske vil fremtiden åbne mulighed for bogen om Eskjær-Slyngemergelbane. S.A.G.

vogne, som på det nærmeste har et halvt hundrede år på bagen. De anvendes dog sjældent til personbefordring, men til lettere godskørsel eller rangering.

De første skinnebusser anskaffes

Krigen satte en stopper for anvendelsen af motorkøretøjer i større stil. Dels var det ikke muligt at få brændstof til disse, dels var deres trækraft til at bestride krigsårenes store trafik på vore baner alt for lille. Enkelte baner forsøgte sig med mere eller mindre held med generatordrift, men det var kun en nødløsning i mangel af bedre.

Da Anden Verdenskrig var til ende, varede det ikke længe, før bilismen igen var mærkbar for de danske jernbaner. En delegation fra Næstved-Præstø-Mern Banen foretog da en rejse til Sverige for at studere disse der så meget anvendte lette skinnebusser, bygget af Hilding Carlsson i Umeå fra slutningen af 1930'erne. Resultatet blev, at man til banen bestemte sig til at leje en svensk skinnebus, en »rälsbus«, som er den svenske betegnelse, og den ankom med tilhørende bivogn den 16. december 1945.

Publikum blev straks glade for dette nye køretøj, der bød på en på privatbanerne hidtil ukendt komfort. NPMBs ledelse bestemte sig derfor til at købe SJ Yo1 514 og UCF01 1549, og de blev omlitreret til NPMB Sm 1 og Sp 51.

Flere privatbaner havde fulgt forsøgene ved Præstøbanen. Disse ville derfor også have skinnebusser. De vanskelige forhold efter krigen gav derfor

Farvel til danskbyggede skinnebusser

Vore engang talrige privatbaner har gennem tiderne mødt megen modgang. Anlagt sent og i egne, hvor de som regel kun har tjent meget snævre lokale formål, har gjort, at deres eksistensgrundlag ofte har været meget spinkelt. Resultatet er som bekendt også blevet, at den ene efter den anden har måttet give op over for konkurrencen fra landevejens køretøjer.

Trods besværlighederne med at få økonomien til at balancere, et ganske umuligt krav at honorere, har banernes ledelser i de fleste tilfælde udvist ganske prisværdige initiativer for at få øgede indtægter og formindske udgifterne. Kampen for at overleve har gjort denne indsats nødvendig.

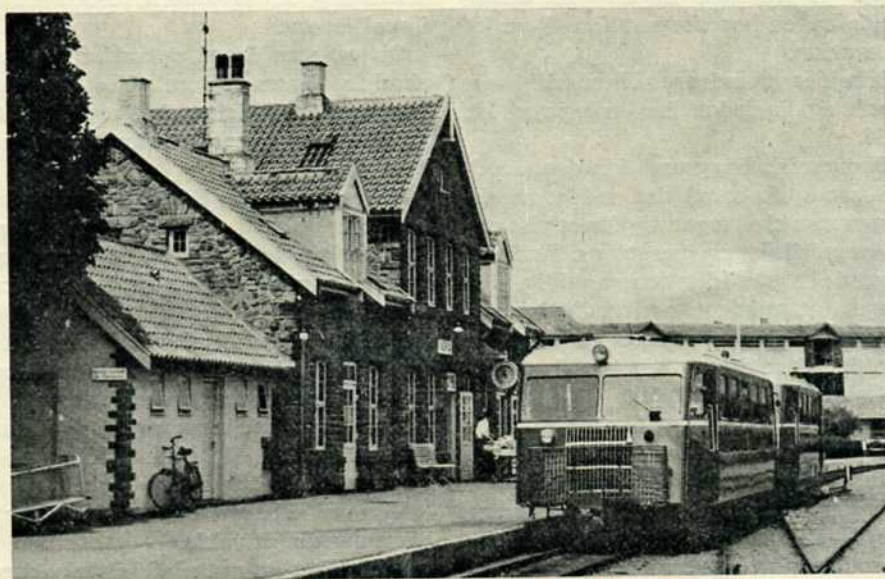
Bilismen satte ind i mærkbart omfang i midten af 1920'erne. Det første skridt til at spare var at indskrænke dampdriften og erstatte de personalekrævende damplokomotiver med motortrækraft, som kunne betjenes af en enkelt mand. Her gik, som det så ofte er tilfældet, privatbanerne i spidsen, mens DSB hurtigt fulgte efter. Den odenseanske automobilsamlefabrik »De Forenede Automobilfabriker« lancerede under navnet »Triangel« de populære benzinmotorvogne, som foruden at være en fortrinlig trækraft for mindre tog også rummede en passagerafdeling, der i mange tilfælde var tilstrækkelig til at dække behovet. De første af disse vogne var forsynet med en benzinmotor, der via et mekanisk gear trak på bageste aksel. Da motoren var på omkring 70-100 HK, og den derfor ikke måtte belastes med for meget »på krogen«, var de første vogne forsynet med centralkobling, som kunne kobles med en af DFA særlig konstrueret påhængsvogn med personafdeling.

Centralkoblingen gik man hurtigt bort fra, da vognene ofte skulle bruges til at fremføre en enkelt eller to gods-

vogne bag på et af dagens få tog. Økonomien tillod ikke ved de små baner med ringe godstrafik, at man kørte særskilte godstog.

Triangel-vognene blev en succes. Snart var deres ry som et billigt og driftssikkert køretøj velkendt, og i løbet af den halve snes år, man byggede dem i større stil, blev de udbredt over hele landet, og få er de privatbaner, som ikke anskaffede disse motorvogne. I sammenligning med datidens ikke særligt komfortable privatbanevogne, ofte gamle kupévogne fra banernes bygning, var motorvognene behagelige køretøjer også for de rejsende.

At motorvognene også var solidt materiale, det beviser den kendsgerning, at der endnu eksisterer over en halv snes af dem, de fleste dog som bevarede objekter ved museumsbaner og hos jernbaneklubber. Men flere privatbaner anvender stadig Triangel-motor-



Smalsporet skinnebus i Nekso, mens DBJ endnu trafikerede »Østersøens Perle«. 1968
Foto: -tl-