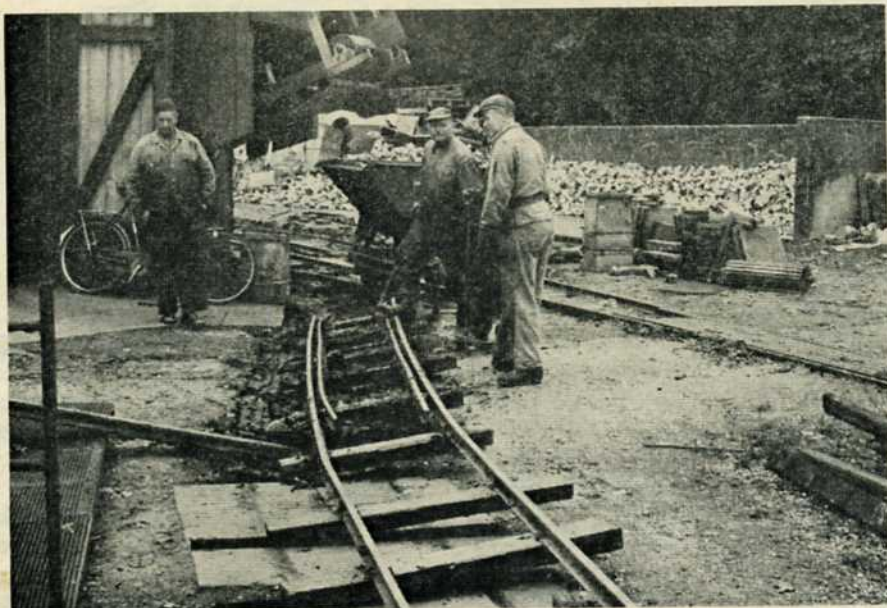


# Sporanlæg i forbindelse med renovation

TEKST OG FOTO SAG.



DANO Esbjerg. Sporreparation.



Thisted. »Plæneklippervognen«.

Renovation er et modeord, et nødvendigt modeord – ubetinget ja. Men det kan også give anledning til andet end indslag i dagens debat. Noget helt andet.

En enkelt rullende tipvogn med egen motor var egentlig starten på det, der blev et lille korstog set i relation til at søge andre spormærkværdigheder på dette område.

Lad det være sagt straks, der blev ikke fundet andre ekstreme mærkværdigheder, men dog nok til, at der kan skrives et – ganske vist lille – resposum om denne form for sportransport.

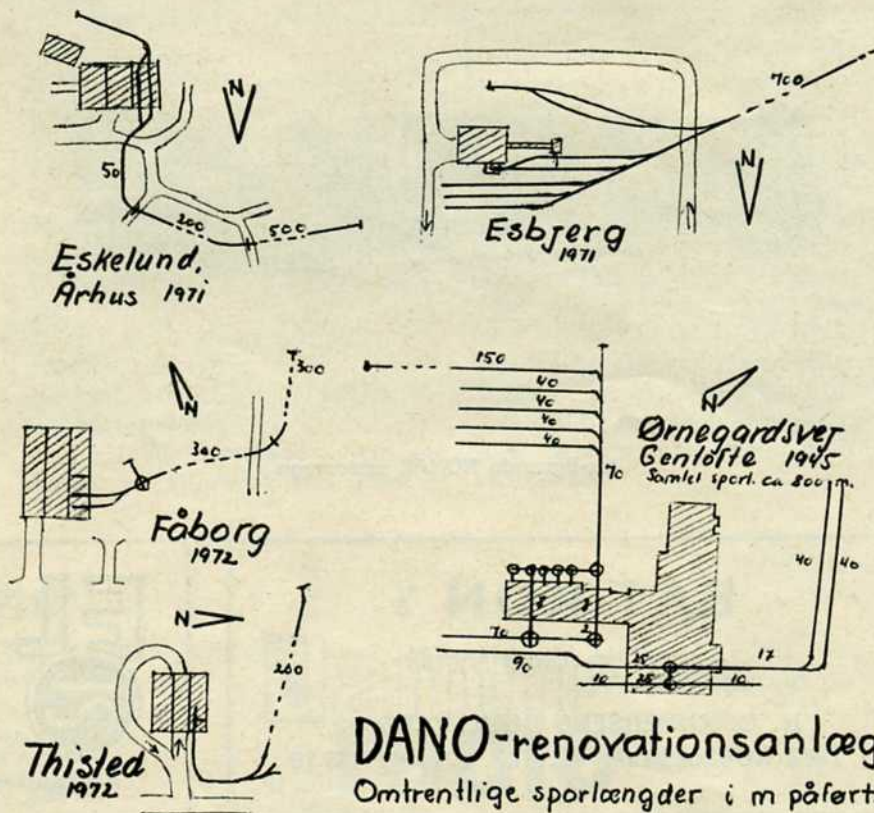
Gennem årtier har der været sporkørt ganske enkelte steder i forbindelse med renovationsværker, etableret efter de lokale forhold, men først, da der efter anden verdenskrig blev større problemer i renovationsbranchen, opstod der en løsning, der hed færdige DANO-anlæg.

Disse, hvori et 600 mm sporanlæg var en integrerende del, blev i løbet af en halv snes år etableret ved en række købstæder, enkelte steder dog uden sporanlæg.

Det kan i vedstående skitse ses, hvor størstedelen af disse anlæg har været anlagt, såvel som det kan ses, hvorvidt de endnu har spor. Endvidere er – tilfældigt valgt – vist nogle enkelte vær-

kers placering samt disses sporanlæg, og der kan hertil føjes nogle oplysninger, der giver en lidt bredere belysning af emnet, uden at alle enkeltheder hermed må betragtes som medtaget.

Thisted – for at begynde med det, der var den egentlige start – var for lille et anlæg, til at der kunne anskaffes traktor. En af værkets 6 jerntipvogne, hvoraf kun de 2 er i daglig brug, fik rammen forlænget, så der dels kunne påmonteres en 2-takts ILO-plæneklip-



DANO-renovationsanlæg.  
Omtrentlige spork længder i m påført.

permotor, dels blive en ståplads til »chaufføren«. Motoren driver via kæde-træk den pågældende vogn, der også er forsynet med en el-lygte. Angives at kunne trække 3 vogne, hvis det skulle blive nødvendigt.

*Esbjerg.* Her er der til forskel tale om et næsten komplet anlæg. Opstillingsspor, omløbsspor, remise og motortrækraft.

A propos det sidste, nuhavende Schoema-traktor er nummer 3, de første 2 er slidt op.

*Fåborg.* Et helt lille og forenklet an-

læg.

Ingen trækraft af nogen art, vogne manipuleres pr. håndkraft, selv om der er en betragtelig kørefasthed.

*Århus (Eskelund).* Anlæg af mellemstørrelse, ret enkelt sporanlæg, 2 vogntræk i drift, motortrækraft.

Og endelig som noget helt udenfor rammerne *Ørnegårdsvejens* forbrændingsanstalt, Gentofte.

Der var her tale om – anlægget er borte – 2 separate sporanlæg med mange sporskifter samt et utal af vogn-drejeskiver.

Beliggenhed (by)	haft spor	Sporv.	Materiel	Anl./nedl. år
Århus	Ja	600	Ca. 30 tipvogne, 1 traktor	Kører
Esbjerg	Ja	600	Jerntipv., 1 traktor	1940–
Fåborg	Ja	600	3 tipvogne	1958–
Haderslev	Ja	600	Tipv.	1947–1965
Lemvig	Ja	600	Tipv.	1953–?
Middelfart	Ja	600	Tipv.	1949–?
Nyborg	Ja	600	Tipv.	?–1970
Sønderborg	Ja	600	Tipv., 1 traktor	?–1970
Tårnby	Ja	?	1 traktor	?–1966
Thisted	Ja	600	6 tipvogne	Kører
Ørnegårdsvej, Gentofte	Ja	600	4-hjulede tipvogns- understel, skubbedes	1930–ca. 1960



Eskelund Århus. Tomt tog på vej ind.

## Et bittert 50-års minde MARIBO-TORRIG JERNBANE

Den korteste levetid for en dansk privatbane – det er den triste og beklagelige betegnelse, man kan hæfte på

Maribo-Torrig Jernbane, som den 12. april 1924, altså for 50 år siden, åbnede for drift.

Maribo-Torrig Jernbane var optaget i den sidste store jernbanelov, dateret 20. marts 1918, sammen med 41 andre baneprojekter. Mange af disse projekter blev aldrig realiseret, og man kan kun beklage, at MTJ ikke var blandt disse.

Det var i de dage, da enhver lille flække i kongeriget så det som sin opgave at etablere jernbaneforbindelse med omverdenen. På det frodige Lolland satte den relativt velstående befolkning sig for, at øen skulle dækkes af et godt udviklet jernbanenet, og resultatet blev en overmætning af skinnestrengene. I 1915 var Nakskov-Kragerne Jernbane åbnet, og det betød, at det nordvestlige Lollands befolkning havde bedre mulighed for at tage til Nakskov, når der skulle foretages indkøb. Maribo købstad så herved en fare for at miste en del af sit erhvervsliv, hvilket naturligvis ikke var tilfredsstillende, så for at bøde på denne gene begyndte man at søge udveje for at vinde det tabte terræn tilbage. Løsningen, mente betydende personligheder, måtte være en jernbane, der skabte direkte forbindelse fra Nordvestlolland til Maribo.

Et møde i Maribo den 31. januar 1917 blev ledet af byens borgmester Bay, og forskellige honoratiores fra de interesserede kommuner langs den skitserede bane deltog. For disse kommuner betød en baneforbindelse ikke blot bedre forbindelse til Maribo, men også til hovedstaden. En henvendelse til de lokale repræsentanter i landets rigsdag mødte disses velvilje, og det voldte heller ikke på de tider større besvær at få regeringens samtykke. Trods en del diskussioner og avispolemik om banens linieføring lykkedes det at få banen Maribo-Torrig, optaget i nævnte lov. Ikke engang finansieringen blev noget større problem. Staten betalte halvdelen af anlægskapitalen, og de interesserede kommuner tegnede sig for størsteparten af det manglede. Desuden blev der i foretagendet indskudt en del privat kapital, bl. a. fra det store handelsfirma Qvade & Co., som havde interesse i gode transportmuligheder for landbrugsprodukterne fra de frodige jorder, som de store bøndergårde i oplandet dyrkede.

Anlægget af banen begyndte, og på det flade Lolland var der ikke de store problemer. Kun ganske få steder var der regulære nivelleringsarbejder at udføre, men alligevel lød regningen, da