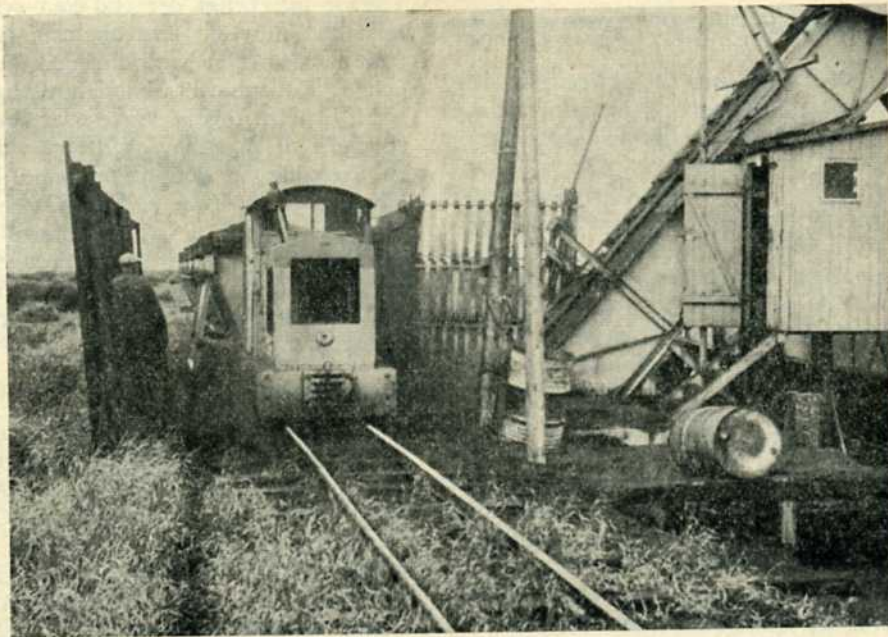


Tørv og spor i Store Vildmose



Kås briketfabriks automatiske losseanlæg

Det begyndte en sommerdag i Store Vildmose. På biltur ad Nørhaldnevejen. Et skilt »Spor«, et dieselloko med en hale af højsidede tremmevogne, ikke tungtlæssede, men fuldtlæssede, passerede vejen.

Nysgerrigheden var vakt, især da sporet tilsyneladende fortabte sig blandt vegetation, tørvegrave og tørvestakke. Hvad er der så andet at gøre, end at køre ind til siden, slukke cigaren, springe over grøften og gå på opdagelse i naturen. Jo tak, hurtigt synker man i tørvedynd, og kun en udvej er åben, nemlig hastigt tilbagetog.

En herlig natur var medvirkende til, at løsningen blev 2 senere ture til det aktuelle domæne. Disse ture med hver sit mål, og i sandhed med stort udbytte i form af nærmere kontakt med og kendskab til en enestående særpræget natur.

Ydermere viste det sig, at de 2 virksomheder, der lå bag, havde arbejdsmetoder, der var lagt an på 100 procent sportransporter i selve mosearealet. En lastbil ville der være hjælpeløst til grin, straks stikke fast i mosebunden.

Og det var jo et banemæssig set formildende moment, så formildende, at nærværende blev til.

Realiteterne

De 2 virksomheder, der ejer hver sin moseparcel, er Kås Briketfabrik henholdsvis Pindstrup Mosebrug, og lad

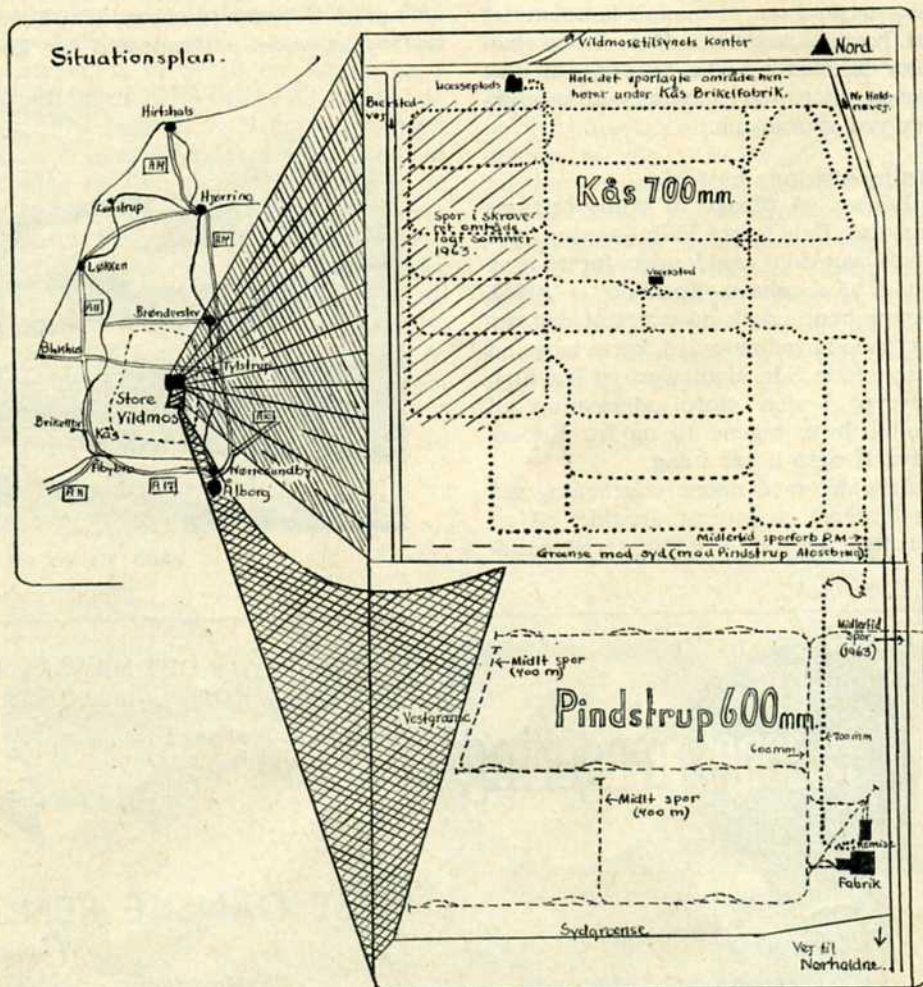
det være sagt straks, ualmindelig stor hjælpsomhed fra begge disse firmaer bærer sin store andel i opgavens lette og i øvrig interessante løsning.

Vi vil ikke her bevæge os gennem tørvehistorie, hverken to verdenskriges hektiske top på produktionskurven eller mellemkrigsstagnationen, ihvorvel meget interessant ville være at finde der.

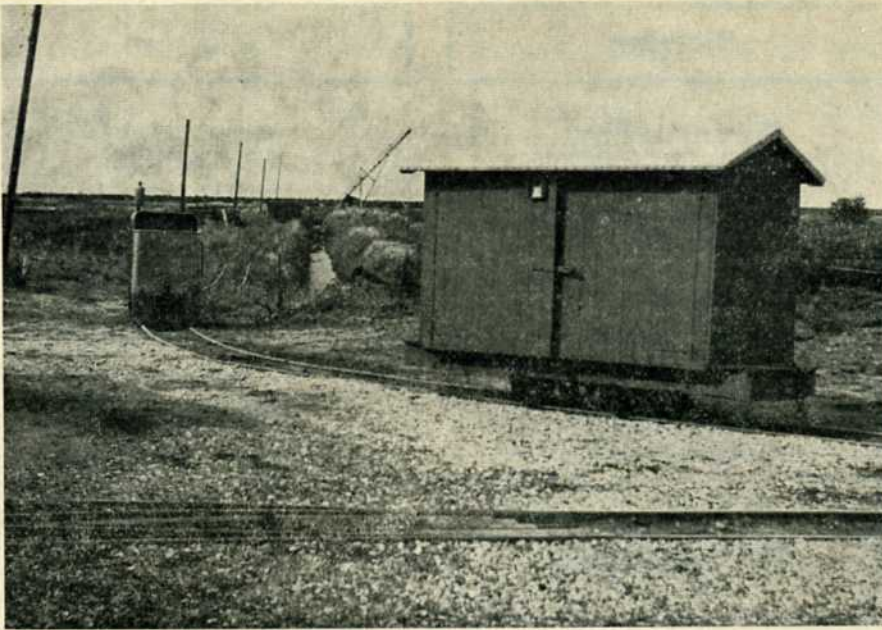
Nej, lad det evt. blive et fremtidigt emne, lad os leve i nuet. Lad os opleve dette naturparadis, hvor en talrig fauna i forbavsende grad har accepteret de mange sporstrækninger som en nødvendig del af deres verden.

Har De lyst, kan De starte med at kaste et blik på hosstående skitse, der viser dels placeringer i Vendsyssel, dels de sporarrangementer, der er udviklet af hver af de 2 virksomheder.

Sporssystemer, forskellige i udformning, som – det vil vi høre – arbejds-



Store Vildmoses tørvebrug mellem Ålborg og Brønderslev



Pindstrup Mosebrugs »brandbil« på skinner

gangen også er vidt forskellig de to steder.

I øvrigt er sporvidde nordligt 700 og sydligt 600 mm – altså også forskellig.

Kås Briketfabrik

har sit stedlige centrum på aflæsepladsen i arealets nordlige udkant. Smuldvognene køres til her, traktoren sættes i lavt gear, og den ene vogn efter den anden passerer en grube og lettes for sin last, blot et enkelt greb er nok, idet vognene er selvlossende. En transportør sørger for viderebringelse til ventende lastbil og således, at to mand klarer hele af- og pålæsningen. Til denne plads ruller vognetogene fra det udstrakte moseareal, og ved studium af skitser ses, at rundkøring næsten overalt er mulig.

Der er da også på strækningerne indført en slags retningsdrift, hvilket åbner mulighed for kontinuerlig kørsel.

Til denne »togkørsel« anvendes 3 af mosens 5 traktorer, en holdes i reserve, og en kører fast olie- og benzintur, hvilket vil sige, at den udbringer flydende brændstof til de mange maskiner, der i mosens sammenskraber og læsser smulden.

Værksted ligger i øvrigt midt i mosen, men større reparationer udføres lettes ved fabrikken i Kås, hvorfor traktorer jævnlige gør turen hertil og -fra pr. lastbil.

De ca. 80 mand, der i 1963 beskæftigedes, er lidet mod de ca 500 under anden verdenskrig, men til gengæld har nu næsten hver mand sin maskine at betjene.

Vejrforholdene har selvsagt en enorm

indvirkning på et sådant mosearbejde, men regnperioder udnyttes rent mand-skabsmæssigt på den måde, at styrken sættes ind på reparation og vedligeholdelse af de ca. 20 km(!) spor, der findes på det ca. 750 tdr. land store domæne.

Om en våd sommer er årsag eller ej skal ikke kunne siges, men en »prøvekørsel« moser rundt viser i hvert fald et forbavsende fint spor.

At de oprindelige 5 m skinner endnu ikke overalt er remplaceret af sværere 9 m skinner, gør ikke vedligeholdet mindre, men her er i hvert fald et felt, hvor de mange skinner fra nedlagte baner finder god anvendelse.

Foruden alle de 5,5 m³ smuldvogn haves til persontransport fladvogne. Persontransport, idet der findes regulære persontog på strækningerne. Vi må her atter betænke mosens vejløshed, der er i realiteten ikke anden befordringsmulighed end skinnerne. Vil man endelig bevæge sig uden for disse, vil man hurtigt opdage, at rabatten er blød. Det være sig bundløst ælte i regnvejr eller ligeså bundløst tørvesmuld i tørvejr.

De aner ikke, hvor dette smuld kan trænge ind overalt, det viser sig til fulde efter hjemkomsten!

Imidlertid er der én ting, der ikke må forbigås trods bundløsheden, nemlig de mange – og store – rodender, ja hele træer, der findes og som skal fjernes forinden skraberne går i krig med bundmaterialet. Det er moseeg, moseeg i tonsvis. Stålwirer og larvefodstraktorer er det eneste værktøj til dette arbejde, og et effektivt værktøj.

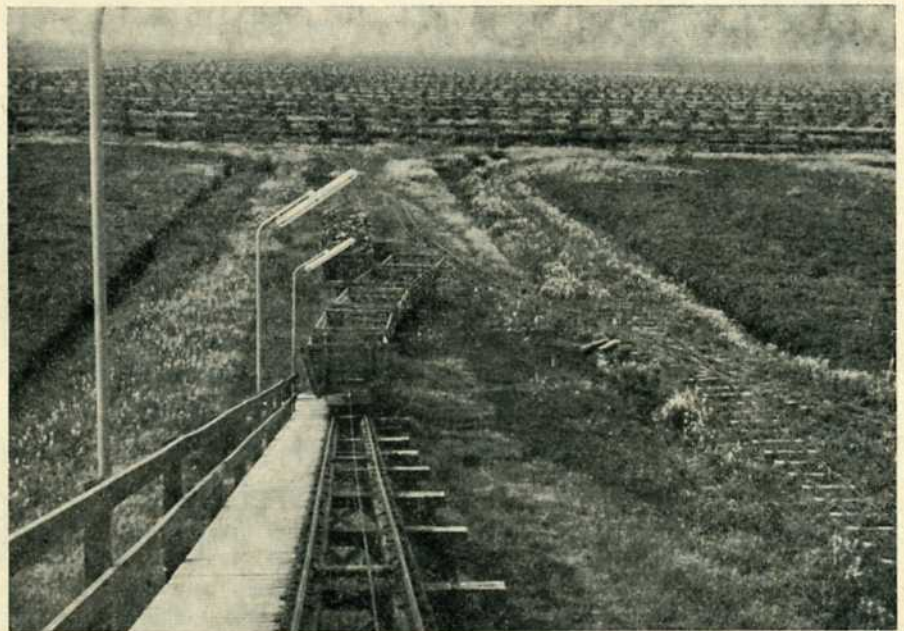
Svellerne vil De måske spørge, kan de »bære« al den kørsel? Ja, det går fint, det er oven i købet halverede normalsveller. Det er godt brugte bane-sveller, der indkøbes til dette formål.

Jordarbejder er der ingen steder tale om i større udstrækning, alt er jo næsten horisontalt, det er de vide udsyns egn – og hvor er der dejligt.

Nær kontakt med dyr og vegetation, intet med røgplage eller benzinos. I og for sig kunne vi køre lige ind i kapitel 2.

Pindstrup Mosebrug

hvertil p. t. er lagt et 700 mm spor. Et midlertidigt spor, der formidler hjælp



Udsigt over Pindstrups Mosebrugs tørveland

i form af råstoftilførsel til dette sidstnævnte firmas fabrikation, en hjælp, hvis nødvendighed må søges i et fugtigt klimas indvirkning på arbejdsgangen.

I virkeligheden er det vel sådan, at disse produktioner som få er nært knyttet til vejret, her er noget af tidligere tiders samspil mellem naturkræfterne og landbrugs- og fiskerierhvervet. Også her sportransport, også her en særdeles velvillig støtte til turens gennemførelse. Altså går det atter ud i det flade land, sporet 10 cm smalle, men trækraftens art den samme.

6 traktorer (1 Deutch og 1 Lister diesel samt 4 Ford benzin) samt 68 tremmevogne, 6 skurvogne og 2 »brandvogne« (brambiler på spor!) er arbejdsgrundlaget. Fast sporlængde vel ca. 8 km. Hertil 3 stikspor (transportable) a 400 m, at lægge vinkelret ud fra de 3 øst-vest løbende hovedspor netop der, hvor det på det aktuelle tidspunkt er fornødent.

Da der øst-vest er 65 lige store grave, er der rig variationsmulighed.

Som De ser på skitsen, findes 3 gange 3 små vigespor. Formålet med disse er først og fremmest at opfylde arbejds-tilsynets krav om opholdslokaler til mosens styrke. Løsningen er skurvognene — nævnt foran — der anbringes på disse spor på de steder, hvor de kan danne centrum for en arbejdsstyrke.

Blandt materielbestanden bemærkede De muligt tremmevognene, altså noget helt andet end naboens selvlosse-vogne. Der består da også himmelvid forskel mellem de to fabrikkers arbejds-gang.

Her er vi inde i noget af fortidens manuelle slid. Bøjede rygge og hærdede muskler er meget værd her, idet en stor del af tørvens skæres lodret og ved håndkraft, tørres i skruer og indkøres i hel tilstand.

Ankommen til fabrikken omløber trækraften, og et spil overtager den videre transport op ad den ret stejle rampe til 1. sal, hvor vognene tømmes.

Findeling m.m. finder så sted, og det sker på en fabrik, der — i modsætning til det manuelle mosearbejde —

er næsten trykknappstyret. Intet er så galt — — —

En brand ødelagde den 15. august 1960 fabrikskomplekset, der ved genopbygningen høstede gavn af alle nutidens finesser på dette felt.

En gennemrationaliseret og -mekaniseret fabrik med stor kapacitet rejste sig som fugl Fønix af asken, og dennes produkter vil være i hvert fald havejere bekendt.

Foruden selve det store areal findes småparceller på 75 ha, og til en af disse går det spor, der dannede indledning til alt dette.

Bliver vi ved mosen lidt endnu, så har også Pindstrup Mosebrug persontogskørsel for så vidt angår transport af arbejdere, anvender også halverede træsveller som underlag, men har gennemsnitlig lidt spinklere spor end Kås Briketfabrik.

De vil sikkert forstå, at dette ikke er og ikke kan være fyldestgørende i henseende til at være en fuldgyldig beskrivelse, men det er forhåbentlig nok til at give læserne et indtryk af dels en over al måde dejlig natur, dels en fornemmelse af, at der endnu er områder, hvor sportransporterne — som i fordums tid — er helt enerådende.

Mon ikke de også vil blive ved med at være det lang tid fremover.

Fra dagbogen

Ålborg d. 24. novbr. Under rangering på Ålborg godsbanegård blev den 28-årige portør G. M. Kragelund Pedersen dræbt ved at blive klemt mellem et par puffer. Han var ugift.

HUSK ALTID:

*Den der oprejst mellem buffer gå,
ham døden altid lurar på!*

Jyderup d. 26. novbr. En bilist kørte ved 17.20-tiden gennem begge bomme på hovedgaden i Jyderup. Kort efter passerede toget mod Holbæk. Bilisten fortsatte som intet var sket, men blev senere anholdt af politiet i Kalundborg.

Sjælland

Sparekassen for Lyngby og Omegn

Hundested Maskinværksted og Centralvarmeservice

Henning og Knud Hansen
Tlf. 555

P. Nordsten A/S

Landbrugsmaskinfabrik
HILLERØD

JERNBANEKIOSKEN

K. A. Hansen
Frederiksværk
Tlf. 148

KNUD JENSEN

HILLERØD

Specialforretning i damekonfektion

Frederiksværkgade 6 B
Tlf. (03) 26 10 40

C. Steinmetz & Søn

Blikkenslageri - sanitet
skiffer - bygningsarbejde

Udfører arbejder for DSB
Lindegårdsvej 37 . Charlottenlund
Tlf. Ordrup 704

ERIK MALLING

Internationale transporter - spedition - klarering
Kontoret ved Dragør-Limhamn overfarten
Dragør - Tlf. (01) 53 13 31
Stykgods og vognladningsgods - tlf. (01) 11 96 86

Frederiksborg Amts Sparekasse

HELE FAMILIENS PENGEINSTITUT

