

Denne fil er downloadet fra
Danmarks Tekniske Kulturarv
www.tekniskkulturarv.dk

Danmarks Tekniske Kulturarv drives af DTU Bibliotek og indeholder scannede bøger og fotografier fra bibliotekets historiske samling.

Rettigheder

Du kan læse mere om, hvordan du må bruge filen, på
www.tekniskkulturarv.dk/about

Er du i tvivl om brug af værker, bøger, fotografier og tekster fra siden, er du velkommen til at sende en mail til *tekniskkulturarv@dtu.dk*

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

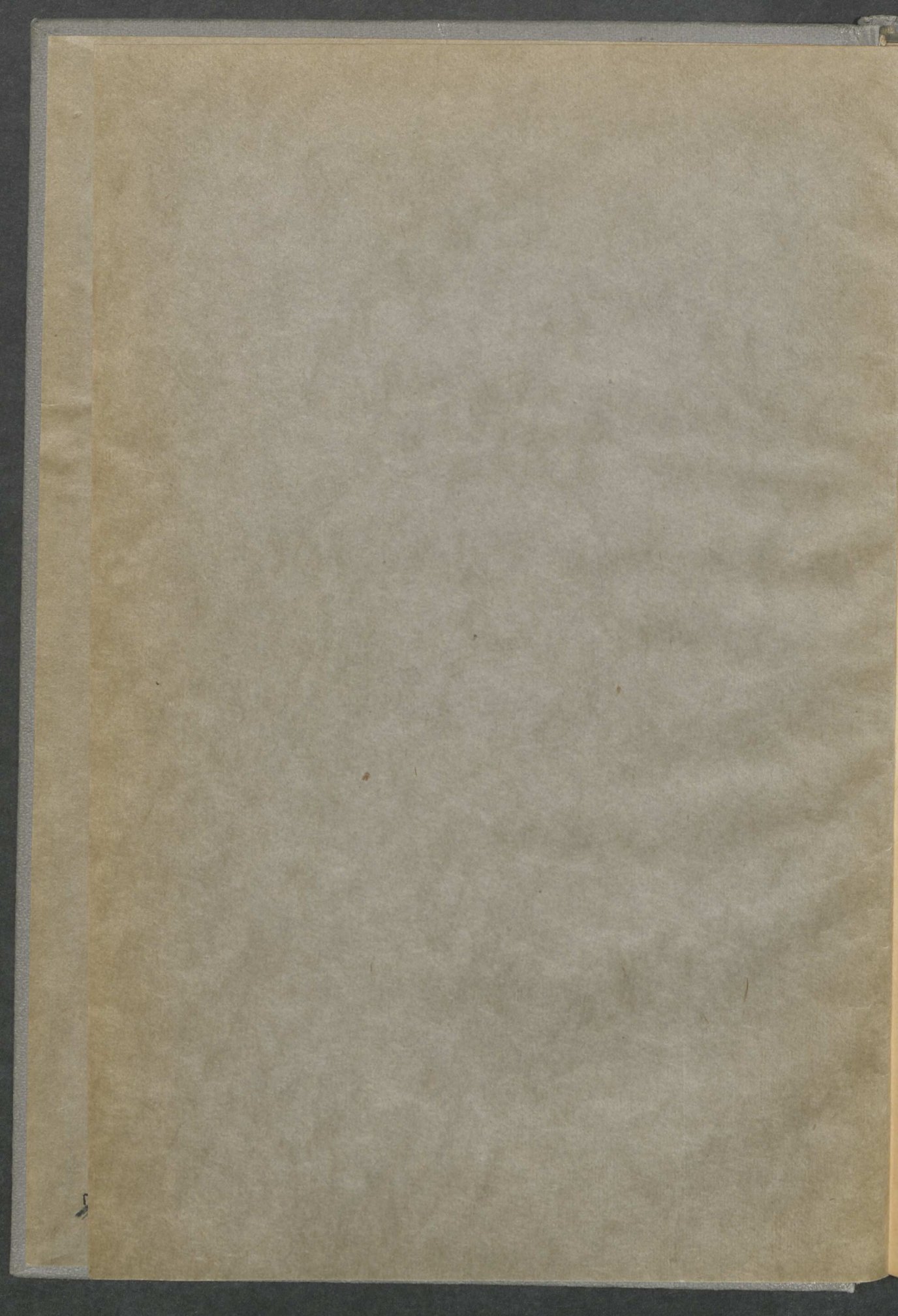


BETÆNKNING
AFGIVEN AF
MERGELBANEKOMMISSIONEN
1917.



~~251772~~
6251 L Bet- J.
Danmark (holl.)





TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole



BETÆNKNING

AFGIVEN AF

DEN AF MINISTERIET FOR OFFENTLIGE ARBEJDER
UNDER 10. MAJ 1916

NEDSATTE

MERGELBANEKOMMISSION

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

KJØBENHAVN

TRYKT HOS J. H. SCHULTZ A/S

1917

RECEIVED

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

LIBRARY

CHICAGO, ILL.

INDHOLDSFORTEGNELSE.

Indledning	Side 3
Redegørelse om Transport af Mergel og Kalk paa Mergel- og Trafikbaner	— 7
I. Fastliggende Mergelbaner	— 9
II. Flyttelige Mergelbaner	— 11
III. Læsse- og Aflæssespor ved Trafikbanerne	— 21
Bemærkninger vedrørende det i Kommissoriet fremsatte Spørgs- maal om, hvilke Regler, der vil være at fastsætte med Hensyn til Grundafstaaelse m. v. ved Anlæg af Mergelbaner	— 27
Kommissionens Indstillinger	— 35
I. Fastliggende Mergelbaner	— 37
1. Til Befordring af Mergel alene	— 37
2. Til Befordring af Mergel og af andre Varer	— 37
3. Til Befordring af Mergel, andre Varer og Personer	— 42
II. Flyttelige Mergelbaner	— 45
III. Læsse- og Aflæssespor ved Trafikbanerne	— 47
A. Læssespor	— 47
B. Aflæssespor	— 48
Om Afgørelsen af, naar de foran under III. A. og B. omtalte For- anstaltninger bør iværksættes	— 53
Posteringen af de Staten paahvilende Udgifter	— 54
Bilag	— 57

TECHNISCHE BIBLIOTHEK
HAWORTH INSTITUT FÜR
HOLZFORSCHUNG

INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung
2	Die Bedeutung der Holzarten für die Holzindustrie
3	Die Holzarten der Tropen
4	Die Holzarten der Subtropen
5	Die Holzarten der gemäßigten Breiten
6	Die Holzarten der nördlichen Breiten
7	Die Holzarten der arktischen Breiten
8	Die Holzarten der Hochgebirge
9	Die Holzarten der Küstengebiet
10	Die Holzarten der Inseln
11	Die Holzarten der Wälder
12	Die Holzarten der Plantagen
13	Die Holzarten der Gärten
14	Die Holzarten der Parks
15	Die Holzarten der Alleen
16	Die Holzarten der Straßen
17	Die Holzarten der Plätze
18	Die Holzarten der Parks
19	Die Holzarten der Gärten
20	Die Holzarten der Parks

Indledning.

Kommissionen blev nedsat ved Skrivelse af 10. Maj 1916 fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Statens tekniske tilsynsførende med Privatbaneanlæg, Ingeniør H. Helweg.

Skrivelsen er saalydende:

„Ministeriet for offentlige Arbejder.

København, den 10. Maj 1916.

Foranlediget ved en inden for Folketingets Udvalg angaaende Forslag til Lov om Ændringer i Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 om nye Jernbaneanlæg m. v. stedefunden Drøftelse af Spørgsmaalet om Anlæg af Mergelbaner med Statstilskud har Ministeriet for offentlige Arbejder efter Aftale med Landbrugsministeriet besluttet at lade dette Spørgsmaal underkaste en nærmere Overvejelse af en Kommission, der navnlig vil have at undersøge, paa hvilke Steder der for Tiden særlig er Trang til Anlæg af Mergelbaner, hvilket Bidrag der fra Statens Side vil kunne gives til disse Baners Anlæg og — eventuelt — Drift, hvilke andre Transporter end Mergel disse Baner muligvis vil kunne besørge, samt hvilke Regler der vil være at fastsætte med Hensyn til Grundafstaaelse m. v. i Anledning af Banernes Anlæg. Kommissionen vil dernæst have at undersøge Spørgsmaalet om, paa hvilke Steder der er Trang til samt Mulighed for Anlæg af Sidespor til Statsbanerne til Transport af Mergel, samt Vilkaarene for Statstilskud til saadanne Spor etc.

Ved at meddele foranstaaende beskikker man herved Hr. Ingeniøren til Medlem af nævnte Kommission, idet man derhos skal anmode Dem om som Formand at ville lede Kommissionens Forhandlinger samt meddele, at de øvrige Medlemmer af Kommissionen er følgende:

Folketingsmand *Chr. Rasmussen,*

— *Westergaard,*

Banedirektør *Th. Raben,* R. af Dbg., Dbm.,

Skovrider, Kommitteret *Dalgas,* R. af Dbg., Dbm.,

Ingeniør *Claudi Westh*,
 — *Thomsen*, R. af Dbg.,
 Assistent i Landbrugsministeriet *Wilcke* og
 Fuldmægtig og Ekspeditionssekretær *A. Holck Colding*.

Det tilføjes, at man har underrettet Kommissionens Medlemmer om, at de fra Dem vil modtage Meddelelse om Tid og Sted for Kommissionens Møder.

P. M. V.

Fr. Nordlien.

T. F. Krarup.

Hr. Ingeniør *H. Helweg*, R. af Dbg.“

Til Næstformand valgtes Folketingsmand *Chr. Rasmussen*, der senere er afgaaet ved Døden, hvorefter Folketingsmand *N. Andreassen* beskikkedes til Medlem af Kommissionen. Ekspeditionssekretær (senere Kontorchef) *A. Holck Colding* har varetaget Forretningerne som Kommissionens Sekretær.

Paa Foranledning af et af Andelsselskabet „Vestjyllands Mergelforsyning“ i Forening med Andelsselskabet „De samvirkende Mergelsporinteressentskaber i Jylland“ til Ministeriet indgivet Andragende om at faa Adgang til hver at vælge et Medlem til at tiltræde Kommissionen meddelte Ministeriet under 13. Maj 1916 (Bilag 1), at samme havde tilskrevet de nævnte Selskaber, at Ministeriet ikke havde set sig i Stand til at lade alle interesserede Parter have Repræsentanter i Kommissionen, men at det var paalagt denne at modtage Henvendelser angaaende de paa-gældende Forhold fra de i Spørgsmaalets Løsning interesserede.

Foruden de Kommissionen ved Kommissoriet overdragne Hverv anmodede Ministeriet underhaanden Kommissionen om at tage under Overvejelse, hvorvidt det under Hensyn til den herskende Mangel paa Brændselsmaterialier maatte anses for muligt og ønskeligt at anlægge et *Spor til Transport af Tørv fra et Punkt paa Aalborg—Hadsundbanen Syd for Aalborg ud til den lille Vildmose*, samt i bekræftende Fald paa hvilke Betingelser. Denne Sag behandledes straks paa Kommissionens 2 første Møder med det Resultat, at Kommissionen i Skrivelse til Ministeriet af 29. Maj 1916 (Bilag 2) udtalte, at den under Hensyn til de ekstraordinære Forhold anbefalede, at der i Henhold til den som Bilag 3 trykte Indstilling fra det danske Hedeselskab med tilhørende, af Selskabets kulturtekniske Afdeling udarbejdede Overslag af 16. Maj 1916 (Bilag 4) stillede et Beløb af 60,000 Kr. til Raadighed for dette Selskab til Anskaffelse m. v. af et

ca. 9 km langt Spor med tilhørende 36 Tipvogne og 2 Lokomotiver til Anvendelse til Transport af Tørv fra den lille Vildmose til Gudumholm Station paa følgende Vilkaar:

a) at Beboerne paa den paagældende Egn sikrer, at der til Transport paa Banen i 1916 vil blive skaaret mindst 5 Mill. Tørv,

b) at Prisen paa Tørvene paa Pladsen i Mou ikke maa overstige 2,50 Kr. pr. 1,000 Stk.,

c) at Salget af disse Tørv kun kan ske til Kommuner eller direkte til Forbrugere,

d) at der til Hedeselskabet svares en Afgift af 25 Øre pr. 1,000 Tørv, der fragtes over Sporet, hvilken Afgift Selskabet benytter til Vedligeholdelse m. m. af Spor og Materiel (ligesom vedrørende Forholdet med Mergelspor),

e) at Ordningen kun gælder for 1916, men dog saaledes, at Beboerne, saafremt Forholdene taler derfor, senere kan overtage Sporet m. m. eller forrente og afdrage det, alt efter nærmere Afgørelse af Ministeriet,

f) at Sporets Udlægning udføres og bekostes af de interesserede Lodsejere,

g) at disse i alt væsentlig gratis stiller den til Sporet fornødne Grund til Raadighed, samt

h) at der af Statens tekniske Tilsyn med Privatbaneanlæg m. v. føres Kontrol med denne Bevillings Anvendelse i Henhold til de herved givne Vilkaar.

Kommissionen lagde herved Vægt dels paa den i Forhold til de nuværende Kulpriser billige Pris, hvortil Tørvene fra Mosen efter de af Hedeselskabet fremskaffede Oplysninger vilde kunne fremskaffes, dels navnlig paa, at det oplystes, at selve Afgravningen af Tørven er af stor Betydning, idet de efter Tørvens Afgravning fremkomne Arealer vil være godt egnede til Opdyrkning og maa antages at være af betydelig større Værdi end før Afgravningen.

Denne Indstilling til Ministeriet resulterede i, at der paa Landbrugsministeriets Budget for Finansaaret 1916—17 bevilgedes det omhandlede Beløb af 60,000 Kr. til Indkøb af det nævnte Spor m. v. til Anvendelse som indstillet, jfr. den som Bilag 5 trykte Skrivelse fra Ministeriet for offentlige Arbejder af 17. Juni 1916.

Paa Kommissionens første Møder drøftedes i øvrigt de denne overdragne Opgaver i Almindelighed, hvorhos Kommissionen besaa forskellige Mergelaflæssespor m. v. og sluttelig nedsatte et af *Formanden*, Folketingsmand *Westergaard* og Ingeniør *Claudi Westh* bestaaende Udvalg, som skulde forberede Besvarelsen af de i Kommissoriet stillede Spørgsmaal og navnlig tilvejebringe og tilrettelægge det herfor fornødne Materiale, eventuelt ved Undersøgelser paa Stedet og ved Forhandling med de paagældende Egnes Beboere.

Udvalget begyndte — bistaaet af Sekretæren -- straks paa Arbejdet og undersøgte dels samlet, dels ved enkelte Medlemmer Egnene Øst og Vest for Banestrækningen fra Vildbjerg—Aulum paa Holstebro—Herning-Banen samt besaa en Række Steder, hvor Mergelaflæssespor m. v. ønskedes anlagt eller var anlagt. Under nøje Samarbejde med Udvalgets øvrige Medlemmer udarbejdede derhos bl. a. Ingeniør *Claudi Westh* den i det følgende Side 7—26 trykte Redegørelse om Transport af Mergel og Kalk paa Mergel- og Trafikbaner, Ingeniør *H. Helweg* de Side 40 og 44 omtalte Projekter med tilhørende Beskrivelser og Overslag over Anlægs- og Driftsudgifter vedrørende fastliggende Mergelbaner (Bilag 12—13) og Kontorchef *Holck Colding* de Side 27—34 trykte Bemærkninger vedrørende Spørgsmaalet om, hvilke Regler der vil være at fastsætte med Hensyn til Grundafstaaelse m. v. ved Anlæg af Mergelbaner samt de som Bilag 16 trykte Bemærkninger vedrørende Erstatningspligt med Hensyn til Skade, der maatte tilføjes Personer og Gods ved Driften af saadanne Mergelbaner, som maatte faa Tilladelse til at befordre andet end Mergel. Dette og andet af Underudvalget tilvejebragt Stof blev dernæst foreløbig behandlet og tilrettelagt af Underudvalget og derefter tilstillet den samlede Kommission og endelig behandlet af denne.

Forinden Kommissionen fremfører sine nærmere Betragtninger og Indstillinger, fremsættes til almindelig Orientering i Sagen dels den fornævnte *Redegørelse om Transport af Mergel m. v. paa Mergel- og Trafikbaner*, dels de ligeledes fornævnte *Bemærkninger angaaende Reglerne om Grundafstaaelse m. v. ved Anlæg af Mergelbaner*.

Af Hensyn til de mange i Redegørelsen og Betænkningen forekommende Stedbetegnelser har man efter Bilagene til Betænkningen ladet vedhæfte et *Oversigtskort (Plan 1) over Danmark med indlagte Jernbaner*.

Redegørelse

om

Transport af Mergel og Kalk paa Mergel- og Trafikbaner.

Jords Forsyning med Kalk betegnes og betragtes sædvanlig som en *Grundforbedringsforanstaltning* i Modsætning til de *Driftsforanstaltninger*, der indgaar som aarligt eller dog hyppigt Led i Jordens Dyrkning, og hvorunder foruden Jordens Bearbejdning især bør nævnes Jordens Forsyning med andre Plantenæringsstoffer. Grunden til denne Forskel er, at Kalken, foruden med smaa aarlige Mængder at virke som Næringsmiddel for Planterne, desuden har afgørende Betydning for hele Omsætningen i Jorden, især derved, at den paavirker eller bestemmer den biologiske og da specielt den mikro-biologiske Tilstand i Jorden.

Derved faar Kalken sin særlige og store Betydning som betingende Jordens Kulturtilstand, og der udkræves i det enkelte Tilfælde en betydelig Mængde Kalk i Jorden, for at den gunstigste Tilstand skal naas.

Denne Mængde kan ikke angives ved et bestemt Tal i pCt. af Jorden eller i Mængde pr. Areal-Enhed; man benytter dog som Holdepunkter et Mindsteindhold af ca. $\frac{1}{4}$ pCt. eller 10—15,000 kg kulsur Kalk pr. ha i Pløjelagets Dybde. Men naar Tilførselen af Kalk betegnes som en Grundforbedring, maa det erindres — som Modsætning til f. Eks. Dræning —, at denne Grundforbedring ikke er vedvarende, idet der sker et aarligt Tab af Kalk fra Pløjelaget ved Udvaskning til Undergrunden og ved Afgrødernes Forbrug, hvilket med et rundt Tal anslaaes til 500 kg pr. ha aarligt. Dette medfører, dels at man ikke maa nøjes med at tilføre netop den i Øjeblikket nødvendige Mængde Kalk, dels at Jorden før eller senere atter vil blive kalktrængende, og at der altsaa vil komme et Tidspunkt, da der atter maa tilføres Kalk.

Hovedparten af Danmarks Jord er af Naturen eller er i Tidens Løb bleven kalktrængende (i Overfladen), men til Gengæld findes i udstrakte Egne af Landet Aflejringer af Kalk eller kalkblandet Jord (Mergel) isaa-dan Udstrækning, at Kalktilførselen kan ske med kort Transportafstand. I nogle Egne, og da særlig i store Partier af Midt- og Vestjylland, er Jorden imidlertid ikke alene yderst kalkfattig, men Aflejringerne af Kalk og af bru-

gelig Mergel i tilgængelig Dybde er saa spredte, at Spørgsmaalet om Tilvejebringelse af Kalk med rimelig Bekostning og paa overkommelig Maade er et Livsspørgsmaal for disse Egnes Landbrug, og det lader sig ikke løse ved den enkeltes Initiativ. — Løsningen kræver dog i forskellig Grad Foranstaltninger af Landbrugerne i Fællesskab eller af disse i Forening med det offentlige.

Det første Trin er, at en snæver Egns Landbrugere i Forening nyttiggør en Mergelaflejring, hvis Udnyttelse for den enkelte er uoverkommelig paa Grund af dens Naturforhold (Overjord, Vandansamling etc.).

Det næste Trin er, at en noget videre Egns Beboere — for at gøre Transporten overkommelig — maa træde sammen, og der bliver da Tale om Anlæg af Veje eller af Mergelbaner samt om Benyttelse af Trafikbanerne til Transport af Mergelen.

Disse Forhold omhandles nedenfor under følgende Grupper:

- I. *Fastliggende Mergelbaner.*
- II. *Flyttelige Mergelbaner.*
- III. *Læsse- og Aflæssespor ved Trafikbanerne.*

I. Fastliggende Mergelbaner.

Paa et tidligt Tidspunkt af Hedeselskabets Virksomhed har man anlagt 2 faste Mergelbaner, nemlig Damholt—Hodsager Mergelbane (1879—80) og Grindsted—Grene Mergelbane (1885—86), og senere (1895—96) Eskjær—Slyng Mergelbane, idet Statskassen ydede $\frac{5}{6}$ à $\frac{7}{8}$ af Anlægs-summen som rentefrit Laan, der dog i Hovedsagen efterhaanden maatte eftergives. Til Damholt Banen er benyttet Skinner, der vejede ca. 5 kg pr. m, og Banen drives med Hestekraft. Til Grindsted Banen benyttedes Skinner af Vægt 8,75 kg pr. m og Lokomotivdrift, til Eskjær Banen 7 à 8 kg's Skinner og Hestedrift.

De meget svage Skinner paa Damholt Banen er nu — over 35 Aar efter Anlægget — stærkt medtagne af Rust, saaledes at de, om denne Bane skulde benyttes i større Udstrækning, helt og holdent maatte fornyes.

Da disse Baner er vedvarende, er Princippet for deres Benyttelse, at der aarligt kun befordres den Mergelmængde, som Landboerne har Brug for dette ene Aar, og det var her og vil overalt være for lidt til at bære Banens Driftsudgifter og Anlæggets Amortisering, eller med andre Ord, Mergelen vil blive for dyr, selv om hele Anlægget faas gratis. Efter at disse Erfaringer i 90'erne var indhøstede ogsaa ved Eskjær—Slyng-Banen, opgav Hedeselskabet ganske at arbejde for denne Slags Anlæg og gik over til de flyttelige Mergelbaner.

Fælles for de anførte faste Mergelbaner var det, at de ikke havde Tilknytning til nogen Trafikbane, og der kunde derfor ikke blive Tale om nogen betydende Befordring af andet end Mergel; der er vel befordret Tørv og Mursten, men det har ifølge Sagens Natur ikke kunnet være i større Udstrækning indenfor et saa begrænset Omraade.

Til saadanne faste Mergelbaner kunde tænkes knyttet flyttelige Spor af saa stor Længde, at der blev Tale om større Transporter af Mergel paa samme Maade som anført under de helt flyttelige Mergelbaner, men *Betingelser for fordelagtig eller dog fornuftig Anvendelse af faste Mergelbaner opnaas dog sikkert kun ved en Tilknytning til Trafikbanenetiet.*

Herved vil jo kunne opnaas, at der ad Banen kan befordres — foruden Mergel — ogsaa andre grove Varer som Kul, Foderstoffer og Gødning fra Trafikbanen og Tørv og Landbrugsprodukter eventuelt Tegl-værksprodukter til Trafikbanen. Mergeltransporten vil da kunne iværksættes paa forskellig Maade, dels som en Transport fra et lokalt Leje,

dels som Transport med Omladning fra Trafikbanen, og endelig kunde det tænkes, at Banen fra et lokalt Leje førte Mergel ikke alene til Egnen, men ogsaa til Trafikbanen til videre Befordring ad denne. Saadan Tilknytning til Trafikbanenettet er subsidiært ønsket for Damholt—Hodsager-Mergelbanen ved dennes Skæring med Statsbanen, og der er fra Bur Station paa Statsbanestrækningen Holstebro—Ringkøbing besluttet anlagt et Spor til Varetransport, saaledes at Mergeltransport fra en Grav ved nævnte Station kan optages, naar den nu paa dette Sted arbejdende, flyttelige Mergelbane er fjernet fra Egnen.

Endelig kunde man til saadanne faste Mergelbaner tænke sig knyttet nogen Persontrafik under primitive Former, i hvilken Anledning det kan oplyses, at der under Forhandlingerne om Anlæg af en Jernbane fra Varde mod Vest af Hedeselskabet blev udarbejdet Forslag til Anlæg af en Mergelbane, der ogsaa skulde benyttes til Vare- og Persontransport, hvilket Forslag dog ikke blev gennemført.

II. Flyttelige Mergelbaner.

Princippet ved disses Anvendelse er, at Sporet i den enkelte Egn anvendes med fuld Kraft, indtil al den ønskede Mergel er udkørt, hvorefter Sporet føres til andre Egne for paa samme Maade at anvendes der. Det medfører altsaa, at den enkelte Jordbruger paa en Gang tager — eller burde tage — al den Mergel, som hele Ejendommen udkræver, hvilket jo medfører, at hele Bekostningen falder, før der endnu er høstet Udbytte af Mergelen, et Forhold, der overalt er løst paa den Maade, at Mergelaftagerne solidarisk laaner Pengene med en — i Reglen 10-aarig — Afdragstid.

Da Sagen i sin Tid kom op, søgte man at formaa Statskassen til at yde billige Laan til dette Formaal, men Staten ønskede ikke at gaa med hertil, hvorimod der i Stedet blev bevilget et Tilskud til Forrentning af saadanne Laan. Tilskudene udbetales i Henhold til særlige af Landbrugsministeriet fastsatte Regler og ydes til *alle* Mergelselskabets Udgifter, altsaa ikke alene til Mergelens Opgravning og Læsning, Udtransport paa Sporet og Aftipning i Dynger, men ogsaa til Mergelens Erhvervelse, Indkøb af Lokomotiver og eventuelt Spormateriel, medens alle Udgifter, der er Mergelarbejdet uvedkommende, som f. Eks. Køb af mere Jord end nødvendigt for Formaalet, maa holdes udenfor. Tilskudets Størrelse ses af Tabellen Side 18—19.

Reglerne var indtil Finansaaret 1912—13 saalydende:

„Tilskud til Forrentning af Laan til Anlæg af Mergelbaner m. m. anslaaes til 8,000 Kr.

Laanene skulle afdrages i højst 10 Aar, og Statens Bidrag udgør det Beløb, hvormed den for Laanene betingede Rente overstiger 3 pCt., dog ikke over 2 pCt. p. a.“

Derefter udarbejdedes følgende udførlige

Regler for Statskassens Tilskud til Forrentning af Laan til Anlæg af Mergelbaner m. m.

§ 1.

Tilskud ydes paa Grundlag af de til enhver Tid paa Finansloven opførte Betingelser. For Finansloven 1912—13 § 13 A. II. C. 4. er disse saalydende:

„Laanene ville være at afdrage i højst 10 Aar, dog kunne de optages afdragsfrit, saalænge Arbejdet varer, dog ikke over 5 Aar, hvorefter den nævnte Afdragsperiode begynder.

Statens Bidrag udgør 2 pCt. aarlig af det i Overensstemmelse med de gældende Regler til enhver Tid skyldige Laanebeløb.“

§ 2.

Iøvrigt ydes Tilskudet paa følgende Vilkaar:

Det skal af Mergelselskabets Vedtægter fremgaa, at Mergelen, uanset om den aftages eller ej, skal betales i højst 10 Aar med mindst $\frac{1}{10}$ aarligt. Attest for, at et dertil svarende samlet Beløb er indgaaet, fremsendes hvert Aar af Bestyrelsen med Andragendet om Tilskud. Al Indtægt ved Salg af Mergel skal dernæst indbetales paa det eller de Laan, til hvis Forrentning Statskassen yder Tilskud, hvilket ogsaa gælder al anden Indtægt ved Salg af Jord, Materiel etc., der er købt ved Hjælp af de nævnte Laan.

§ 3.

Andragende om Bevilling af Tilskud stiles til Landbrugsministeriet og indsendes til det danske Hedeselskab, Viborg, der med sin Erklæring over Andragendet fremsender dette til Ministeriets Afgørelse

§ 4.

Andragende om Tilskud for det enkelte Aar skal altid omhandle et Finansaar og indsendes senest den 1. Maj til Hedeselskabet, der foranlediger det indsendt til Landbrugsministeriet, ved hvis Foranstaltning Tilskudsbeløbet anvises det paagældende Selskab til Udbetaling.

§ 5.

Blanketterne til de i §§ 3 og 4 ommeldte Andragender erholdes ved Henvendelse til det danske Hedeselskab, Viborg.

Oversigt over Materiellets

Aar.	Spor i Meter.				Reserve dele ved Indkøbet.	Fragt, Rejser m. m. ved Ind- købet.	Tipvogne.		
	7 kg	10 kg	12 kg	Beløb.			$\frac{3}{4}$ m ³	1 m ³	Beløb.
				Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.			Kr. Ø.
1904	2930	»	»	7,592. 92	388. 38	»	17	»	2,018. 70
1905	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1906	8970	»	65	25,180. 20	598. 90	»	36	»	4,428.
1907	11110	»	»	31,807. 35	1,774. 88	»	66	»	9,348.
1908	28274	»	»	78,903. 65	1,082. 43	1,361. 12	158	»	19,370.
1909	9435	»	4661 $\frac{1}{2}$	43,764. 85	1,408. 18	2,120. 30	89	»	10,201. 80
1910	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1911	16000	»	3787	53,396. 18	5,932. 91	133. 83	32	75	10,127. 25
1912	9500	4400	»	44,844. 77	1,095. 27	26. 85	20	50	10,999. 50
1913	10565	2800	»	38,613. 93	118. 69	»	12	155	22,930. 86
1914	800	800	»	3,027. 50	»	»	6*)	16	2,926.
1915	»	1200	»	4,590. 85	»	»	14	»	2,000.
	97584	9200	8513 $\frac{1}{2}$	335,722. 20	12,399. 64	3,642. 10	450	296	94,350. 11

*) 6 Transportvogne.

Ved at anvende flyttelige Mergelbaner som ovenfor antydnet opnaas en saa kraftig Benyttelse af Sporet, at dets Anlæg, Vedligeholdelse og Fornylse meget vel kan lægges paa Mergelen.

Transporten af Mergel paa flytteligt Spor indledes 1904 (i Øster Brønderslev) ved et Spor indkøbt af Hedeselskabet for Midler bevilgede af Statskassen, og der er efterhaanden bevilget Hedeselskabet til saadant Indkøb:

1904—05	10,000 Kr.
1906—07	30,000 —
1907—08	30,000 —
1908—09	100,000 —
1909—10	60,000 —
1911—12)	200,000 —
1912—13)	
1913—14)	

Ialt... 430,000 Kr.,

hvorfor er indkøbt ca. 115 km (15 Mil) Spor og 746 Vogne. Materiellet udlejes kun til Selskaber af Mergelforbrugere (ikke til Entreprenører) for en aarlig Lejeafgift i Forhold til Banens Længde af 12 à 16 Øre pr. m³ Mergel, hvilken Afgift skønsmæssigt er beregnet at kunne dække Vedligeholdelse og Fornylse af Materiellet, medens der ikke beregnes Forrentning af Anskaffelsessummen. Til Belysning af Forholdet fremsættes følgende:

Anskaffelse og Drift.

I alt.	Solgt.					Sporleje.	Vedligeholdelse.	Beholdning for Fornylsesfond ved Udgang af Aaret:	
	Spor.		Tipvogne.		Beløb.				
	7 kg	10 kg	12 kg	$\frac{3}{4}$ m ³					1 m ³
Kr. Ø.						Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.
10,000.	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	924. 41	812. 55	»
30,207. 10	»	»	»	»	»	»	1,070. 37	1,328. 06	»
42,930. 23	»	»	»	»	»	»	1,931. 48	1,573. 55	»
100,717. 20	»	»	»	»	»	»	3,379. 07	1,359. 81	»
57,495. 13	»	»	»	»	»	»	5,902. 98	3,058. 27	»
»	»	»	»	»	»	»	10,566. 74	6,912. 92	»
73,590. 17	35	»	»	»	»	87. 50	11,910. 70	7,026. 41	»
56,966. 39	»	»	»	»	»	»	12,382. 07	7,678. 10	»
61,663. 48	»	»	»	»	»	»	21,648. 63	9,020. 73	»
5,953. 50	597	»	»	4	»	1,282. 17	22,001. 33	11,214. 18	8,623. 78
6,590. 85	691	»	»	4	1	1,554.	25,388. 47	16,135. 51	8,551. 81
446,114. 05	1323	»	»	8	1	2,923. 67	117,106. 25	66,120. 09	

Udgifterne til de i Tabellen opførte Reservedele, Rejser etc. er afholdt af Beløbet til Materiellets Anskaffelse.

Fornylsesfonden er oprettet i 1914, og dens Størrelse udgør pr. 31. December 1915 8,551 Kr. 81 Øre. Til Fonden henføres herefter — foruden Indtægt ved Salg af gammelt Materiel — det Beløb, som Lejeafgiften er større end Vedligeholdelsesudgifterne, med Fradrag af det fornødne Beløb til Lønninger og Rejseudgifter ved Mergelvirksomheden.

Materiellet udlejes med Pligt til at bruge det uafbrudt, naar Forholdene gør det muligt, og der transporteres aarligt paa de enkelte Mergelbaner Mængder fra 7,000 m³ til 40,000 m³, saaledes at den aarlige Afgift af hver ligger imellem c. 1,000 Kr. og c. 6,000 Kr.

Det af Hedeselskabet anskaffede Spor er spinkelt, oprindelig alene 7 kg Skinner, efterhaanden dog mere og mere 10 kg Skinner for at muliggøre Anvendelsen af ikke alt for smaa Damplokomotiver, medens man oprindelig benyttede Hestekraft. Tipvognene anskaffedes tidligere med 0,75 m³ Kasser, medens man nu er gaaet over til 1 m³ Kasser; større Vogne var vel fordelagtige, men alene af Hensyn til den ved saadanne Baner uundgaelige Afsporing af Vogne, kan man ikke have dem større, da de saa er for svære at faa sat paa Sporet igen. Lokomotiverne anskaffes af Mergelselskaberne selv.

Denne Fremgangsmaade slog meget hurtigt saa stærkt an, at Hedeselskabets Spormateriel kun i ringe Grad formaaede at tilfredsstille Kravene om Mergelspor, og det lykkedes at vække Entreprenørers Opmærksomhed for, at der her laa en Opgave for dem, og Forholdet er nu det, at der foruden Hedeselskabets ca. 115 km Spor anvendes ca. 200 km Spor, der ejes af Entreprenører, som selv har anskaffet Materiellet og overtaget hele Arbejdet i Entreprise. Et Par Mergelselskaber har selv anskaffet Materiellet, hvilket ogsaa kan gaa, hvis man tør regne med, at der ved Arbejdets Afslutning kan opnaas en rimelig Pris for Materiellet.

Sporenes Benyttelse har derefter formet sig paa den Maade, at Entreprenørerne med deres svære Materiel overtager alle de store Arbejder: de Arbejder, hvor der er et baade absolut og i Forhold til Spornettets samlede Længde stort Mergelforbrug, medens Hedeselskabets Spor anvendes paa Steder, hvor Mergelforbruget er absolut og (eller) forholdsvis lille.

Men hermed følger det i denne Forbindelse overordentlig bemærkelsesværdige Forhold, at Entreprenører faar Arbejderne i de velopdyrkede, tæt befolkede og betalingsdygtige Egne, medens de mindre opdyrkede, tyndt befolkede og mindre betalingsdygtige Egne ikke kan og ikke tør tegne saa store Mergelmængder, at Entreprenører for rimelig Pris vil have med Arbejdet at gøre. Disse Egne er det, der lejer Hedeselskabets Spor, og disse Egne er det, der behøver, at Offentligheden yder sin Støtte for at muliggøre den første Mergling, idet der jo vil hengaa en ret lang Aarrække, inden Jorden formaaer at bære Udgifterne til Opdyrkning, Mergling, Opførelse af Bygninger og Anskaffelse af den fornødne Besætning.

Trangen til flyttelige Mergelbaner, der kan lejes paa de anførte overkommelige Vilkaar, er altsaa knyttet til de saakaldte Hedeegne, samt til Egne, hvor Merglingsforetagender af særlige Grunde kun kan blive smaa, og her indenfor er Trangen nærmest kun begrænset af, om Forholdene er saaledes, at Mergel eller Kalk kan tages med Trafikbanerne.

Det er ikke muligt at tilvejebringe en udtømmende Oversigt over, hvor stor Trangen til at erholde Hedeselskabets Materiel til Leje er, fordi Forbrugerne helst forud saa nær som muligt vil kende den Pris, hvortil Mergelen vil kunne leveres, og derfor helst vil benytte Entreprenører med eget Materiel, og det er ikke muligt at se, om dette er gør ligt, før Sagen er organiseret helt færdig, og Arbejdet er udbudt; det afhænger iøvrigt ikke alene af Arbejdets Størrelse og Beskaffenhed, men ogsaa af, om der paa det paagældende Tidspunkt er nogen Entreprenør med det fornødne Materiel ledig. Siden 1904 har 25 Mergelselskaber haft Hedeselskabets Materiel til Leje, og i Øjeblikket er anmeldt 20 nye Selskaber, der venter paa Materiel; enkelte af disse har ventet i flere Aar.

Det er efter det foregaaende heller ikke muligt at pege paa alle de bestemte Steder, hvor Hedeselskabets Spor vil komme til Anvendelse, men nedenfor meddeles en Oversigt over de Steder, der har rejst Spørgsmaalet om at transportere Mergel ad flyttelige Baner.

A. De Steder, paa hvilke man venter at maatte benytte Hedeselskabets Spor.

Navn.	Egn.	Er Organisa- tion i Orden?	Er Mergelgraven endeligt funden?	Har Sagen ventet paa Sporet? Hvorlænge?
Taphede	Viborg	ja	ja	ja, 3—4 Aar
Tjele-Ørum	do.	ja	ja, flere	ja, 3—4 Aar
Hvolris-Hersom	do.	nej	nej	ja, c. 1 Aar
Ringgive	Vejle	ja	ja	ja, c. 3 Aar
Filskov	do.	ja	ikke endeligt	ja, c. 1 Aar
Aast	do.	ja	ja	ja, c. 3 Aar
Tvis-Felding-Vinding	Holstebro	ja	ja, flere	nej, arbejdet med Sagen i 7—8 Aar
Naur	do.	ja	ja	ja, c. 1 Aar
Idom	do.	ja	ja	ja, c. 2 Aar
Fabjerg	do.	ja	ja	ja, c. 2 Aar
Fausing	do.	nej	ja	nej
Sdr. Felding-Assing- Skarrild	Troldhede	ja	ja	ja, c. 2 Aar
Thorsted	Ringkøbing	nej	nej	ja, c. 1½ Aar
Jerslev	Vendsyssel	ja	ja	ja, c. 2 Aar
Asdal	do.	ja	ikke endeligt	ja, c. 2 Aar

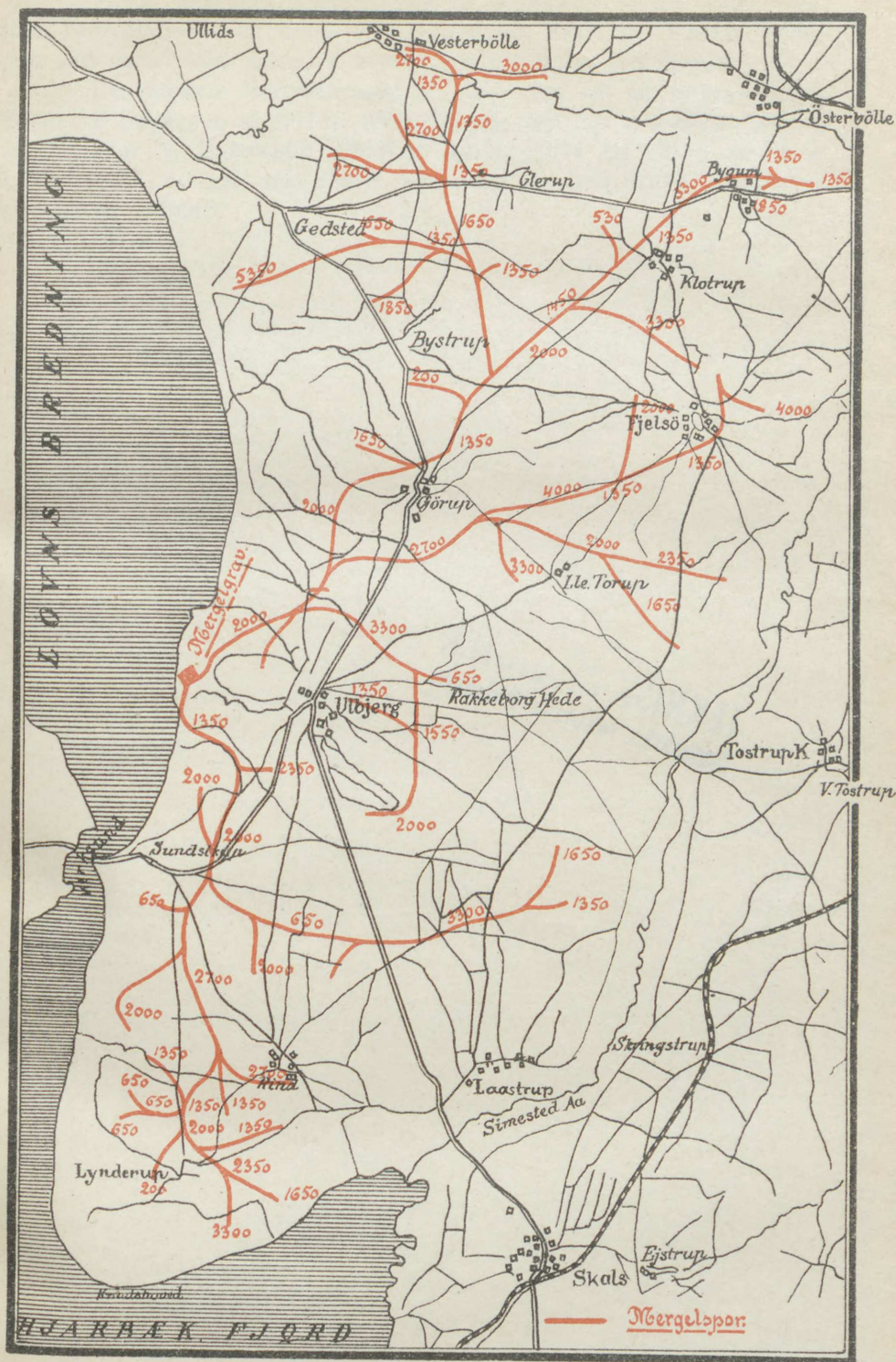
Navn.	Egn.	Er Organisa- tion i Orden?	Er Mergelgraven endeligt funden?	Har Sagen ventet paa Sporet? Hvorlænge?
Tornby	do.	ja	ja	ja, c. 2 Aar
Hammel.....	Aarhus	ja	ikke endeligt	ja, c. 1 Aar
Them.....	Silkeborg	nej	nej	ja, c. 2 Aar
Toftlund-Kølkjær ...	Herning	ja, ældre	ja	nej

B. De Steder, paa hvilke man venter at kunne benytte Entreprenør.

Navn.	Egn.	Er Organisa- tion i Orden?	Er Mergelgraven endeligt funden?	Har Sagen ventet paa Sporet? Hvorlænge?
Syd Himmerland ...	Hobro	ja	ja	ja, 3—4 Aar
Rougsø-N. Herred ...	Randers	nej	nej	genoptaget efter 3—4 Aars Forløb
Morsø.....	Mors	ja	ja	c. 1 Aar
Vrejlev	Hjørring	ja	ja	c. 1 Aar
Starup	Kolding	ja	ja, delvis	c. 1 Aar
Mørke	Randers	nej	nej	Sagen ny.

Alt taler for, at Ønskerne om Spor vil blive flere og stærkere efterhaanden. I de meget kalkfattige Egne stiller Forholdet sig saadan, at et Mergelspor's Tilstedeværelse giver et mægtigt Opsving, saaledes at man, naar den modtagne Mergel er udbragt, en Del af Jorden opdyrket, Bygninger og Besætning tilvejebragt, og Indtægten begynder at flyde, ved en overfladisk Betragtning vil være tilbøjelig til at mene, at nu er den Egn i Orden. En grundigere Overvejelse vil imidlertid vise, at Ønskerne om mere Mergel netop nu genopstaar med fornyet Kraft. Første Gang var Kaarene trange og Frygten for at komme i for stor Gæld stærk, og Resultatet blev, at den Jord, der blev merglet, fik det mindst mulige, og en Del fik slet intet. Nu er Evnen og Modet og Udsigten til hurtigere Udbytte kommet til.

De flyttelige Mergelbaners Udgangspunkt er — med en enkelt Undtagelse — et Mergelleje, hvorfra der lægges et eller flere Hovedspor, og fra disse lægges Sidespor ud til de Steder, hvor Mergeltegningen er betydelig. Som Eksempel er vedføjet et Kort, der viser, hvorledes Sporene for Ulbjerg og Omegns Mergelselskab er anlagt. Undtagelsen dannes af Børsmose—Vejrs Mergelspor, der udgaar fra Vrøgum St. paa Varde—N. Nebel Jernbane. Mergelen føres i Statsbanernes Vogne fra Rindom (Ringkøbing) til Vrøgum, hvor Mergelen omlades i Tipvogne og føres ud ad Mergelbanen. Denne Bane skal efter Planen benyttes i 2 Aar. Men Mergel, der først skal befordres paa Jernbane, derefter omlades og føres videre paa Mergelbane, vil altid blive meget dyr, saaledes at Fremgangsmaaden kun er at anbe-



0 2000 4000 6000 8000 m.
 Røde Tal angiver den udvirkte Mergelmængde i m^3 .

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

fale til Egne, der helt mangler brugelig tilgængelig Mergel, eller eventuelt hvor Mergelbanen tillige kan tjene andre Formaal. Saadan Transport kan derfor kun anvendes, hvor der haves meget god Mergel.

Den udkørte Mergelmængde er, som det ses af nedenstaaende Tabel, til Udgangen af 1915 c. 2,741,000 m³, men det er værd at mærke, at deraf er c. Halvdelen udkørt i Aarene 1914 og 1915, nemlig c. 1,377,600 m³, og man maa altsaa regne med, at hele denne Virksomhed er i stærk Opkomst.

Statskassens Tilskud til Forrentning af Laan til Anlæg af Mergelbaner m. m. til Udgangen af Finansaaret 1914—15
samt Transport af Mergel paa transportable Mergelspor til Udgangen af Aaret 1915.

Mergelselskabets Navn.	Tilskud ydet fra Aar	Laanenes Størrelse Kr.	Udbetalt Tilskud			Udkørt Mergel m ³			
			indtil Finansaar 1914—15 Kr.	for Finansaar 1914—15 Kr.	ialt Kr.	indtil 1914	i 1914	ialt	i 1915 ca.
Øster-Brønderslev	—	—	—	—	—	18181	—	18181	—
Vester-Brønderslev	—	—	—	—	—	20386	—	20386	—
Kilstrupgaard-Sæby	—	—	—	—	—	20415	—	20415	—
Blaksmark	1907	330,000,00	20,198,13	5,042,75	25,240,88	196085	—	196085	—
Bratten-Jerup	1907	45,000,00	3,617,32	294,00	3,911,32	24057	—	24057	—
Græthede	1908	250,000,00	12,205,43	4,105,60	16,311,03	66419	20767	87186	20815
Toftlund-Kølkaer	1908	112,000,00	7,888,02	1,131,00	9,019,02	52052	—	52052	—
Feldborg	1909	175,000,00	8,177,14	2,198,52	10,375,66	61184	6691	67875	—
Toftlund-Kjærshoved	1909	50,000,00	3,237,33	673,00	3,910,33	23884	—	23884	—
Arvad-Grene	1910	77,000,00	3,043,91	1,606,56	4,650,47	26807	5516	32323	—
Gottenborg-Hesselvig	1910	12,000,00	573,59	40,56	614,15	5689	—	5689	—
Hvelplund-S. Omme-L. Brande . .	1910	42,000,00	1,128,63	443,98	1,572,61	12000	—	12000	—
Hvelplund-Engerbæk	1910	31,000,00	1,570,55	553,61	2,124,16	23452	—	23452	—
Klaabygaard	1910	646,845,00	19,839,57	10,091,98	29,931,55	221983	27514	249497	—
Heinsvig-Vesterhede	1910	10,000,00	647,03	120,00	767,03	8145	1060	9205	1250
Nybro-Lyngsaa	1910	56,728,29	1,749,90	1,056,96	2,806,86	20225	—	20225	—
Aarre	1911	145,000,00	3,134,33	1,940,91	5,075,24	28245	23198	51443	14350
Faaborg Sogns	1911	150,000,00	3,739,62	1,911,12	5,650,74	31633	15320	46953	12278
Hvelplund-S. Felding	1911	50,000,00	1,218,07	649,61	1,867,68	4430	8661	13091	7679
Heager-Hostrup	1911	61,000,00	2,697,50	1,220,00	3,917,50	19706	15033	34739	4407
Kvie-Morsbøl	1911	31,000,00	1,330,96	270,32	1,601,28	8451	—	8451	—
S. Nisum	1911	40,000,00	1,090,71	699,11	1,789,82	12100	9620	21720	1280
Ølgod Østersogns	1911	65,000,00	1,411,80	881,06	2,292,86	11725	8904	20629	3350
Vorbasse og Omegns	1911	100,000,00	2,725,78	1,705,97	4,431,75	26692	11452	38144	9843
Vorgod-Fjeldstervang	1911	130,000,00	3,298,26	2,062,24	5,360,50	17136	10700	27836	10000
Aastrup Sogns	1912	310,000,00	3,644,55	5,279,89	8,924,44	132320	18715	151035	—
Bur-Naur	1912	80,000,00	1,890,88	1,414,75	3,305,63	21647	11779	33426	18878

Husum-Ulkjær	1912	80,000,00	467,17	625,75	1,092,92	—	7320	7320	9776
Julianehede-Guldforhoved	1912	70,000,00	1,135,22	1,267,25	2,402,47	11441	8741	20182	—
Strelluf	1912	250,000,00	3,574,72	3,715,80	7,290,52	98922	—	98922	—
Rødning-Løvel	1912	90,000,00	1,036,52	1,568,06	2,604,58	27848	11198	39046	—
Varde Landsogn og Nørremarks.	1912	4,403,00	113,76	70,45	184,21	3900	—	3900	—
Brørup og Omegns	1913	101,119,65	1,286,01	1,746,86	3,032,87	48373	—	48373	—
Hanning m. fl. Sognes	1913	300,000,00	3,213,72	3,494,00	6,707,72	13375	27061	40436	25439
Lindknud og Omegns	1913	240,000,00	336,10	1,916,21	2,252,31	12599	51963	64562	54307
Gludstedgaard og Omegns	1913	65,000,00	881,43	843,03	1,724,46	31635	8226	39861	—
Vejen-Brørup	1913	500,000,00	297,14	1,675,91	1,973,05	—	82453	82453	—
Kjeldbjerg	1914	180,000,00	—	344,55	344,55	—	20007	20007	40895
Stenderup og Omegns	1914	250,000,00	—	1,126,33	1,126,33	—	41429	41429	88978
Ulbjerg og Omegns	1914	320,000,00	—	1,163,83	1,163,83	—	82548	82548	51435
Ribe og Omegns	1914	75,000,00	—	900,00	900,00	—	30900	30900	—
Tømmerby og Omegns	1914	60,000,00	—	298,44	298,44	—	11873	11873	12180
Tylstrup og Omegns	1915	225,000,00	—	268,01	268,01	—	9723	9723	19973
Nees og Omegns	1915	60,000,00	—	267,31	267,31	—	2077	2077	14043
Brunbjerg	1915	250,000,00	—	135,88	135,88	—	16506	16506	166363
Gludstedgaard-St. Nørlund	1915	20,000,00	—	308,57	308,57	—	—	—	—
Bække-Verst	1915	130,000,00	—	507,60	507,60	—	22755	22755	6573
Bjerring og Omegns	1915	550,000,00	—	174,21	174,21	—	—	—	46598
Børsmose-Vejers	1915	80,000,00	—	—	—	—	—	—	4500
Damsmark og Omegns	—	—	—	—	—	—	29670	29670	73044
Ialt...		6,900,095,94	122,400,80	67,811,55	190,212,35	1363142	659380	2022522	718234
Læsse- og Aflæssespor ved Jernbaner.									
Vandel og Omegns Læssespor...	1910	6,000,00	271,58	82,25	353,83	—	—	—	—
Kaltred-Torpe Aflæssespor	1915	35,000,00	—	—	—	—	—	—	—
V. Vandet do.	1915	2,500,00	—	92,00	92,00	—	—	—	—
Ialt...		6,943,595,94	122,672 38	67,985,80	190,658,18	1363142	659380	2022522	718234

Priserne paa den leverede Mergel er meget skiftende efter Forholdene, fra ca. 1,50 Kr. til 4 Kr. pr. m³ (10—30 Kr. pr. Kbfv.) og derover; almindeligst er vel — naar bortses fra de nuværende Kulpriser — Bekostningen 2,50—3 Kr. pr. m³. For Børsmose-Vejrs er Prisen ca. 8 Kr. pr. m³ fast Maal (44 Kr. pr. Vgl.), naar Statens Tilskud til Transporten fra Ringkøbing er fradraget.

III. Læsse- og Aflæssespor ved Trafikbanerne.

Transport af Mergel paa Trafikbanerne har fundet Sted siden Aaret 1889 og er derefter steget jævnt, indtil den i de sidste Aar er steget meget stærkt. Der transporteredes indtil 1897: 8,064 Vgl., og ialt til Udgangen af 1915: 152,478 Vgl. For at belyse den stærke Stigning anføres eksempelvis den transporterede Mergelmængde for følgende Aar: 1890: 610 Vgl., 1900: 2,082 Vgl., 1910: 10,781 Vgl., 1914: 18,416 Vgl. og 1915: 19,763 Vgl. For 1916 er andraget om Tilskud til 24,463 Vgl. à 10,000 kg.

Til Transporten ydes af Statskassen paa Landbrugsministeriets Budget et Tilskud paa indtil $\frac{7}{10}$ af Fragtbeløbet (Mergelselskaber med egne Aflæssespor dog $\frac{8}{10}$).

A. *Læsning af Mergelen* finder Sted paa forskellig Maade: Ved Sejlgaard førtes Mergelen til Oplagsplads og læssedes derfra i Banevogn; ved Vedsted og Haraldskjær læsses den i Tipvogn og tippes fra en Rampe i Jernbanevogn; ved Ringkøbing, Kjølsen, Damhusaa og Frederikshavn læsses den direkte i Banevogne, idet disse føres ind i Graven.

Ved *Kjølsen* Billetsalgssted er fra Statsbanesporet lagt et Spor ind i Mergelgraven, der ejes og drives af Andelsselskabet „Alhedens Mergelforsyning“. Transporten af Vognene til og fra Graven, der er beliggende umiddelbart ved Billetsalgsstedet, udføres af Statsbanerne uden nogen særlig Betaling, idet der dog beregnes Fragt fra den foregaaende Station. Transporten herfra foregaar udelukkende i særlige Mergeltog.

Ved *Ringkøbing* Station er lagt Normalspor ud til Mergellejet i Rindom, der ejes og udnyttes af Andelsselskabet „Vestjyllands Mergelforsyning“. Forholdet til Statsbanerne er ordnet ved en af Andelsselskabet udstedt Deklaration af 6. April 1912, der er vedføjet som Bilag 6. Herefter anbringer og henter Statsbanerne Vognene paa et ved Stationen anlagt „Overleveringsspor“, medens Transporten til og fra Mergelgraven besørges af Mergelselskabet selv. Statsbanens Rangering til og fra Overleveringsspor er uden Udgift for Mergelselskabet, naar mindst 8 Vognladninger overleveres til Statsbanerne samtidig, og dette er altid Tilfældet.

Til Anlægget ved Kjølsen blev der paa Ministeriet for offentlige Arbejders Budget ved Finansloven for Finansaaret 1906—07 bevilget et Beløb af 17,000 Kr., svarende til Udgiften til Sporanlægget ind til og i Graven; til Anlægget ved Ringkøbing blev der paa Landbrugsministeriets Budget ved Finansloven for Finansaaret 1911—12 bevilget et Beløb af 35,000 Kr. svarende til Halvdelen af Udgiften ved det egentlige Sporanlæg til Graven.

Det staar nu klart, at Mergellejet ved Ringkøbing ikke kan forsyne de vidtstrakte Egne af Vest-, Midt- og Sydjylland med den paakrævede Mergel, og der vil derfor meget hurtigt blive Tale om at søge iværksat Levering fra andre Steder. Opmærksomheden er da særlig rettet mod store Lejer i Egnen ved Kolding og ved Bur eller Vemb vest for Holstebro. Det vil derfor være rigtigt at overveje, hvorvidt og i hvilken Udstrækning Statskassen bør yde Tilskud til Anlæg af Spor til og i Mergelgrave, der udnyttes til Transport af Mergel paa Trafikbanerne og helt ud udnyttes af Mergelforbrugere.

Ved *Damhusaa* og *Frederikshavn* er Sporanlægget udført af Mergelleverandøren.

B. *Aflæsning af Mergel* sker eller kan tænkes at ske paa forskellig Maade:

- 1) Aflæsning paa Stationernes sædvanlige Aflæssespor.
- 2) Aflæsning paa særlige af Banerne anlagte Mergel-Aflæssespor paa Stationerne.
- 3) Aflæsning paa særlige af Forbrugerne anlagte Mergel-Aflæssespor lige ved (i Forbindelse med) Stationerne.
- 4) Aflæsning paa særlige Mergel-Aflæssespor ved fri Bane.
- 5) Aflæsning paa fri Bane.
- 6) Omlæsning af Mergel fra Banevogn til Banevogn af anden Sporvidde.

1) *Aflæsning paa Stationernes sædvanlige Aflæssespor* er benyttet og benyttes mange Steder; Mergelen maa i dette Tilfælde aflæsses lige fra Banevogn over i en Vogn, der straks kan fjerne Mergelen fra Stationspladsen, og det maa ske indenfor almindelig Aflæsefrist. For Aftagere nær Stationen lader dette sig udføre saaledes, at Mergelen med det samme føres til Ejendommen, medens det for alle andre maa ske paa den Maade, at der lejes Plads nær Stationen til Mergelens midlertidige Oplagring, og det medfører altsaa ofte en ekstra Læsning af Mergelen.

2) *Aflæsning paa særlige af Banen anlagte Aflæssespor paa Stationerne.* Denne Fremgangsmaade, hvorunder det forudsættes, at Mergelen fra Banevogn kan aflæsses paa Jorden og henligge der i kortere eller længere Tid, er medtaget, uagtet den ganske vist endnu ikke er naaet at komme til Anvendelse, men fordi der er forhandlet med Statsbanerne om saadan Ordning ved Troldhede St., hvor det nedenfor under 3 nævnte Spor har maattet fjernes ved Stationens Omordning. De af Statsbanerne foreløbigt stillede Krav er følgende:

Udgiften til Spor- og Hegnsarbejdet (een Gang for alle) andrager 800 Kr.

Den aarlige Lejeafgift for Oplagspladsen er opgivet til 25 Øre pr. m² af de første 200 m², 17³/₄ Øre pr. m² af de næste 200 m² og 12¹/₂ Øre pr. m² af Resten af Arealet.

Denne Afgift synes at være for stor, naar henses til Jordværdi og Anlægsbekostning og til den for Statsbanerne opnaaede Fordel ved en saadan Ordning.

Fremgangsmaadens Fordel for Modtagerne ligger i, at de let og hurtigt kan aflæse Mergelen og bagefter kan køre den lige hjem til Mar-

ken uden Omlæsning ganske svarende til, hvad der nærmere udvikles under Aflæssespor ved fri Bane; og for Banerne opnaas, at Vognmateriellet kan lade sig benytte langt mere intensivt, og at det ordinære Aflæssespor bliver frigjort for Mergelen.

Ved de nyeste Baneanlæg er vistnok enkelte Steder skabt gode Betingelser for denne Ordning.

3) *Aflæsning paa særlige af Forbrugerne anlagte Aflæssespor udenfor, men nær ved Stationerne.*

Saadanne Aflæssespor er anlagt ved Herning—Skjern Banens Stationer: *Herning, Kibæk, Troldhede, Borris* (dog lidt fra Station) og *Skjern*. Statsbanernes Betingelser for disse Anlæg er med enkelte uvæsentlige Afvigelser enslydende og vil fremgaa af den som Bilag 7 trykte Overenskomst af 4./15. April 1889 mellem Statsbanerne og Hedeselskabet om Etablering af Mergeltransporter mellem Seilgaard Sidespor som Læsestation og Kibæk, Troldhede og Borris som Aflæsningsstationer. De vigtigste Punkter i Betingelserne er:

„.... vil der for Hedeselskabets Regning være at foretage de Spor- og Signalanlæg, som af Statsbanerne anses fornødne“ (for Borris: „.... samt eventuelt Forsyning af Sporanlægget med centraliseret Sporskiftnings- og Centralaflæsningsapparat og Flytning eller Forandring af den derværende Semafor.“)

„Arbejdet udføres af Statsbanerne mod Refusion fra Hedeselskabet af samtlige medgaaede Udgifter, dog eksklusive Værdien af Skinner og Skinnerforbindelsesdele, der uden Vederlag udlaanes af Banerne til disse Anlæg.“

„Erhvervelsen af den til Sporanlægene m. m. fornødne Grund er Statsbanerne uvedkommende....“.

„Den Betaling, Hedeselskabet skal erlægge for Transporten, fastsættes af Statsbanerne saaledes, at Banernes Udgifter til Personale, Kul, Smørelse og Vognenes Rengøring dækkes, hvorimod der ikke beregnes noget Vederlag for Slitage paa Spor og Materiel“.

Denne sidste Betingelse er imidlertid fra Aaret 1897 ændret, saaledes at Statsbanerne nu faar fuld Fragt, samtidig med at der fra nævnte Aar paa Finanslovene er bevilget Midler, saaledes at Hedeselskabet kan godtgøre Forbrugerne en Del af Fragten, nemlig for disse Spor $\frac{4}{5}$.

Betingelserne for Sporenes Vedligeholdelse og Pasning, der ligeledes i alt væsentligt er ens for disse Spors Vedkommende, er fornyede ved den som Bilag 8 trykte Overenskomst af 10./26. April 1897 mellem Statsbanerne og Hedeselskabet og gaar bl. a. ud paa følgende:

„Vedligeholdelsen af Sporanlægene udføres paa Hedeselskabets Bekostning.“

„Samtlige Udgifter ved Sporskifternes Betjening og Sikring godtgøres Statsbanerne efter Regning.“

Ved Troldhede er Sporet nu fjernet af Hensyn til Anlægget af Troldhede—Kolding-Banen (se foregaaende Punkt).

Fra Beboere ved Fasterholt St. (Herning—Vejle) er andraget om Anlæg af et særligt Aflæssespor for Mergel; det kan dog muligvis anlægges paa selve Stationen.

4) *Aflæsning paa særlige Aflæssespor ved fri Bane.* Saadanne Spor er anlagt ved *Middelhede* (mellem Rødkjærsbro og Rindsholm) og ved *Stanghede* (mellem Bækelund og Skelhøje). Statsbanernes Betingelser for disse to Anlæg, der indeholdes i de 2 som Bilag 9 og 10 trykte Skrivelser fra Statsbanerne af 12. Juni 1908 og 5. Februar 1910, er med uvæsentlige Afvigelser — Middelhede-Sporet er anlagt ved indhegnet Bane, Stanghede-Sporet ved aaben Bane — enslydende.

De vigtigste Punkter er følgende:

„Det fornødne Jordareal tilvejebringes af Mergelforeningen. Sidesporet forsynes med fornødent Sikringsanlæg“.

„Det med Sidesporets Anlæg og fremtidige Vedligeholdelse samt eventuelle senere Fjernelse forbundne Jordarbejde, Chaussering, Fremstilling af Vandafløb m. m. sker ved Mergelforeningens Foranstaltning og paa dennes Bekostning....“.

„Alle øvrige Arbejder ved Anlægget, Bevogtningen, Vedligeholdelsen og den eventuelle Fjernelse af Sidesporet udføres paa Mergelforeningens Bekostning herunder ogsaa eventuelle Udgifter til Grænseafsætning ved Statsbanernes ledende Landinspektør“.

Fragten beregnes fra og til henholdsvis den foregaaende og næstfølgende Station.

Til Afholdelsen af de med Anlægene forbundne Udgifter er af Statskassen paa Landbrugsministeriets Budget ydet et Tilskud af henholdsvis 3,000 Kr. og 4,350 Kr.

For Anlægget ved Middelhede er Bevillingen 3,000 Kr. opført paa Tillægsbevillingsloven for 1907—08 § 26 I. 7. og udgør Halvdelen af hele Bekostningen ved Anlægget.

For Anlægget ved Stanghede er Bevillingen 4,350 Kr. opført paa Finansloven for 1912—13 og udgør hele Bekostningen ved Anlægget, dog at Mergelforeningen forpligtede sig til:

- 1) at tilvejebringe fornødent Areal til Sidesporet,
- 2) at tilvejebringe Vej til og langs med Sporet samt
- 3) at afholde Udgiften til Sporets senere Vedligeholdelse og Pasning (se ovenfor).

Hedeselskabet har stedse fremhævet, at Anlæg af den her omhandlede Art ikke alene har Betydning for Mergelmodtagerne, men ogsaa udover det almindeligt samfundsmæssige maa ses som en Forretning for Statsbanerne, da de baade direkte og indirekte skaber Trafik. Endvidere har Selskabet gentagende gjort opmærksom paa Ønskeligheden af, at Anlægene blev gjort billige ved Simplificering af Signalanlægget, saa meget mere som saadanne Spor kun benyttes en kort Tid af Aaret og i den øvrige Tid kan sættes helt ud af Funktion.

Disse Spor ved fri Bane har i Forhold til den senere omtalte Aflæsning fra fri Bane den Berettigelse, at de gør det muligt for fjernere boende at aflæse Mergelen uden at skulle fremskaffe de af Statsbanerne ved Aflæsning paa fri Bane forlangte 4 Mand til Aflæsning af hver Vogn,

hvilket baade er vanskeligt og kostbart; desuden vil Anlæg af saadanne Aflæssespor muliggøre Aflæsning af Mergel mellem Stationerne, naar en Bane bliver saa stærkt trafikeret, at Aflæsning fra fri Bane er umuliggjort.

Foruden de to anlagte Spor er der forhandlet eller fremkommet Andragende om Anlæg af saadanne Aflæssespor fra følgende Steder: *Gjødstrup*, *Dejbjerg* og *Sejstrup*, hvilke tre Sager dog af forskellige Grunde er bortfaldne. Endnu løbende er følgende Sager: Aflæssespor paa *Viborg Nørremark* (ved offentlig Overkørsel Nr. 147 Viborg-Aalestrup); Aflæssespor ved *Nybo* og flere Steder paa Viborg—Herning-Banen samt flere Aflæssespor ved Funder—Bramminge-Banen foruden et Aflæssespor ved den private Jernbane Trolldhede—Kolding (*Sønder-Felding*).

5) *Aflæsning paa fri Bane* benyttes i stor Udstrækning saavel ved Statsbanerne som ved private Baner og har sin store Betydning uafhængigt af, om der ved den samme Banestrækning maatte være anlagt Aflæssespor ved fri Bane (se Punkt 4).

Paa Statsbanerne er Betingelserne de forskellige Steder ens; som Bilag 11 anføres de i deres Helhed; Hovedpunkterne er følgende:

„Fragten for Forsendelsen til Aflæsningspladsen beregnes til den i Forsendelsens Retning hinsides Aflæsningspladsen nærmest liggende Station, Saafremt Forsendelsen udgaar fra et privat Sidespor paa fri Bane, beregnes Fragten derhos fra den fra Aflæsningspladsen fjernest liggende Nabostation.....“.

For Aflæssepladsers Anlæg gælder: „De Udgifter, der paaføres Statsbanerne ved Tilsyn med Arbejdet og ved Arbejdet godtgøres Statsbanerne“.

„Aflæsning af Mergelen sker saa hurtigt som muligt og med ikke mindre end 4 Mand pr. Vogn“.

„..... Trafikbestyreren meddeler, naar Vognene skal være tømte af Hensyn til deres Befordring tilbage til Paalæsning“.

Aflæssetiden er ved Viborg—Herning-Banen $\frac{1}{2}$ Time.

Denne Fremgangsmaade er særdeles fortrinlig og betydningsfuld, men det vil let ses, at Fordringerne om 4 Mand pr. Vogn og $\frac{1}{2}$ Times Aflæssetid — hvilke to Fordringer understreger hinanden — gør, at Fremgangsmaaden kun er god for de Aftagere, der bor nær Aflæsstedet og bor saa samlet, at der kan skaffes det fornødne Mandskab. For fjernereboende bliver Fremgangsmaaden meget kostbar, fordi Mandskabet skal gaa den lange Vej frem og tilbage efter en saa lille Præstation som Aflæsning af $\frac{1}{4}$ Vgl. Mergel pr. Mand, og det er ofte vanskeligt at skaffe Mandskab. Det kan derfor ikke noksom understreges, at Anvendelsen af Aflæsning paa fri Bane — hvor fortrinlig den end er — har sin Begrænsning, hvor Aflæssesporene da træder til.

6) *Omlæsning af Mergel fra Banevogn til Banevogn af anden Sporvidde* har ikke fundet Sted i stor Udstrækning, ikke alene fordi selve Omladningen koster Penge, men fordi der jo paa den Maade kommer to Sæt Fragt paa Mergelen, hvorved den vil blive dyr.

Et saadant Forhold er etableret ved *Vrøgum* Station paa Varde—Nørre-Nebel-Banen. Mergelen føres i Statsbanevogn fra Rindom (Ringkø-

bing) til Vrøgum St., omlæsses der i Tipvogne og befordres med et af Hedeselskabets flyttelige Spor ud i Vest til Egnen Børsmose-Vejrs indtil 12 km. Arbejdet omfatter c. 15,000 m³ Mergel, der er udkørt i 1915 og 1916.

Bekostningen er eller er anslaaet til pr. Vgl. à 10,000 kg.:

Mergelens Pris i Ringkøbing	14,00 Kr.
Fragt Ringkøbing—Vrøgum 32,40 Kr. ÷ Tilskud 22,68 Kr.....	9,72 —
Omlæsning ved Vrøgum efter Akkord	1,75 —
Udgift ved Mergelsporet ÷ 2 pCt. Rentetilskud (anslaaet).... c.	18,53 —
I alt...	44,00 Kr.

eller pr. m³ c. 8 Kr. = pr. Kbfv. fast Maal c. 54 Kr., hvoraf 4 à 6 Kr. maa tilskrives de høje Kulpriser.

Anmodninger om saadan Ordning foreligger dels fra samme Egn, dels fra Troldhede-Egnen.

Omlæsning kan i øvrigt tænkes iværksat saavel mellem Trafikbaner med forskellig Sporvidde som fra Trafikbane til fastliggende Spor.

Bemærkninger

vedrørende

det i Kommissoriet fremsatte Spørgsmaal om, hvilke
Regler der vil være at fastsætte med Hensyn til

Grundafstaaelse m. v. ved Anlæg af Mergelbaner.

De nugældende Regler vedrørende Grundafstaaelse til Anlæg af Mergelspor findes i Lov Nr. 126 af 29. April 1913. Med Hensyn til denne Lovs Forhistorie bemærkes følgende:

I Rigsdagssamlingen 1909—10 blev der af Landbrugsministeriet fremsat et Forslag til Lov om Grundafstaaelse til Anlæg af en Mergelbane fra Rindom Mergelleje til Ringkjøbing Statsbanestation. Forslaget gik ud paa at give Andelsselskabet »Vestjyllands Mergelforsyning« Ret til at fordre Arealer afstaaede til den nævnte Bane efter en af Landbrugsministeren approberet Plan. For de afstaaede Arealer skulde der udredes fuld Erstatning, derunder Godtgørelse for de med Anlægget forbundne Ulemper, hvilken Erstatning i Mangel af mindelig Overenskomst skulde fastsættes ved Taksation af uvildige, inden Retten udmeldte Mænd i Overensstemmelse med Reglerne i Forordningen af 23. April 1845 om Jords Afstaaelse til Kirkegaarde.

Under Forhandlingerne i Folketinget om dette Lovforslag blev det fra flere Sider fremhævet som ønskeligt, at der gaves Lovforslaget en videre Rækkevidde, saaledes at det ikke blot kom til at omfatte den i Forslaget særlig nævnte Mergelbane, men ogsaa andre saadanne Baner. I Overensstemmelse hermed enedes det af Folketinget nedsatte Udvalg om at give Lovforslaget en noget ændret Affattelse, saaledes at det fik Titlen »Lov om Grundafstaaelse til Anlæg af Mergelbaner« og kom til at gaa ud paa, at Landbrugsministeren skulde have Bemyndigelse til efter Indstilling fra det eller de Amsraad, hvis Kredse berøres af saadanne Baner, at meddele Andelsselskaber, hvis Formaal er Anlæg og Drift af Jernbaner til Befordring af Mergel (Gødningskalk), og hvis Medlemmer er Forbrugere af Mergel (Gødningskalk), Koncession, hvorefter de paagældende Andelsselskaber er berettigede til at fordre Arealer afstaaede til Banernes Anlæg.

Meddelelse af Koncession var dog afhængig af, at Anlægsplanen efter derom indhentet Erklæring fra Hedeselskabet godkendtes af Landbrugsministeren. Reglerne om Erstatningens Størrelse og Fastsættelse var uforandrede.

Ved Behandlingen i Folketinget blev der i øvrigt fra Ordførerens Side gjort opmærksom paa, at det vilde have været meget ønskeligt, om Loven ogsaa kunde have omfattet Ekspropriation »til Brug«, hvad der betydeligt vilde lette Ordningen i Forholdet til de enkelte Beboere med Hensyn til transportable Mergelspor, men at man ikke havde optaget nogen hertil sigtende Bestemmelse blandt Ændringsforslagene for ikke at lægge nogen Hindring i Vejen for Lovforslagets principielle Formaal vedrørende Anlægget af Mergelbanen fra Rindom Mergelleje til Ringkjøbing Statsbanestation.

Forslaget mødte imidlertid Modstand i Landstinget, hvor det fra visse Sider blev hævdet, at en saadan almindelig Lov muligvis var i Strid med Grundlovens § 82, hvorfor Tinget førte det tilbage til dets oprindelige Skikkelse, kun med den Ændring, at Planen til Banen skulde være godkendt saavel af Hedeselskabet som af Amtsraadet, uden hvis Anbefaling Arealerne overhovedet ikke skulde kunne fordres afstaaede.

Lovforslaget vedtoges i denne Skikkelse af Folketinget og blev stadfæstet af Kongen under 18. April 1910.

Da der imidlertid herefter fra flere Mergelsporselskaber gennem Hedeselskabet fremkom forskellige Andragender om, at der maatte blive tilvejebragt en almindelig Lovhjemmel til tvungen Afstaaelse af Grund til midlertidig Benyttelse ved Anlæg af Mergelspor — altsaa en saadan mindre vidtgaaende Ekspropriation, som man i Folketinget, jfr. foran, havde anset for ønskelig at tilvejebringe Hjemmel til ved Siden af Retten til Ekspropriation til Ejendom, — blev der i Erkendelse af, at Anlægget af saadanne Spor jævnligt kunde støde paa Vanskeligheder, idet en enkelt Lodsejer vilde være i Stand til at hindre Anlæggets Gennemførelse, i Rigsdagssamlingen 1912 — 13 af Landbrugsministeriet fremsat et Forslag, gaaende ud paa, at Landbrugsministeren skulde være bemyndiget til at meddele Andelsselskaber, hvis Formaal er Anlæg og Drift af Spor til Befordring af Mergel (Gødningsskalk), og hvis Medlemmer er Forbrugere af Mergel (Gødningsskalk), Bevilling, hvorefter de paagældende Andelsselskaber er berettigede til at fordre Arealer afstaaede til midlertidigt Brug ved Anlæg og Drift af saadanne Spor. Bevilling skulde dog kun kunne gives efter Indstilling af det eller de Amtsraad, hvis Kreds berøres af Sporet, ligesom Planen til Anlægget efter derom indhentet Erklæring fra det danske Hedeselskab skulde godkendes af Landbrugsministeren.

Med Hensyn til Ydelse og Fastsættelse af Erstatning i Anledning af Spor anlægget foresloges de samme Regler, som var fastsatte ved Loven af 18. April 1910.

Endvidere indeholdt Forslaget en Bestemmelse om, at det Beløb, som Medlemmer af et Mergelselskab maatte blive skyldig til Selskabet for leveret Mergel, kan opkræves sammen med Kommuneskatterne, hvilken Bestemmelse imidlertid ikke har Interesse for det heromhandlede Emne.

Paa Forslagets Vej gennem Rigsdagen blev der af Folketinget gjort den Ændring, at Sogneraadens Erklæring skal indhentes, før Amtsraadet gør Indstilling til Ministeriet om en Bevillings Meddelelse, og i Landstinget blev der indsat en ny § 4, gaaende ud paa, at Bevillingen ikke gælder

ud over 5 Aar, og at fornyet Bevilling ikke kan gives uden ved Lov, idet man fandt det nødvendigt, at Tiden for den midlertidige Afstaaelse af Arealer til Brug ved Anlæg af Mergelspor burde begrænses, hvad der fra Mergelselskabernes Side ifølge de i Tinget faldne Udtalelser ikke havdes noget at erindre imod.

Loven blev derefter stadfæstet af Kongen under 29. April 1913 og indeholder følgende Bestemmelser vedrørende det her omhandlede Emne:

§ 1.

Landbrugsministeriet bemyndiges til at meddele Andelsselskaber, hvis Formaal er Anlæg og Drift af Spor til Befordring af Mergel (Gødningsskalk), og hvis Medlemmer er Forbrugere af Mergel (Gødningsskalk), Bevilling, hvorefter de paagældende Andelsselskaber er berettigede til at fordrø Arealer afstaaet til midlertidigt Brug ved Anlæg og Drift af saadanne Spor. Bevilling kan dog kun meddeles, naar det eller de Amtsraads, hvis Kreds berøres af Sporet, efter at have indhentet de vedkommende Sogneraads Erklæring gør Indstilling derom, ligesom Planen til Anlægget efter derom indhentet Erklæring fra det danske Hedeselskab skal godkendes af Landbrugsministeren.

§ 2.

For de afstaaede Arealer bliver af Andelsselskabet at udrede fuld Erstatning, derunder Godtgørelse for de med Anlægget forbundne Ulemper. I Mangel af mindelig Overenskomst fastsættes Erstatningen ved Taksation af uvildige, inden Retten udmeldte Mænd i Overensstemmelse med Reglerne i Forordningen af 23. April 1845 om Jords Afstaaelse til Kirkegaardens Udvidelse.

§ 4.

Bevillingen gælder ikke ud over 5 Aar, og fornyet Bevilling kan ikke gives uden ved Lov.

Med Hensyn til Paragraf 2 bemærkes, at Skønsmændene i Henhold til Forordningens § 2 skal afhjemle deres Forretning for Retten med Ed, hvis det maatte blive begæret af nogen af Parterne, samt at der efter Lovgivningens almindelige Regler haves Adgang til at faa den fastsatte Erstatning prøvet ved Overskøn, bestaaende af 4, ligeledes af Retten udmeldte Mænd.

I Henhold til denne Lov er der af Landbrugsministeriet udstedt Bevillinger til i alt 15 Mergelselskaber, nemlig:

Bjerring og Omegns Mergelselskab,	
Hanning m. fl. Sognes Mergelforsyning,	
Damsmark Omegns og Rudholm Mergelselskaber.	
Tylstrup og Omegns Mergelselskab,	
Stenderup og Omegns	— ,
Bække-Verst	— ,
Galtho og Omegns	— ,

Vesthimmerlands	Mergelselskab,
Vejen-Brørup	— ,
Omer Syssels	— ,
Aarslev og Omegns	— ,
Ribe og Omegns	— ,
Brunbjerg	— ,
Lindknud og Omegns	— ,
Aarre	— ,

Bevillingerne, hvortil en Blanket findes trykt som Bilag 15, indeholder bl. a. Bestemmelser om, *at* Bevillingshaverne, forinden Anlægene af Sporene paabegyndes over de Arealer, hvor Jord ikke afstaas ved Overenskomst, skal indsende nøjagtige og detaillerede Planer over Anlægene til Landbrugsministerens Godkendelse, *at* Arbejdet ikke maa paabegyndes, forinden saadan Godkendelse foreligger, *at* Bevillingshaverne skal udrede Erstatning i Henhold til Lovens § 2, *at* Anlægget ikke maa paabegyndes, forinden det for Landbrugsministeren er godtgjort, at de vedkommende Lodsejere har erholdt de dem tilkommende Erstatningssummer udbetalt, eller der er tilvejebragt betryggende Sikkerhed for Udredelsen af disse, *at* Anlægget skal være fuldført inden 1 Aar, efter at den definitive Godkendelse af Planerne er meddelt, og senest 3 Aar fra Bevillingens Dato at regne, samt *at* Sporene kun maa benyttes til Transport af Mergel (Gødningsskalk).

Det fremgaar formentlig af Antallet af de udstedte Bevillinger, at der, som forudsat ved Lovforslagets Fremsættelse i Rigsdagen, har været en virkelig Trang til Stede til at have en saadan Ekspropriationshjemmel, og det maa ifølge de for Kommissionen foreliggende Oplysninger antages, at Loven i det hele har virket tilfredsstillende saavel for Mergelselskaberne som over for de Grundejere, med Hensyn til hvilke det har været nødvendigt at bringe Ekspropriationsbestemmelserne til Anvendelse, hvorved bemærkes, at Ekspropriation, efter hvad man har bragt i Erfaring, kun har været nødvendig forholdsvis sjældent, idet selve Ekspropriationsmuligheden, saaledes som ogsaa forudsat ved Lovens Behandling i Rigsdagen, har bevirket, at der — navnlig ved Hedeselskabets Mellemkomst — i de allerfleste Tilfælde er opnaaet mindelig Overenskomst mellem Mergelselskabet og Grundejerne. De Tilfælde, hvor det er nødvendigt at bringe Loven til Anvendelse, indskrænkes for øvrigt ogsaa stærkt derved, at det altid er fastsat i Vedtægterne for Mergelselskaberne, at Medlemmerne skal levere fri Jord til Mergelspor og Losseplads, dog uden for Gaard og Have, samt at de skal tillade, at der paa deres Ejendom udføres det Jordarbejde, f. Eks. Grøftegravning, der er fornødent for Banens Anlæg, og da ingen kan faa Mergel uden at være Medlem af Mergelselskabet, er der herigennem sikret fri Jord til Anlægget fra alle, der har Interesse i at faa Mergel, hvad i de allerfleste Tilfælde samtlige Grundejere paa vedkommende Egn har, naar man kommer nogle faa Kilometer fra Mergelgraven.

Den for Anlægget udrede Erstatning er, hvor mindelig Overenskomst er opnaaet, som Regel fastsat til en Sum en Gang for alle for de med

Anlægget forbundne Ulemper, hidrørende f. Eks. fra Defigurering af Markerne, Foretagelse af Gennemgravninger og Anlæg af Dæmninger eller Grøfter, medens der for Afsavnet af Jord er ydet en fast aarlig Erstatning pr. ha.

Den nævnte Lov synes saaledes at være fyldestgørende, for saa vidt angaar Grundafstaaelse til Anlæg af *flyttelige* Mergelspor.

Spørgsmaalet bliver dernæst, hvorvidt Lovens Regler 1) kan bringes til Anvendelse og 2) er tilstrækkelige, for saa vidt angaar de *mere permanente Spor*, som Kommissionen maatte finde Anledning til at foreslaa, og ad hvilke der eventuelt ogsaa skal kunne beforders andre Varer end Mergel samt Personer.

Med Hensyn til, om Reglerne *kan bringes til Anvendelse* ved Anlægget af saadanne Spor, bemærkes, at Loven kun bemyndiger Landbrugsministeriet til at give Andelsselskaber, *hvis Formaal er Anlæg og Drift af Spor til Befordring af Mergel*, og hvis Medlemmer er Forbrugere af Mergel, Bevilling til at fordre Arealer afstaaet til midlertidig Brug ved Anlæg og Drift af *saadanne* Spor, der maa henregnes til de saakaldte »private Transportspor«. Der kan derfor næppe være nogen Tvivl om, at Loven ikke hjemler Adgang til at give saadan Bevilling til Selskaber, hvis Formaal er at anlægge og drive en Bane, der ogsaa skal tjene til Befordring af andre Varer, ja endog af Personer, og som maa betegnes som egentlige »Jernbaner« i lovteknisk Forstand, hvorfor en saadan Bane i det hele formentlig ikke vil kunne til-lades anlagt uden i Henhold til særlig Lovhjemmel. For saa vidt Kommissionen maatte foreslaa Anlæg af saadanne Baner, vil det derfor være rettest at tilvejebringe udtrykkelig Lovhjemmel til at give de Selskaber, der skal anlægge og drive disse Baner, Ekspropriationsret, hvad der ikke kan antages at ville støde paa Vanskeligheder hos Lovgivningsmagten, for saa vidt Anlægget af Banerne i øvrigt maatte godkendes af denne.

Med Hensyn til, om Reglerne i Loven af 29. April 1913 *er fyldestgørende*, for saa vidt angaar Anlægget af saadanne Mergelbaner med udvidede Transportrettigheder, bemærkes, at Lovens Bestemmelser i alt Fald ikke er fyldestgørende i den Henseende, at Bevillingen kun kan gives for 5 Aar, idet man maa gaa ud fra, at Sporet vil komme til at ligge i længere Tid end 5 Aar. Paa den anden Side maa det dog antages, at disse Baner ikke vil blive permanente paa samme Maade som andre Baner, men at de i Løbet af en kortere eller længere Aarrække enten vil blive overflødiggjorte paa Grund af Etableringen af andre Trafikmidler eller vil blive ombyggede som egentlige Jernbaner, i hvilket sidste Tilfælde Ekspropriation paa sædvanlig Maade vil kunne finde Sted. Under Hensyn hertil vil det formentlig ogsaa her være tilstrækkeligt at ekspropriere »til Brug«, saaledes at man vil kunne undgaa at ekspropriere til Ejendom, i hvilket Tilfælde de Jordstykker, der benyttes til Banens Anlæg, maa udskilles fra vedkommende Ejendom og overdrages til Baneselskabet, hvad der selvfølgelig er baade omstændeligt

og bekosteligt. Det maa derhos erindres, at det formentlig ogsaa ved disse Baner kun vil blive et forholdsvis ringe Antal Tilfælde, hvor det vil være nødvendigt at skride til Ekspropriation, paa Grund af, at mindelig Overenskomst ikke vil kunne opnaas, idet man maa formode, at Anlægget af den paa-gældende Bane vil vinde en saadan Tilslutning hos Egnens Beboere, at minde-lig Overenskomst i saa godt som alle Tilfælde vil kunne opnaas.

Er det imidlertid tilstrækkeligt ogsaa her kun at ekspropriere »til Brug«, findes de i Lovens § 2 indeholdte Regler om Erstatningens Fastsættelse at være fyldestgørende, og det vil derfor formentlig kunne foreslaas, at der erhverves fornøden Lovhjemmel til, at vedkommende Minister giver de Sel-skaber, der skal drive disse Baner, Bevilling til at fordre de til Banens An-læg og Drift fornødne Arealer afstaaede til midlertidigt Brug, saaledes at Be-villingen f. Eks. gælder for 10 Aar og saaledes at Erstatning ydes og fast-sættes i Overensstemmelse med Reglerne i Loven af 29. April 1913 § 2. Efter Udløbet af det nævnte Tidsrum bør vel ny Lovhjemmel erhverves.

Endelig skal omtales Spørgsmaalet om, hvorvidt der allerede i den gældende Lovgivning findes Hjemmel til at ekspropriere de fornødne Grunde til Anlæg og Drift af de i Indstillingerne under III. A. omhandlede *Trans-portspor fra en Mergelgrav til en Trafikbane* og af de under III. B. 2., 3. og 4. omhandlede særlige *Mergelaftæssespor paa og ved Stationer samt paa fri Bane* — hvilke Anlæg selvfølgelig ikke omfattes af Loven af 29. April 1913 — samt i benægtende Fald, om saadan Hjemmel bør tilvejebringes, og hvilke Regler der bør anvendes.

Detskal da først bemærkes, at de almindelige Regler om Ekspropriation i Anledning af *Ny-Anlæg af Jernbaner* findes i Frdg. 5. Marts 1845, der finder Anvendelse med Hensyn til alle Jernbaneanlæg, medmindre særlige Regler i enkelte Tilfælde maatte være foreskrevne. Denne Forordning bestemmer i § 2, at Grundafstaaelse kan fordres:

- a) til Banen selv med Tilbehør samt til de fornødne Undvigepladser,
- b) til Banegaardene med alle til disse hørende Indretninger,
- c) til Boliger for Baneopsynsmænd og Banevogtere,
- d) til Kul- og Vandstationer,
- e) til Anlægget af saadanne ny Veje og Overkørsler, som er nødvendige for at tilvejebringe den ved Anlægget afbrudte Kommunikation.

I Paragraffens 2. Stk. hedder det derhos:

»Til Opførelse af Varemagasiner eller andre Bygninger og Indretninger, der ikke staa i umiddelbar Forbindelse med Jernbanen, kan Grundafstaaelse ikke fordres, men alene søges tilvejebragt ved mindelig Overenskomst«.

Med Hensyn til *Udvidelser af bestaaende Statsbaner* haves den almindelige Regel i Lov Nr. 57 af 12. April 1889, der i § 1 bestemmer, at »til Udvidelser af eller Forandringer ved Statsbanerne, som skal udføres i Henhold til Bevilling paa Finanslov eller Tillægsbevillingslov, kan Grundaf-

staaelse m. m. af Indenrigsministeren fordres i de samme Øjemed, hvori Forordningen af 5. Marts 1845 hjemler Grundafstaaelse m. m. ved Jernbaners Anlæg«.

Med Hensyn til *Udvidelser af bestaaende Privatbaner* haves den almindelige Regel i Lov Nr. 166 af 18. December 1897, der i § 1 fastsætter, at »til Anlæg af ny eller Udvidelse af bestaaende Stationspladser og Stoppesteder, Udvidelse af Stationsbygninger og Stationsveje, Anlæg af Vogterhuse, Signaler, Havnespor, Depot-, Ranger-, Undvige- og Læssespor, Anlæg til Forebyggelse af Snelæg og andre mindre Udvidelser af eller Forandringer ved en i Drift værende Privatbane, til hvilke Indenrigsministeren har givet sit Samtykke, kan Grundafstaaelse m. m. fordres af vedkommende Banes Bestyrelse i de samme Øjemed, i hvilke Forordningen af 5. Marts 1845 hjemler Grundafstaaelse m. m. ved Jernbaners Anlæg«.

Disse Bestemmelser maa, jfr. Fr. V. Petersen: Om Jernbane- og Sporvejskoncessioner, formentlig forstaas saaledes, at *Grundafstaaelse kan fordres til alle egentlige Jernbaneøjemed og saadanne Øjemed, som naturligt og sædvanligt er knyttede til Jernbaners Anlæg*.

Spørgsmaalet bliver da først, om Anlæg af et *Transportspor fra en Mergelgrav til en Trafikbane kan antages at falde her ind under*. Hertil maa formentlig kræves: 1) at vedkommende Spor er Banens Ejendom og 2) trafikeres af den. I de nedenfor under III. A. 1. omtalte Tilfælde (hvor et Spor med samme Sporvidde som den øvrige Bane føres fra Graven til denne) er det maaske tvivlsomt, om den første Betingelse kan siges at være opfyldt, saafremt de af Kommissionen foreslaaede Regler følges, og om den anden Betingelse opfyldes, vil afhænge af den Aftale, der træffes i hvert enkelt Tilfælde. I de under III. A. 2. omhandlede Tilfælde (hvor Sporet har en mindre Sporvidde end Hovedbanen), vil ingen af disse Betingelser være opfyldte, idet Sporet her forudsættes helt at ejes og trafikeres af Mergelselskabet. Men selv om disse Betingelser er opfyldte, kan det dog maaske være underkastet Tvivl, hvorvidt man uden særlig Hjemmel kan ekspropriere til et saadant Spor, der udelukkende er bestemt til Transport af en enkelt Slags Varer og til Afbenyttelse af den eller de Personer, der ejer Mergelgraven, idet det maaske kan hævdes, at Sporets Anlæg ikke er nødvendigt for, at Banen paa fyldestgørende Maade kan varetage sin Opgave: at befordre Egnens almindelige Trafik med Gods og Personer, og at et saadant Spor i Karakteren nærmer sig en Sidebane. Med Hensyn til Praksis bemærkes, at Spørgsmaalet om Ekspropriation til et saadant Spor ikke har foreligget til Afgørelse, men at Ministeriet har godkendt, at der ved en Banes Anlæg eksproprieredes Grund til Anlæg af et Sidespor til et kommunalt Gasværk, medens ved en anden Banes Anlæg Bevillingshaverne mod vedkommende Grundejers Protest ikke turde kræve eksproprieret Grund til et privat Sidespor til et Teglværk. Afgørelsen af disse Spørgsmaal henhører i øvrigt under Domstolene.

Det fremgaar af det anførte, at det, saafremt man vil være paa den sikre Side, vil være rettest at erhverve udtrykkelig Lovhjemmel til at fore-

tage Ekspropriation til Spor af den heromhandlede Art, og Spørgsmaalet bliver da, hvorvidt der maatte være Anledning til at erhverve en almindelig Hjemmel til at kunne ekspropriere til Transportspor fra Mergelgrave i Lighed med den specielle Hjemmel, der er givet i Loven af 18. April 1910. Betingelserne for at give Tilladelse til at ekspropriere i saadanne Tilfælde burde formentlig ligesom i Loven af 29. April 1913 være, at Bevillingen gives til Selskaber, hvis Formaal er Anlæg og Drift af Spor til Befordring af Mergel, og hvis Medlemmer er Forbrugere af Mergel, at vedkommende Amdtsraad efter at have indhentet paagældende Sogneraads Erklæring gør Indstilling herom, samt at Hedeselskabet anbefaler Sagen. Med Hensyn til Ydelse og Fastsættelse af Erstatning kunde formentlig Reglerne i nævnte Lovs § 2 komme til Anvendelse.

Under Hensyn til de i Rigsdagen ved Behandlingen af Loven af 18. April 1910 ytrede Betæneligheder ved at give en saadan almindelig Ekspropriationshjemmel samt navnlig til, at det i de forholdsvis faa Tilfælde, hvor saadanne Spor ønskes anlagte, ikke vil være uoverkommeligt at erhverve særlig Lovhjemmel til Ekspropriation i Lighed med Loven af 18. April 1910, synes det imidlertid formentlig ikke nødvendigt at søge tilvejebragt en saadan Lov.

Spørgsmaalet bliver dernæst, om *Mergelaflæssespor paa og ved Stationerne samt paa fri Bane* omfattes af Bestemmelserne i Frdg. 5. Marts 1845 og Lovene af 12. April 1889 og 18. December 1897. Dette kan der formentlig ikke være nogen Tvivl om, jfr. Ordet »Læssespor« i sidstnævnte Lov, der efter sine egne Udtryk kun hjemler Ekspropriation i *samme* Ojemed som hjemlet ved Frdg. 5. Marts 1845. Saadanne Spor maa i det hele anses for naturligt og nødvendigt Tilbehør til Banen, og det saa meget mere som disse Spor efter nærværende Kommissions Forslag (der dog kun behandler saadanne Anlæg ved Statsbaner) maa betragtes som en integrerende Del af vedkommende Jernbane, idet de ejes og trafikeres af denne. De vil derhos til enhver Tid kunne anvendes til offentlig Trafik med alle saadanne andre Varer end Mergel, som der maatte være Trang til at af- eller paalæsse det paagældende Sted. Der synes da heller ikke i Praksis at have været nogen Tvivl om, at Frdg. 5. Marts 1845 hjemlede Ret til at ekspropriere Grund til saadanne Spor paa og ved Stationerne, medens Spørgsmaalet ikke vides at have været fremme med Hensyn til Anlæg af Aflæssespor paa fri Bane ved Ny-Anlæg af Baner, og hvor Loven af 12. April 1889 eller Loven af 18. December 1897 skulde anvendes.

Kommissionens Indstillinger.

Ved Overvejelsen af de i Kommissoriet stillede Spørgsmaal, der hviler paa Betragtninger om Nytten og Nødvendigheden af at fremskaffe Mergel til saadanne Egne, hvor Jorden trænger til Kalktilførsel, og hvor der ikke findes tilgængelige Aflejringer af Mergel (Kalk), har det været naturligt for Kommissionen i første Række at undersøge det rent principielle Spørgsmaal, om Tilførselen af Mergel (Kalk) ikke i sig selv er saa fordelagtig, at Støtte fra det offentlige (Statens) Side er overflødig.

Man skal hertil bemærke, at det i og for sig tør anses for uomtvisteligt, at Tilførsel af Mergel praktisk taget overalt er saa fordelagtig, at hertil sigtende Foranstaltninger ikke i al Almindelighed kan udkræve saadan Støtte, men at det dog i en Række Tilfælde vil være socialøkonomisk rigtigt, og derfor særdeles ønskeligt, at Staten yder Bidrag i det nævnte Øjemed. Først og fremmest maa det da fastholdes i Erindringen, at man her kun tænker paa Egne, hvor der ikke findes Aflejringer af Mergel (Kalk), som gør det muligt, at Mergling kan foretages alene ved Hjælp af Hest og Vogn, men hvor Mergelen maa tilføres andetsteds fra ved Hjælp af andre Befordringsmidler, hvad der altid væsentlig vil fordyre den, hvorhos der ofte vil kræves særlige og hyppigt meget kostbare Foranstaltninger, til hvilke Udgifterne maa afholdes, før Mergelen faas, og altsaa før Udbytte af Merglingen kan fremkomme. For visse Arter af Anlæg — flyttelige Mergelbaner — gælder tillige, at Egnen og de enkelte Ejere maa aftage den for hele Ejendommen fornødne Mergelmængde paa een Gang og straks betale eller forrente Beløbet, medens det vil tage en Aarrække, inden al Mergelen kan være udbragt og komme til at give Udbytte. Man skal eksempelvis nævne, at „Vestjyllands Mergelforsyning,, paa et Tidspunkt har naattet rejse over 250,000 Kr. for at faa Virksomheden gennemført, og det ses i Tabellen Side 18—19, at der af Mergelselskaber med flyttelige Spor har naattet rejses Laan paa indtil over $\frac{1}{2}$ Mill. Kr.

Men naar der — i magre, fattige Egne — skal skaffes saa betydelige Udlæg, før Udbytte kan faas, vil det ofte knibe med den fornødne Tilslutning fra Egnens Beboere, idet de daarligere stillede er ængstelige for at komme ind i noget, de ikke kan overse, og de bedre stillede frygter for at overtage solidarisk Forpligtelse med dem, der intet ejer. *Offentlighedens Støtte er da ønskelig eller nødvendig for at muliggøre eller fremskynde Iværksættelsen af disse Fællesforetagender, og Berettigelsen i, at Samfundet yder denne Støtte, finder Kommissionen, ligger*

deri, at det for Samfundet som saadant er fordelagtigt, at hele den paa-gældende Egn paa et saa tidligt Tidspunkt som muligt ophjælpes gennem Mergeltilførselu.

Den hidtidige Støtte er i alt væsentligt ydet af Statskassen som saadan. Da en stor Del af Udgifterne ved Fremskaffelsen af Mergelen imidlertid ofte hidrører fra Omkostninger ved Transport over Statsbanerne, der paa den anden Side oppebærer Fragten herfor, ligger den Tanke nær, om *Statsbanerne*, som hidtil ikke har bidraget i saa Henseende, ikke ogsaa burde yde deres Støtte, og dette Forhold har Kommissionen gjort til Genstand for særlige Overvejelser.

Kommissionen skønner nu ikke rettere, end at Mergeltransport ikke alene direkte er fordelagtig for Banerne, men at den navnlig er indirekte fordelagtig for disse derigennem, at Anvendelsen af Mergelen i væsentlig Grad forøger paagældende Egns Produktionsevne, hvad der atter i høj Grad forøger saavel Mængden af de Varer, der skal transporteres til og fra Egnen, som Antallet af de med Banerne rejsende Personer, og man maa derfor anse det for forretningsmæssigt forsvarligt, at ogsaa Banerne i visse Tilfælde — hvorefter nærmere nedenfor — træder støttende til for at lette og fremme Mergeltransporten. Endvidere maa Kommissionen anse det for særdeles ønskeligt, ikke alene at Iværksættelsen af de herhenhørende Foranstaltninger sker efter simple Regler, saaledes at de hurtigt kan fremmes, naar det er fastslaaet, at de er ønskelige, men ogsaa at den senere Drift og Vedligeholdelse sker paa en saa simpel Maade som muligt og uden besværlige og lidet betydende Mellemløbsregnskaber.

Kommissionen har ved sine Overvejelser med Hensyn til Mergeltransportens Forhold til Trafikbanerne alene beskæftiget sig med Forholdet til Statsbanerne, idet man har ment at kunne gaa ud fra, at *Privatbanerne*, der har den samme Interesse i Mergeltransporten som Statsbanerne, vil kunne akceptere de Vilkaar, som Kommissionen paa de heromhandlede Omraader har bragt i Forslag.

Efter disse almindelige Betragtninger skal man paa Grundlag af den foranstaaende Redegørelse og de i øvrigt anstillede Undersøgelser og Overvejelser fremsætte efterfølgende Udtalelser og Indstillinger vedrørende de Kommissionen til Undersøgelse overdragne Forhold, idet samme Inddeling benyttes som i Redegørelsen.

I. Fastliggende Mergelbaner.

1. Til Befordring af Mergel alene.

Af Redegørelsen Side 9 fremgaar, at Hedeselskabet, støttet paa de indvundne Erfaringer angaaende Anlæg af denne Art, allerede for ca. 20 Aar siden opgav at arbejde herfor, og at Grunden dertil var, at saadanne Baner aarligt kun kommer til at befordre den Mængde Mergel, som Egnen vil anvende paa Marken i det Aar, og at denne Mergelmængde er for lille til at bære Driftsudgifterne og Anlæggets Amortisering, endsige Anlæggets Forrentning.

Kommissionen maa anse dette for at være saa selvfølgeligt rigtigt, at den ikke har fundet Anledning til at komme nærmere ind derpaa og det saa meget mindre, som der ikke vides at foreligge noget Ønske om at erholde saadanne Anlæg.

2. Til Befordring af Mergel og af andre Varer.

Som nævnt i Redegørelsen maa det betragtes som en Betingelse for en fordelagtig Anvendelse af faste Mergelbaner, at de har Tilknytning til Trafikbanenettet, saaledes at der foruden Mergel ogsaa kan befordres andre Varer ad Banen, og der ses i og for sig heller ikke at være noget til Hinder for, at navnlig alle saadanne Forsendelser, som befordres vognladningsvis over Trafikbanerne, og som kan taale Transport i aabne eller kun med Presenninger dækkede Vogne og i det hele rummes i de Vogne, der haves til Raadighed paa Mergelbanerne, viderebefordres ad disse.

Blandt de Transportemner, hvorom der da kan blive Tale, skal i første Række nævnes Kul, Tørv og Brænde, Foder- og Gødningsstoffer, Byggematerialier og lignende grove Varer. Derimod synes Befordring af Stykgods at rumme større Vanskeligheder, da der til forsvarlig Ekspedition og Opbevaring af saadant Gods som Regel maa stilles større Fordringer, end der vil kunne ventes opfyldt ved saadanne Anlæg.

Baner af denne Art er ikke hidtil anlagt her i Landet, men der har i de senere Aar været Ønsker fremme om saadanne.

I indeværende Aar er der saaledes fra *Bur Station til Linde* anlagt et Spor, der i første Linie tager Sigte paa Varetransport, men hvorpaa der ogsaa agtes befordret Mergel.

Endvidere er der fra Egnen ved *Mou* til Hedeselskabet indgaaet Andragende om at organisere Egnens Befolkning i det Øjemed at søge

det tidligere omtalte, for Statskassens Regning anskaffede Tørvespor fra Gudumholm St. med tilhørende Materiel overtaget som fastliggende for dermed at befordre Mergel eller Kalk fra Egnen ved Gudumholm — hvor begge Dele findes — ud til hele Sporets Opland, samt grove Varer fra Stationen og Tørv, Brænde og Landbrugsprodukter ind til denne.

Endelig har Kommissionen ifølge sin Opgave undersøgt Egnen mellem *Skive og Skjern* med Anlæg af saadanne Baner for Øje, og her er fra Egnen ved *Abildaa (Tiphede)* fremkommet meget indtrængende Ønsker om at erholde en fastliggende Mergelbane, der skulde kunne befordre Mergel og andre Varer.

For at belyse Spørgsmaalet har Kommissionen nærmere ladet undersøge Betingelserne for Anlæg og Drift af saadanne Baner paa de nedenfor anførte Steder.

a. *Tipheden (Abildaadalen).*

Imellem den paatænkte Bane Videbæk—Skive og Ringkøbing—N. Omme-Banen paa Strækningen Spjald—Ørnholm ligger paa begge Sider af Abildaa en betydelig Landstrækning — Abildaadalen —, der i Øst og Vest begrænses af to Højdedrag. Abildaa-Dalen er meget mergeltrængende, men uden Adgang til Mergel; den indeholder betydelige Mængder Tørv og vil faa fra 5—7 km til Station. Da der næppe kan ventes Trafikbaneanlæg nærmere end anført, er Beboerne interesserede i at erholde en Mergelbane, der bliver fastliggende eller dog fastliggende indtil videre og — saavel af Hensyn til Bekostningens Amortisering som af Hensyn til Beboernes Driftsdispositioner — mindst en halv Snes Aar.

I Forventning om, at Banen ogsaa vil kunne tjene til Befordring af andre Varer end Mergel, ønsker Beboerne Mergelbanen anlagt fra Videbæk Station, idet denne Station er deres Forretningssted, og ogsaa Terrainforholdene taler til Gunst herfor. Paa den anden Side ligger dette Udgangspunkt ret uheldigt for Adgang til Mergel, da denne sikkert maa tages fra Ringkøbing eller fra Lervanggaard ved Lervang Station, og i saa Henseende vilde Spjald Station være det mest passende Udgangspunkt.

Imidlertid har Mergelen fra Ringkøbing (Rindom) c. 10 pCt. større Indhold af kulsur Kalk end Mergelen ved Lervang, og Fragten vil efter de nu gældende Takster ikke blive synderlig forskellig fra Ringkøbing til Videbæk og fra Lervang til Spjald, nemlig pr. 10,000 kg henholdsvis 15 Kr. 30 Øre og 13 Kr., hvilken Forskel yderligere vil formindskes derved, at Transporten over Mergelbanen efter de foretagne Beregninger (Bilag 12 Side 98—99) vil blive dyrere fra Spjald end fra Videbæk. Kommissionen maa derfor, under Hensyn til samtlige Omstændigheder, anse Videbæk for det mest passende Udgangspunkt for Banen.

b. *Abildholt-Hogåger Egnen.*

Denne Egn's Jord er dels sandet Jord af noget vekslende Beskaffenhed, dels i stor Udstrækning Moser med dyb Tørv, delvis fortrinlig Brændtørv. Feldborg Statsplantage er beliggende her.

Jorden er af Naturen kalkfattig, og den ved et tidligere Spor tilførte Mergel har vel formaaet at give en meget kraftig Opdyrkning, men Trangen til Mergel er derved nærmest bleven endnu større og Ønskerne kraftigere.

Det er Kommissionen bekendt, at Beboerne ønsker at faa Mergel og at sælge Tørv, og man kunde i denne Anledning tænke sig anlagt en Bane, der kunde føre Mergel fra Feldborg Mergelgrav — som er den eneste, kendte gode Mergelgrav paa Egnen — og andre grove Varer til og fra den paatænkte Station ved Feldborg. Til et saadant Anlæg burde knyttes noget flytteligt Spor, hvoraf bl. a. Statsplantagen kunde drage Nytte.

Herved er dog at bemærke, at Beboerne hellere ønsker Forbindelse med Holstebro, der er deres Købstad, end med Feldborg.

Under Forudsætning af, at den paatænkte Bane Skive—Skjern føres over Feldborg, vil dens Retning iøvrigt ikke have Betydning for denne Egn.

c. Hodsager Egnen.

Egnens Jord er af Naturen kalkfattig, overvejende ret mager Sandjord, der i Nord gaar over i Moser og Enge. Hodsager Kirkeby har Andelsmejeri og enkelte mindre Forretninger, men selve denne snevre Egn har ikke særlige Betingelser for Opkomst.

For saa vidt den paatænkte Statsbane Skive—Skjern føres ad en østlig Linie (Feldborg—Vildbjerg), kunde Kommissionen tænke sig Hodsager Egnen hjulpen ved en fastliggende Bane fra Feldborg Mergelgrav til Hodsager Kirkeby, saaledes at den ogsaa faar Tilknytning til Feldborg Station og kan føre grove Varer herfra og hertil. Hogager Linien vilde da indgaa som en Sidegren til Hodsager Linien.

Beboernes Stilling til en saadan Bane kan ikke erfares, da de — selvsagt — det længst mulige og alene holder fast ved en Statsbanelinie, der passerer Hodsager Kirkeby. Ogsaa for Hodsager gælder, at den hører til Holstebro Opland.

Kommissionen maa mene, at der ikke alene i de nævnte Egne, men ogsaa andre Steder, hvor der ikke findes Trafikbaner, og hvor saadanne heller ikke vil kunne ventes anlagte, vil kunne opnaas betydelige Fordele for Egnens Befolkning ved Anlæg af Baner af den heromhandlede Art. Kommissionen mener her at maatte skelne mellem tættere bebyggede og vel opdyrkede Egne, hvor Befolkningen maa antages selv at være i Stand til i alt Fald for en væsentlig Del at afholde Udgifterne ved Tilvejebringelsen af de fornødne Transportmidler, og saadanne Egne, som først i det væsentlige skal opdyrkes, og hvor Banens Opgave gennem et længere Tidsrum netop bliver at støtte og fremme denne Opdyrkning, samt hvor Befolkningen ikke er i Stand til selv at tilvejebringe de fornødne Midler til Baneanlæg, idet deres økonomiske Evne i første Række vil blive anspændt ved Tilvejebringelsen af de fornødne Midler til Jordens

Opdyrkning, Opførelse af Bygninger, Forøgelse af Besætning og Inventar etc., til hvilke Foranstaltninger Udgifterne maa afholdes, forinden Indtægterne og dermed Evnen til at afholde Udgifter til andre Formaal kommer.

For de ovenfor under a—c omtalte 3 fastliggende Mergelbaner til Befordring ogsaa af andre Varer, har Kommissionens Formand i Samarbejde med Udvalget som foran anført ladet udarbejde Projekter, Beskrivelse og Anlægsoverslag — for Abildaabanen tillige Driftsoverslag —, hvilke Aktstykker findes trykte som Bilag 12.

Som *Betingelse for, at Anlæg af Baner af denne Art* overhovedet kan komme til Udførelse, bør kræves stiftet et *Mergelselskab* med passende Tilslutning fra Egnens Befolkning, og saaledes at kun Selskabets Medlemmer kan erholde transporteret Mergel ad Banen, medens derimod Befordring af andre Varer ad Banen skal staa aaben for alle. Selskabets *Love* skal godkendes af vedkommende Ministerium. Det skal af Lovene fremgaa, at *alle Jordbrugere i Banens Opland har Adgang til at indmelde sig i Mergelselskabet*, imod at de med Hensyn til Deltagelse i hafte Anlægsudgifter etc. og med Hensyn til allerede afgivet Areal til Banen indgaa paa at blive stillede lige med Selskabets ældre Medlemmer, saaledes at mulig herfor modtagne Erstatningsbeløb eventuelt vil være at tilbagebetale. Selskabets Medlemmer bør, i Overensstemmelse med, hvad der altid er fastsat i Vedtægterne for Mergelselskaberne med Hensyn til flytteligt Spor (jfr. Bilag 14), være forpligtede til at *levere fri Jord til Mergelspor og Losseplads*, dog udenfor Gaard og Have, samt at tillade, at der paa deres Ejendom udføres det Jordarbejde, der er fornødent for Banens Anlæg, dog saaledes, at der i saadanne Tilfælde, hvor Ulempen og Skaden ved Anlægene er relativ stor for vedkommende Grundejer, kan ydes denne en Erstatning, hvis Størrelse fastsættes af Mergelselskabets Bestyrelse.

De til Banens Anlæg og Drift fornødne Arealer, der ikke maatte blive stillet frivillig til Raadighed af Selskabets Medlemmer, skal dette med Ministeriets Samtykke kunne fordrø afstaaet til midlertidig Brug, saaledes at Erstatning herfor ydes og fastsættes i Overensstemmelse med Reglerne i Lov Nr. 126 af 29. April 1913 § 2, jfr. Side 32.

De til Anlægget fornødne Midler — herunder ikke indbefattet Udgifterne til Projektets Udarbejdelse og øvrige Forarbejder — foreslaas tilvejebragte paa følgende Maade:

Staten bidrager med:

- 1) Halvdelen af den Erstatning for Afgivelse af Arealer, der ved Anlægget ydes een Gang for alle (hvorimod den aarlige Erstatning for Afsavn af Jorden bæres af Driften).
- 2) Halvdelen af Udgiften til Jordarbejde, Overskæring af Vandløb og Veje samt til Sporets Lægning, derunder iberegnet Materialernes Transport, og til dets Ballastering samt Rampeanlæg m. v. paa Tilslutningsstationen.
- 3) Hele Udgiften til Anskaffelse af Spormaterialierne, Driftsmateriel og Inventar m. v., der skal være Statens Ejendom, jfr. Side 54.

Statsbanerne afholder Udgiften til den Del af Anlægget paa Tilslutningsstationen, der udføres med Normalspor, i Overensstemmelse med de nedenfor under III. B. 2. foreslaaede Regler.

Mergelselskabet afholder de øvrige Udgifter ved Anlægget.

Driften foreslaas overladt til Mergelselskabet, der dog er underkastet de Bestemmelser, som af vedkommende Ministerium maatte blive givne med Hensyn til Anlæggets og Materiellets Vedligeholdelse og Benyttelse samt Taksterne for Befordring af Mergel og andre Varer, hvorhos der af vedkommende Ministerium vil være at give Regler for Anlæggets Udnyttelse i passende Omfang. *Varerne forudsættes* — under Hensyn til de primitive Befordringsvilkaar — *transporterede paa Forsenderens egen Risiko*, jfr. Bemærkningerne herom i Bilag 16.

Ved *Taksternes* Fastsættelse vil det være en Forudsætning, at *Driftsindtægten* saavel skal dække de egentlige Driftsudgifter som tilvejebringe en passende Afskrivning af Udgifterne til den Del af Anlægget, der ifølge det ovenstaaende helt er afholdt af Statskassen, hvilken Afskrivning beregnes at skulle ske efter følgende Regler:

2 pCt. aarlig af Anskaffelsessummen for Spormaterialier,

3,5 - — - — - Lokomotiver,

5 - — - — - Vogne og Bygninger af Træ,

jævnfør Bilag 12.

Afskrivningsbeløbene indbetales til en *Fornyelsesfond*, der anbringes til Forrentning efter Ministerens Bestemmelse og anvendes til fornøden Fornyelse af det af Staten ejede Materiel.

Saaframt der, efter at de til Afskrivning foreskrevne Beløb er afsatte, maatte være et yderligere Overskud, indbetales dette Beløb til en *Reservefond*, hvis Midler skal anvendes til Dækning af eventuelt Driftsunderskud og eventuelt manglende Afskrivningsbeløb. Ved Udløbet af den Periode, for hvilken Tilladelse til Anlæggets Benyttelse maatte blive given, jfr. nedenfor, eller ved Anlæggets eventuelle Nedlæggelse forinden, tilfalder denne Fonds Midler Mergelselskabet.

Til Sikkerhed for Overholdelsen af de Mergelselskabet paahvilende Forpligtelser overfor Staten vil Selskabet have at stille en saadan *Garanti* (f. Eks. kommunal Garanti eller personlig, solidarisk Garanti af Selskabets Medlemmer), som Ministeriet maatte finde fornøden.

Mod det *Erstatningsansvar*, som Selskabet ved Banens Drift efter den gældende Lovgivning maatte ifalde for Skade paa ikke transporteret Gods eller Personer, bør Selskabet sikre sig ved Assurering hos et statsanerkendt Forsikringsselskab, jfr. Bemærkningerne herom i Bilag 16.

Selskabet faar *Ret til at drive Banen i 10 Aar* regnet fra dens Aabning for Drift. Ved dette Tidsrums Udløb er Staten berettiget til at fjerne den Del af Anlægget, som Staten har betalt fuldt ud, hvorhos Fornyelsesfondens Midler tilfalder Staten.

Saaframt Driften af Banen ikke maatte kunne dække de egentlige Driftsudgifter, skal Selskabet være berettiget til at *fratræde Driften* med et Aars Varsel, ligesom Staten, saaframt Selskabet efter Ministeriets Skøn

maatte misligholde sine Forpligtelser overfor Staten, skal være berettiget til at opsige Selskabet til at *fratræde Driften* uden Varsel. I begge Tilfælde forholdes med Anlægget og Fornylsesfonden som foran bestemt.

De anførte Bestemmelser vil være at indføre i en *Bevilling*, der udfærdiges af vedkommende Minister, og til hvis Udstedelse *Lovhjemmel* vil være at erhverve for hver enkelt Banes Vedkommende.

Fornyelse af Bevillingen efter Udløbet af de nævnte 10 Aar kan kun ske ved Lov.

Kommissionen foreslaar, at det under I. 2. a. omhandlede Anlæg af en *fastliggende Bane til Befordring af Mergel og andre Varer gennem Abildaadalen* udgaaende fra Videbæk Station bringes til Udførelse dels under Hensyn til, at denne Egn i høj Grad trænger til Baneanlæg, at denne Trang ikke kan ventes afhjulpen ved noget almindeligt Jernbane-anlæg, samt til, at Egnens Befolkning ønsker et saadant Anlæg, dels endelig under Hensyn til, at det maa anses for ønskeligt at vinde Erfaring for, hvor stor Fordelen af et saadant Anlæg bliver i Forhold til Udgiften ved Anlægget.

Udgifterne ved dette Anlæg vil i Henhold til det foranstaaende (jævnfør Overslaget i Bilag 12) fordele sig saaledes, idet det i Overslaget til Administration m. v. opførte Beløb er fordelt forholdsmaessig paa de enkelte Poster:

Statskassen:

1)	500 Kr.
2)	13,600 —
3)	100,100 —
	114,200 Kr.

Statsbanerne: 8,600 —

Mergelselskabet: 15,200 —

De foreslaaede Afskrivninger, der skal indbetales til Fornylsesfonden, vil udgøre følgende Beløb aarligt:

For Spormaterialier.....	1,270 Kr.
„ Lokomotiver	390 —
„ Vogne og Bygninger	850 —
I alt...	2,510 Kr.

3. Til Befordring af Mergel, andre Varer og Personer.

Fastliggende Baner, som foruden at befordre Mergel og andre Varer tillige skulde kunne befordre Personer, findes ikke her i Landet i saadan primitiv Form, som her er forudsat, og Ønsker om Anlæg af saadanne Baner har neppe været fremme. Selv den i Redegørelsen Side 10 nævnte Bane fra Varde var tænkt som en Bane med mere regelmæssig og omfattende Drift, end her tænkes gennemført.

Kommissionen har imidlertid overvejet Muligheden og Formaaltjenligheden af at anlægge Baner, der i Hovedsagen betjener Egnen som de under 2 omtalte Anlæg, men endvidere i ringe Udstrækning — f. Eks. én Gang daglig i hver Retning — befordrer Personer.

Som Grundlag for Overvejelserne anlægges følgende Betragtninger:

For en Bane, hvis Hovedformaal er Mergeltransport, vil der ikke paakræves en kontinuerlig Drift Aaret rundt, og der vil intet være til Hinder for af Hensyn til Vedligeholdelsesarbejder paa Bane og Materiel eller af andre Grunde at standse Driften enkelte Dage, navnlig vil man uden Skade for det Formaal, Banen tjener, kunne indstille Driften i hele Vintertiden, hvor Sneforhold o. l. kan gøre Driften vanskelig og bekostelig. Men en saadan delvis Indstilling af Driften og deraf følgende Besparelse i Driftsudgifterne vil være uforenelig med Personbefordring paa Banen, som kun kan blive fyldestgørende for den paagældende Egn, naar den baseres paa en fast Køreplan Aaret rundt.

For Mergeltransporternes Vedkommende vil den faste Køreplan ydermere fødyre Driften derved, at Togenes Gang ikke kan rette sig efter den paakrævede Transportafstand for Mergelen, der idelig varierer, eftersom Mergelen ønskes aflæsset paa det ene eller det andet Sted af Banen.

At koble Personvogne direkte til Mergeltogene kan ikke anses for forsvarligt, uden at Togene i langt større Udstrækning end ellers nødvendigt forsynes med Bremsebetjening, og uden at Materiellet udstyres med fjedrende Stød- og Trækapparater og i det hele indrettes mere end ellers nødvendigt med Sikkerheden for Øje.

Af de nævnte Grunde maa det anses for nødvendigt, at Persontrafikken udskilles fra Godstrafikken og besørges med særlige Tog.

For at en Persontrafik skal kunne foregaa under saadanne primitive Former, maa der ses bort fra en betydelig Del af de i saa Henseende gældende Love og Bestemmelser; men da disse er fastsatte under Forudsætning af en Kørehastighed af 30—45 km pr. Time, vil det ogsaa være forsvarligt at fravige dem paa adskillige Punkter, naar der samtidig slaas af paa Kravet til Kørehastigheden, og navnlig vil man kunne undgaa at indføre det sædvanlige Efterretnings- og Signalsystem med Betjening, som vil være uforeneligt med Banens øvrige Karakter, naar der stilles den Fordring, at der kun maa findes eet Tog paa Banen ad Gangen.

En Del af de for Banedrift gældende Bestemmelser maa dog i alle Tilfælde nødvendigvis opretholdes, muligt dog i modificeret Form, og Hovedpunkterne i de Krav, som i hvert Fald maa stilles, bliver herefter følgende:

- 1) Hastigheden maa begrænses (15 km Maksimalh.).
- 2) Der maa kun findes eet Tog paa Banen ad Gangen.
- 3) Lokomotivet maa betjenes af 2 Mand.
- 4) Sporskifter i Hovedspor maa aflaases.
- 5) Sidespor, paa hvilke Vogne kan hensættes, maa forsynes med aflaaelige Stoppebomme.
- 6) Ved Kørsel udenfor Dagtiden maa Lokomotivet forsynes med Lanterne.

Kommissionen har ifølge sin Opgave taget Spørgsmaalet op for den Egn, der har Ørre til Midtpunkt, idet man har maattet overveje, om denne Egns Trang til Jernbane kan afhjælpes ved primitive Foranstaltninger, saafremt Banen Skive—Skjern føres fra Feldborg over Aulum—Vildbjerg.

Ørreegnens Jord er af Naturen yderst kalkfattig, men der findes i Egnen en Del god Mergel, der er udnyttet saa vidt, at Jorden for en stor Del er merglet og opdyrket. Mergelen ligger imidlertid dybt i Jorden, hvorfor der er anvendt og anvendes for lidt Mergel, og Egnen maa derfor betegnes som mergeltrængende. Egnen adskiller sig som Følge af den allerede stedfundne Mergling fra Abildaa—Tiphede Egnen ved at være forholdsvis stærkt befolket, og skal denne Egn hjælpes ved en primitiv Foranstaltning, maatte det dog være et fast Baneanlæg med nogen regelmæssig Drift og med nogen Befordring af Personer, samt med Tilknytning til Trafikbanenettet. Tilknytningen til dette maa givet være i Syd, og Feldborg Mergelgrav kan derfor ikke udnyttes.

Den eneste Mulighed synes at være, at Sporet føres ud fra Skibbild Station, idet der i Egnen Nord for Skibbild vil kunne faas Forbindelse med et mindre Mergelleje af god Beskaffenhed. Banen maatte føres i Herningsholmaadalen til Talund og maaske herfra føres med en Gren noget længere i Nord og med en Gren i Øst til Simmelkjær, saaledes at Damholtsporet (Vest for Herning—Viborg Banen) kunde nedlægges.

Kommissionen anser det — navnlig under Hensyn til de primitive Forhold, der vil blive budt Persontrafikken paa en saadan Bane — ikke for muligt at skaffe et blot nogenlunde paalideligt Grundlag for en Beregning af det økonomiske Resultat af Banens Drift, men har dog ment at burde lade udføre (i Bilag 13) nogle Beregninger, som med nogen Sandsynlighed viser, hvilken Persontrafik der udkræves, for at de forøgede Udgifter til denne Befordring skal kunne dækkes.

Kommissionen kan efter alt det anførte ikke anbefale, at et Anlæg af denne Karakter søges gennemført, saa meget mere som der ikke fra nogen Egn er eller kan ventes at fremkomme Ønsker om en saadan Bane.

II. Flyttelige Mergelbaner.

Som det fremgaar af den Side 15—16 i Redegørelsen optagne Tabel, er der c. 20 Mergelselskaber, der venter paa Baner, og af disse har adskillige ventet i flere Aar. Af de Hedeselskabet tilhørende, for Statens Midler anskaffede Spor vil højst 4 blive ledige i en nærmere Fremtid.

De for Tiden ved Kjeldbjerg og Græthede anvendte 2 Spor paa-tænkes anvendt i Viborg og Vejle Egnen, idet de udlejes henholdvis til Taphede og Ringgive Mergelselskaber, der saaledes har Udsigt til at faa Spor inden altfor længe. Det ved Bur anvendte Spor agtes vedblivende anvendt paa denne Egn Nordvest for Holstebro til Naur, Idom, Fabjerg og Fausing Mergelselskaber. Det ved Vrøgum anvendte Spor agtes anvendt i Egnen ved Troldhede til Sdr. Felding-Assing-Skarrild Mergelselskab.

Desuden er der stærk Trang til Mergelspor paa følgende Steder:

I Viborgeggen til Tjele-Ørum Mergelselskab; i Vendsyssel til Jerslev, Asdal og Tornby Mergelselskaber og i Egnen Øst og Syd for Holstebro til Tvis-Felding-Vinding Mergelselskab.

Disse Egne har ventet længe, og da der, som anført, ikke i en overskuelig Fremtid kan stilles Spor til Raadighed for dem, foreslaar Kommissionen, at der søges Bevilling til Anskaffelse af 3 *ny flyttelige Mergelbaner* med tilhørende Tipvogne à 1 m³ og Staalsveller. Banerne skal tilsammen have en Længde af 35 km, og Skinnerne skal have en Vægt af 10 à 12 kg pr. m. Bekostningen herved anslaaes saaledes:

35 km 12 kg's Spor á 4,570 Kr. pr. km.....	= 159,950 Kr.
170 Tipvogne á 250 Kr.	= 42,500 —
	202,450 Kr.

Som det fremgaar af Redegørelsen Side 14 anskaffer Hedeselskabet alene Spor og Tipvogne, medens Mergelselskaberne selv bekoster Lokomotiver. Det ses ogsaa der, at Materiellet efterhaanden ønskes sværere.

Mergelselskabernes Afgift til Materiellets Vedligeholdelse og Fornyelse er skønsmæssigt ansat til omkring 15 Øre pr. m³ Mergel.

For at erholde en Oversigt over, om denne Afgift for de forløbne Aar svarer til sin Hensigt, som er stedse at vedligeholde den een Gang anskaffede Mængde Materiel, har Kommissionen foretaget en Beregning, hvorefter Skinner med Tilbehør amortiseres med 4 pCt. aarligt og Tipvogne m. m. med 10 pCt. aarligt. Derefter skulde Materiellet til $\frac{1}{1}$ 1916

være nedskrevet med ca. 126,500 Kr., hvorfra dog drages Forskellen mellem Udgiften til og Indtægten af det i 1914 og 1915 købte og solgte Materiel ca. 10,000 Kr. Restbeløbet er 116,500 Kr.

Til Dækning heraf haves det i 1915 oprettede *Fornyelsesfond* 8,551 Kr. 81 Øre, jvfr. Oversigten Side 12—13.

Af denne Oversigt ses endvidere, at den betalte Sporleje ÷ den afholdte Vedligeholdelsesudgift giver ca. 51,000 Kr., der i Aarenes Løb er indgaaet i Hedeselskabets Kasse og benyttet til Lønninger og Rejseudgifter ved Ledelse og Tilsyn med Mergelvirksomhed, hvorved Kommissionen gaar ud fra, at dette omtrent svarer til Hedeselskabets Udgifter ved Tilsyn med det her omhandlede udlejede Spor. Var derimod hele Overskudet for Sporene (Sporleje ÷ Vedligeholdelse) aarlig indbetalt til Fonden, vilde denne ved Udgangen af Aaret 1915 have haft en Størrelse af ca. 56,000 Kr., idet der regnes med en Rentefod af 4 pCt.

Naar der tages Hensyn til, at der de første Aar blev købt spinkelt Materiel, der maatte fornyes og for Svellernes Vedkommende forøges i Antal, vil det af ovenstaaende ses, at Lejeafgiften i nogen Grad svarer til dens Formaal — Vedligeholdelse og Fornyelse af det indkøbte Materiel — men at Lejeindtægten ikke er stor nok til ogsaa at dække Hedeselskabets Udgifter ved Ledelse og Tilsyn, og *der bør formentlig derfor træffes Afgørelse af, om Lejeafgiften skal forhøjes, eller om hele Overskudet fra Sporene skal indgaa i Fonden til Sporets Fornyelse, og Hedeselskabet ved særligt Statstilskud afholde Udgiften til Tilsyn og Ledelse.*

Kommissionen finder iøvrigt ikke Anledning til at foreslaa Forandringer i de hidtil gældende Regler for disse Spors Anvendelse, herunder de i Henhold til Lov Nr. 126 af 29. April 1913 gældende Regler med Hensyn til Grundafstaaelse, jfr. Bemærkningerne Side 30—31. *Dog kunde man anse det for rigtigt, at Hedeselskabet ved Udleje af Spormateriellet tager det Forbehold, at alle Landbrugere i den Egn, hvor Sporet skal virke, skal have Ret til at blive Medlemmer af vedkommende Mergelselskab, og at Hedeselskabet — under Appel til Landbrugsministeriet — skal kunne afgøre, om en Landbruger kan nægtes Optagelse i Selskabet eller ej.*

III. Læsse- og Aflæssespor ved Trafikbanerne.

Idet Kommissionen skal forudskikke den Bemærkning, at man med Hensyn til de heromhandlede Spørgsmaal har anset det for sin Hovedopgave at foreslaa ensartede Regler for saadanne Spors Anlæg og Drift, samt at foreslaa (Side 53), paa hvilken Maade det bør afgøres, hvor saadanne Anlæg bør komme til Udførelse paa de foreslaaede Betingelser, skal man tilføje, at Kommissionen bl. a. til sin egen Underretning har undersøgt Forholdene i Marken flere Steder og har fundet det rigtigst i det følgende at gøre særlig Indstilling med Hensyn til nogle af de ønskede Anlæg, hvor de lokale Forhold fandtes vel egnede, og hvor den fornødne Organisation af Befolkningen fandtes i Orden.

Som fælles Betingelse for, at Anlæg af Spor af heromhandlede Art kan komme til Udførelse foreslaar Kommissionen, at der i hvert enkelt Tilfælde skal forefindes et *Mergelselskab*, hvis Vedtægter skal være godkendte af Hedeselskabet. Af Vedtægterne skal det fremgaa, at alle Landbrugere i den Egn, hvor Foranstaltningen virker, har Ret til at blive Medlemmer af Selskabet mod, at de med Hensyn til Deltagelse i hafte Anlægsudgifter etc. indgaar paa at blive stillet lige med ældre Medlemmer, idet Hedeselskabet — under Appel til Landbrugsministeriet — skal kunne afgøre, om en Landbruger kan nægtes Optagelse i Mergelselskabet eller ej.

A. Læssespor.

Vedrørende Læssespor i Mergelgrave, Transportsporet herfra til Trafikbanen samt Tilslutningsanlægget til denne foreslaas, at nedennævnte Regler følges.

1. Saafermt Forholdene er saaledes, at det normale Spor kan føres ind i Graven:

Mergelselskabet afholder Udgifterne til Erhvervelse af Areal til Sporet ud til Graven, til Jordarbejdet og til Arbejdet ved Sporets Lægning udenfor Banens Grund med Tillæg af de dertil medgaaende Sveller.

Statsbanerne udlejer de fornødne Skinner og øvrige Spormaterialier mod en aarlig Afgift svarende til 5 pCt. af Materialernes Værdi, hvoraf 4 pCt. regnes som Rente og 1 pCt. som Afdrag, og bekoster de fornødne Forandringer og Udvidelser ved Sporanlæg m. v. paa Banernes Grund samt det fornødne Sikringsanlæg.

Vedligeholdelsen af Anlægget uden for Banernes Grund paahviler Mergelselskabet.

Om Transport af Vogne til og fra Graven og Fragten herfor træffes Aftale i hvert enkelt Tilfælde.

2. *Saafermt Forholdene er saaledes, at der maa anlægges Smalspor mellem Graven og Banen:*

Mergelselskabet betaler samtlige Udgifter til hele *Smalsporanlægget*, ogsaa den Del af dette, der eventuelt maatte komme til Udførelse paa Banernes Grund.

Statsbanerne betaler de fornødne Forandringer og Udvidelser ved *Banernes egne Spor anlæg m. v.*

Vedligeholdelsen af hele Smalsporanlægget paahviler Mergelselskabet.

Til de Anlægsudgifter, der ifølge ovenstaaende vil være at afholde af Mergelselskaberne, *foreslaas at yde et Tilskud af Statskassen svarende til Halvdelen af Udgifterne.*

Med Hensyn til Adgangen til eventuelt at kunne *ekspropriere fornødent Areal* til de heromhandlede Spor bemærkes, jfr. Side 33—34, *at Lovhjemmel hertil vil være at erhverve i hvert enkelt Tilfælde.* Kommissionen foreslaar, at saadan Lovhjemmel erhverves, hvor Areal til Sporet ikke kan erhverves ad frivillig Vej, saaledes at Arealet enten eksproprieres til *Ejendom* (saaledes som ved Loven af 18. April 1910) eller *til midlertidigt Brug* i Lighed med, hvad der er foreslaaet for fastliggende Mergelbaner (Side 40), og iøvrigt paa Vilkaar: *at Ekspropriationsbevilling kun gives til Selskaber, hvis Formaals er Anlæg og Drift af Spor til Befordring af Mergel, og hvis Medlemmer er Forbrugere af Mergel, at vedkommende Amdsraad efter at have indhentet paagældende Sogneraads Erklæring gør Indstilling om Bevillingens Givelse, og at Hedeselskabet anbefaler Sagen.* Kommissionen foreslaar derhos, at de i § 2 i Lov Nr. 126 af 29. April 1913 indeholdte Regler bringes til Anvendelse med Hensyn til Ydelse og Fastsættelse af Erstatning i de heromhandlede Tilfælde.

B. Aflæssespor.

Herom bemærkes følgende:

1. *Aflæsning paa Stationernes sædvanlige Aflæsningsspor.*

For dette Punkts Vedkommende finder man ikke Anledning til at foreslaa nogen Ændring i de hidtil gældende Regler, der er de samme, som gælder for andre vognladningsvise Forsendelser.

2. *Særlige Mergelaflæssespor paa Stationerne med tilhørende Læssevej foreslaas anlagte og vedligeholdte helt ud paa Statsbanernes Bekostning*, saaledes at disse afholder Udgifterne baade ved Arealets Erhvervelse, Jordarbejdet samt Anlæg og Vedligeholdelse af Spor og Læssevej.

Fragten af Forsendelser til Sporet beregnes som til Stationen, og for *Rangering* af Vogne og *Sporets Betjening* betales intet særligt Vederlag.

Den til Mergelens Oplagring fornødne Plads udlejes da til et Mergelselskab mod en aarlig Leje af 5 Øre pr. m², saaledes at den Plads, der optages af Banesporet og af den fornødne Kørebane, ikke medregnes i det lejede Areal, og saaledes, at der ikke paatvinges Mergelselskaberne

mere Plads, end de ønsker at leje. Regnes det, at der til Spor, Veje etc. medgaar lige saa stort Areal som det lejede, og beregnes Jordprisen inklusive det eventuelt fornødne Jordarbejde til 2,000 Kr. pr. ha, hvilket skønnes at være en ikke for lav Middelpris, kræver dette til Forrentning m. v. med 6 pCt. 120 Kr. aarlig pr. ha eller 1,2 Øre pr. m² aarlig for det hele Areal eller 2,4 Øre for det lejede Areal. 5 Øre pr. m² for det lejede Areal vil da svare til 12½ pCt. af den anslaaede Jordværdi m. m.

Banerne er berettigede til at fastsætte korte *Aflæssefrister*.

Naar man har fundet det rimeligt, at Udgifterne ved Anlægget af Aflæssespor helt ud skal hvile paa Banerne, er dette motiveret ved, at disse alligevel maatte anvise Aflæssespor til Mergelen og direkte og indirekte har Interesse i Mergeltransporten.

Ved Udridelser eller Nyanlæg af Baner i mergeltrængende Egne bør Anlægsbestyrelserne have deres Opmærksomhed henvendt paa, at der eksproprieres fornødent Areal til Anlæg af denne Art, hvad der navnlig ved Nyanlæg som oftest vil kunne ske uden nævneværdig Udgift, og det maa anses for ønskeligt, at der i dette Øjemed etableres et Samarbejde mellem Baneautoriteterne og Hedeselskabet.

Enhørende under denne Gruppe af Aflæssespor foreligger intet gennemført Anlæg, men derimod foreligger Andragender om tre saadanne Anlæg:

a) Ved *Troldhede St.*, paa Banen Skanderborg—Skjern var i en lang Aarrække et privat Aflæssespor for Mergel, men Sporet maatte fjernes ved Anlægget af Banen Troldhede—Kolding, og der er derefter efter Forhandling mellem Statsbanerne og Hedeselskabet af Statsbanerne udarbejdet Forslag og Overslag for Anlæg af et Aflæssespor paa Stationen. *Dette Forslag er forelagt Kommissionen og kan af denne anbefales til Gennemførelse paa de foran anførte Betingelser*, saafremt det viser sig, at Befolkningen kan tilfredsstille de Fordringer, der kræves opfyldte som Udtryk for, at der er tilstrækkelig Trang til et saadant Anlæg.

Udgiften til Sporets Anlæg anslaaes af Statsbanerne til 800 Kr.

Der vil ved denne Station i øvrigt allerede fra 1917 i nogle Aar blive Brug for et saadant Spor til Omlæsning af Mergel fra Banevogn til Tipvogn; til begge Formaal vil det samme Spor kunne benyttes.

b) Ved *Lundfod Billetsalgssted* paa Funder—Bramminge Banen.

I April 1915 er til Statsbanerne indsendt Andragende om Anlæg her af et Aflæssespor. De i paagældende Mergelselskab indtegnede 30 Medlemmer repræsenterer ca. 1,300 ha Jord, der i Hovedsagen maa betragtes som mergeltrængende.

Ved Billetsalgsstedet er anlagt offentligt Læssespor, og der er desuden eksproprieret og udlagt Jord til Anlæg af et Mergelafæssespor, saaledes som det fremgaar af den vedhæftede Plan 2. Efter Undersøgelse paa Stedet mener Kommissionen, at det anlagte, offentlige Sidespor er saa langt, at en Del af det (efter Forskydning af Sporskiftet) indtil videre kan overlades Mergelselskabet, og Kommissionen anbefaler, at Forholdene her

ordnes paa denne Maade, saaledes at den til Merglens Oplagring fornødne Plads udlejes til Selskabet paa de ovenfor angivne Betingelser.

c. Ved Fæsterholt Station paa Vejle—Herning Banen.

Et Andragende af 9. Januar 1914 om Anlæg af et særligt Aflæssespor er den 7. Februar s. A. af Hedeselskabet indsendt til Generaldirektionen for Statsbanerne.

3. Særlige Aflæssespor uden for Stationerne, men saa nær disse, at de kan betjenes under Stationen, foreslaas — hvor Betingelserne for Anlæg paa selve Stationen som foran anført under 2 ikke er til Stede — anlagte og drevne paa følgende Vilkaar:

Kommissionen anser det for den heldigste Ordning, at Statsbanerne selv paa deres Bekostning anlægger Sporet og udlejer den til Merglens Oplagring fornødne Plads paa samme Betingelser som under 2.

Saafermt Statsbanerne ikke ønsker at benytte denne Fremgangsmaade, afholder vedkommende Mergelselskab Udgifterne ved Erhvervelsen af fornødent Areal, bekoster Jordarbejde og Indhegning samt anlægger og vedligeholder Vej til og langs med Sporet. Statsbanerne betaler i øvrigt hele Anlægget og modtager ej heller her Vederlag for dettes Vedligeholdelse og Betjening, for Rangering af Vogne m. m.

Fragten af Forsendelser til Sporet beregnes som til Stationen.

Banerne er berettigede til at fastsætte korte Aflæsefrister.

Spor af denne Art er anlagt ved Herning, Kibæk, Trolldhede, Borris og Skjern Stationer. Sporet ved Trolldhede er fjernet og maa foreslaas erstattet paa anden Maade. Kommissionen foreslaar, for at tilvejebringe ensartede Forhold, at Anlægene ved Herning, Kibæk, Borris og Skjern straks henføres under de her anførte Betingelser, saaledes at Statsbanerne, om de maatte ønske det, og Enighed opnaas med Mergelselskabet, kan erhverve de paagældende Arealer og derefter udleje dem til Selskabet.

4. Aflæssespor ved fri Bane.

Saadanne foreslaas anlagte og drevne paa følgende Vilkaar:

Vedkommende Mergelselskab afholder Udgifterne ved Erhvervelsen af fornødent Areal til Sporet, bekoster Jordarbejde og Indhegning samt anlægger og vedligeholder Vej til og langs med Sporet.

Statsbanerne afholder i øvrigt Udgiften ved hele Anlægget, mod at Mergelselskabet betaler en aarlig Afgift svarende til 5 pCt. af Værdien af de til Anlægget medgaaede Skinner og øvrige Materialier, herunder Sikringsanlægget, men ikke Sveller, af hvilken Afgift 4 pCt. regnes som Rente og Resten som Afdrag. Statsbanerne modtager intet Vederlag for Anlæggets Vedligeholdelse, Betjening, Rangering af Vogne eller andet. Det er dog en Forudsætning, at saadanne Spor søges henlagt til Steder, hvor der i Forvejen findes Vogterhus eller Ekspeditionssted.

Fragten beregnes fra og til henholdsvis den foregaaende eller næstfølgende Station.

Aflæsefristen fastsættes af Banerne.

Banerne er berettigede til at fordre Transporten til Sporet gennemført i en samlet, kortest mulig Periode hvert Aar og derefter at afbryde Forbindelsen til Sporet indtil næste Aars Periode.

Naar man i Overensstemmelse med de foran under 2 og 3 foreslaaede Regler har *frafaldet det af Hedeselskabet hidtil opstillede Krav om, at Mergelselskabet skal afholde Udgifterne til Sporets senere Vedligeholdelse og Pasning*, skyldes dette, *dels* at disse Udgifter anses for dækkede gennem den betalte Fragt, *dels* at man i det hele har tilstræbt at gøre Forholdene saa simple som muligt, og derved bl. a. at undgaa Mellemregninger af ganske underordnet økonomisk Betydning.

Enhørende under denne Gruppe af Aflæssespor haves ifølge Redegørelsen Side 24 to Anlæg, nemlig ved *Middelhede* og ved *Stanghede*.

Ifølge Oplysninger fra Hedeselskabet og Henvendelser til Kommissionen foreligger der Ønsker om saadanne Spor ved:

Viborg—Nørremark (Viborg Aalestrup).

Nybo (Viborg—Herning).

Funder—Bramminge Banen mellem St. 41 og 42 (*Gjording*: P. K. Pedersen).

do. i St. 347—47, 5 (*Horsbøl-Morsbøl*: N. Lauridsen).

do. Syd for *Starup* By.

do. paa Matr.-Nr. 10 a af *Skærlund*.

Vejle—Herning Banen ved Vogterhus 34 (*Flø Mergelselskab*).

Sønder Felding (Trolldhede—Kolding Banen).

Kommissionen har besigtiget Forholdene ved St. 41—42 og St. 347—347,5 ved Funder—Bramminge Banen.

Eksempelvis anføres for sidstnævnte Sted, at det er beliggende 5,3 km fra Grindsted Station og 4,0 km fra Krogager Station ved offentlig Vej og ved Vogterhus. Egnen er særdeles mergeltrængende, og da Beboerne ikke alene nær ved Jernbanen, men ogsaa i større Afstand fra denne ønsker at aftage Mergel, vil Aflæsning fra fri Bane *alene* ikke kunne tilfredsstille denne Egn.

Af Horsbøl-Morsbøl Mergelselskab er som interesseret i dette Aflæssespor tegnet 25 Lodsejere med et Areal paa 700 ha.

Aldeles tilsvarende Forhold forefandtes ved St. 41—42.

Kommissionen anser *Forholdene paa disse to Steder som særdeles egnede til Anlæg af Aflæssespor paa de ovenfor anførte Betingelser*, men har, da den fornødne Organisation endnu ikke er tilvejebragt, ikke fundet Anledning til at fremsætte nogen særlig Indstilling.

5. *Aflæsning fra fri Bane.*

Denne Fremgangsmaade foreslaas vedblivende bragt til Anvendelse paa de hidtil af Statsbanerne opstillede Betingelser, se Bilag 11, idet man dog maa anbefale, at Vilkaarene for Aflæsningen (Bilagets Punkter 2 og 7) *affattes saaledes*:

„Den i de reglementariske Bestemmelser for Godsbefordring paa Statsbanerne fastsatte Aflæsefrist kommer ikke til Anvendelse for Aflæssepladsens Vedkommende.

Statsbanerne fastsætter i hvert enkelt Tilfælde, til hvilket Tidspunkt Vognene skal være tømte af Hensyn til deres Befordring tilbage til Paalæsning, og er berettiget til, hvor det er fornødent, at sætte Aflæsefristen til $\frac{1}{2}$ Time og til derfor at forlange, at der ved Togets Ankomst skal være til Aflæsning indtil 4 Mand pr. Vogn, og i modsat

Fald at medtage de vedkommende Vogne til nærmeste Station og kræve dem aflæssede der.“

Da Aflæsning fra fri Bane ikke hidtil har fundet Sted fra indhegnede Baner, skal man foreslaa, at Aftagerne ved indhegnede Baner bære de med Aflæssepladsens Indhegning forbundne Udgifter.

Saadan Aflæsning har hidtil fundet Sted paa Statsbanestrækningerne Herning—Viborg—Aalestrup og Hobro—Løgstør, samt paa Privatbanestrækningerne Frederikshavn—Skagen, Vemb—Lemvig, Ringkøbing—Nørre Omme, Varde—Nørre Nebel—Tarm og Vejle—Vandel—Grindsted.

Ønsker om Tilladelse til saadan Aflæsning kan med Sikkerhed ventes at fremkomme fra flere Egne, og da særligt ved de nye Baner i Midtjylland.

Kommissionen kan meget anbefale, at Tilladelse til saadan Aflæsning gives overalt, hvor vedkommende Banes Trafikering paa nogen Maade tillader det.

6. Omlæsning af Mergel fra Banevogn til Banevogn af anden Sporvidde.

For varige Anlæg foreslaas det, at Bestemmelserne under foregaaende Punkter B. 2, 3 og 4 kommer til Anvendelse.

For kortvarige Anlæg formener man ikke at kunne give almindelige Regler, men skal dog anbefale, at Skinner m. v. gratis udlaanes, medens alle øvrige Omkostninger ved Anlægget og dettes Drift bæres af Mergelselskabet.

For Fragtberegningen foreslaas ligeledes de samme Regler som under B. 2, 3 og 4 anført.

Med Hensyn til *Ekspropriation* af de fornødne Arealer til Anlæg af de i dette Afsnit under Punkterne 2, 3 og 4 omhandlede Aflæssespor bemærkes, at den hertil fornødne Lovhjemmel formentlig allerede haves i Fr. 5. Marts 1845 og Loven af 12. April 1889, jfr. Side 34. Kommissionen finder derfor ikke Anledning til at foreslaa særlige Regler for *Ekspropriation* i disse Tilfælde.

Om Afgørelsen af, naar de foran under A. og B. omtalte Foranstaltninger bør iværksættes.

Det vil formentlig være nødvendigt eller rigtigt, at der een Gang for alle træffes Bestemmelse om, hvilken Fremgangsmaade der bør anvendes til Afgørelse af, om der paa det enkelte Sted er tilstrækkelig Trang til Anlæg af den ene eller anden Art ved Trafikbanerne.

Det er en Forudsætning for Foranstaltningernes Iværksættelse, at de har *Betydning for en større Kreds af Mergelforbrugere og udelukkende og direkte kommer saadanne til gode*, og der bør derfor som Regel, jfr. foran, udkræves Tilstedeværelsen af et solidarisk *Mergelselskab*, af hvilket alle *Egnens Landbrugere kan blive Medlemmer*, og — i de under B. 2, 3 og 4 nævnte Tilfælde — med rimelig Tilslutning fra *Egnens Befolkning samt med Pligt til aarlig i en Aarrække at aftage en passende Mindste-Mængde af Mergel*.

For i nogen Grad at sikre, at Forudsætningerne for Anlægget holder Stik, foreslaas det at bestemme, at der, for saa vidt den stipulerede Mindste-Mængde Mergel ikke aftages, vil være at betale til Banerne et Beløb pr. manglende Vognladning Mergel à 10,000 kg. Da en Vognladning Mergel af den anførte Størrelse i Indkøb og Mindste-Fragt kan faas for en Betaling af ned til 10 Kr., foreslaas det anførte Beløb fastsat til 3 Kr. pr. Vognladning.

Det foreslaas dernæst, at Afgørelserne af, hvorvidt og hvorledes Foranstaltningerne i de enkelte Tilfælde skal iværksættes, træffes af Statsbanerne og Hedeselskabet i Forening. Er Enighed ikke til Stede, foreslaas det, at Sagen afgøres af Trafikministeren efter indhentet Erklæring fra Landbrugsministeriet.

Bestemmelse om Ophævelse af iværksatte Foranstaltninger foreslaas taget paa samme Maade.

Posteringen af de Staten paahvilende Udgifter.

De Udgifter, der paahviler Staten, foreslaas posterede saaledes, idet Summerne er opførte i hele Tusinder:

I. Fastliggende Mergelbaner (se Side 40).

Tilskuddet til Udgifter ved Arealerhvervelse, Jordarbejde m. v. (Punkterne 1. og 2.) opføres paa *Landbrugsministeriets* Budget.

Udgiften til Anskaffelse af Spor- og Driftsmateriel etc. (Punkt 3.) vil derimod antagelig være at opføre paa *Ministeriet for offentlige Arbejders* Budget under Hensyn til, at dette Materiel forbliver i Statens Eje og formentlig rettest bør henlægges under dette Ministerium.

Udgifterne ved Tilslutning til vedkommende Statsbanestation opføres paa *Statsbanernes* Budget, eventuelt under en særlig Konto.

De paagældende Udgifter vil for Abildaabanens Vedkommende andrage (se Side 42):

Landbrugsministeriet	14,000 Kr.
Ministeriet for offentlige Arbejders alm. Budget.....	100,000 —
Statsbanerne.....	9,000 —
	<u>123,000 Kr.</u>

II. Flyttelige Mergelbaner (se Side 45.)

Udgifterne til Anskaffelse af Spor og Vogne til saadanne Baner opføres som hidtil paa *Landbrugsministeriets* Budget som et Tilskud til det danske Hedeselskab.

Udgifterne til de af Kommissionen foreslaaede 3 Mergelbaner andrager 202,000 Kr.

III. Læsse- og Aflæssespor ved Trafikbanerne.

A. Læssespor (se Side 48).

De Statstilskud, der foreslaas givne til saadanne Spor, opføres paa *Landbrugsministeriets* Budget.

Udgifterne ved Tilslutning til vedkommende Statsbanestation opføres paa *Statsbanernes* Budget under en særlig Konto.

Da der ikke for Kommissionen foreligger endelige Planer om noget saadant Anlæg, har man ikke kunnet foreslaa noget bestemt Beløb hertil.

B. *Aflæssespor* (se Side 48—52).

De Statsbanerne paahvilende Udgifter opføres paa Banernes Budget under en særlig Konto med et aarligt kalkulatorisk Beløb, der første Gang foreslaas ansat til..... 25,000 Kr.,
da flere Anlæg, der har ventet i en Aarrække, kan antages straks at komme til Udførelse, og kan derefter ansættes til aarligt.... 10,000 Kr.

København, den 14. Februar 1917.

N. Andreassen. Chr. Dalgas. H. Helweg,
Formand.

A. Hølek Colding, Th. Raben. Kr. Thomsen.
Sekretær.

Jens Westergaard. Th. Claudi Westh. Willeke.

BILAG.

BILAC.

FORTEGNELSE OVER BILAGENE.

Bilag 1:	Skrivelse fra Ministeriet for offentlige Arbejder af 13. Maj 1916 angaaende en Henvendelse fra „Vestjyllands Mergelforsyning“	Side 59
Bilag 2—5:	Skrivelser vedrørende Tørvesporet til Mou.....	— 60
Bilag 6:	Deklaration angaaende Tilknytning af Mergelbanen fra Rindom Mergelleje til Ringkjøbing Station	— 68
Bilag 7:	Overenskomst mellem Generaldirektoratet for Statsbanedriften og det danske Hedeselskab om Etablering af Mergeltransporter	— 70
Bilag 8:	Overenskomst mellem samme Parter om Vedligeholdelse og Benyttelse af de Sidespor, der til Brug ved Mergeltransporter fra det private Sidespor ved Sejlgaard er anlagte ved forskellige Stationer	— 73
Bilag 9:	Skrivelse fra Generaldirektoratet for Statsbanerne af 12. Juni 1908 vedrørende Anlæg af et Sidespor fra Langaa-Struer Banen for Vester Vandet Mergelforening. —	76
Bilag 10:	Skrivelse fra Samme af 5. Februar 1910 angaaende Anlæg af et Aflæsningsspor for Mergel ved Stanghede	— 79
Bilag 11:	Skrivelse fra Samme af 2. August 1915 vedrørende Anlæg af 2 private Sidespor fra Funder-Bramminge Banen til Mergelaflesning	— 82
Bilag 12:	Projekter til fastliggende Mergelbaner til Transport af Mergel og af andre Varer.....	— 85
Bilag 13:	Projekt til fastliggende Mergelbane til Transport af Mergel, andre Varer og Personer.....	— 100
Bilag 14:	Hedeselskabets Udkast til Vedtægter for Mergelselskaber —	106
Bilag 15:	Formular til Bevilling til Grundafstaaelse til Anlæg af Mergelspor i Henhold til Lov af 29. April 1913.....	— 110
Bilag 16:	Bemærkninger vedrørende Erstatningspligten overfor Personer og Gods ved saadanne Mergelbaner, som maatte faa Tilladelse til at befordre andet end Mergel.....	— 112

FORTEGNELSE OVER BILAGENE.

Bilag 1:	Relevante afslutninger for afsluttede arbejder af 12. 12. 1912	1
Bilag 2:	Relevante afslutninger for afsluttede arbejder af 12. 12. 1912	2
Bilag 3:	Relevante afslutninger for afsluttede arbejder af 12. 12. 1912	3
Bilag 4:	Relevante afslutninger for afsluttede arbejder af 12. 12. 1912	4
Bilag 5:	Relevante afslutninger for afsluttede arbejder af 12. 12. 1912	5
Bilag 6:	Relevante afslutninger for afsluttede arbejder af 12. 12. 1912	6
Bilag 7:	Relevante afslutninger for afsluttede arbejder af 12. 12. 1912	7
Bilag 8:	Relevante afslutninger for afsluttede arbejder af 12. 12. 1912	8
Bilag 9:	Relevante afslutninger for afsluttede arbejder af 12. 12. 1912	9
Bilag 10:	Relevante afslutninger for afsluttede arbejder af 12. 12. 1912	10
Bilag 11:	Relevante afslutninger for afsluttede arbejder af 12. 12. 1912	11
Bilag 12:	Relevante afslutninger for afsluttede arbejder af 12. 12. 1912	12
Bilag 13:	Relevante afslutninger for afsluttede arbejder af 12. 12. 1912	13
Bilag 14:	Relevante afslutninger for afsluttede arbejder af 12. 12. 1912	14
Bilag 15:	Relevante afslutninger for afsluttede arbejder af 12. 12. 1912	15
Bilag 16:	Relevante afslutninger for afsluttede arbejder af 12. 12. 1912	16
Bilag 17:	Relevante afslutninger for afsluttede arbejder af 12. 12. 1912	17
Bilag 18:	Relevante afslutninger for afsluttede arbejder af 12. 12. 1912	18
Bilag 19:	Relevante afslutninger for afsluttede arbejder af 12. 12. 1912	19
Bilag 20:	Relevante afslutninger for afsluttede arbejder af 12. 12. 1912	20

Ministeriet for offentlige Arbejder.

Bilag 1.

Kjøbenhavn, den 13. Maj 1916.

Under Dags Dato har man tilskrevet Andelsselskabet »Vestjyllands Mergelforsyning« saaledes:

»I et den 11. d. M. hertil indsendt Andragende har Andelsselskabet i Forening med Andelsselskabet »De samvirkende Mergelspor-Interessentskaber i Jylland« beklaget sig over ikke at være repræsenteret i den ved Statens Foranstaltning nedsatte Kommission til Ordning af Mergeltransporten samt anholdt om at faa Adgang til hver at vælge et Medlem til at tiltræde Kommissionen.

I denne Anledning skal man tjenstlig tilbagemelde, at man ikke har set sig i Stand til at lade alle interesserede Parter have Repræsentanter i Kommissionen, som i saa Fald vilde blive alt for stor, men at det er paalagt Kommissionen at modtage Henvendelser angaaende de paagældende Forhold fra de i Spørgsmaalets Løsning interesserede Parter.

Hvilket tjenstlig meddeles til Efterretning.

Fr. Nordlien.

T. F. Krarup.

Mergelbanekommissionen.

Mergelbanekommissionen.

Bilag 2.

Kjøbenhavn, den 29. Maj 1916.

Ved at tilstille det høje Ministerium den med Bilag hosfølgende Indstilling fra det danske Hedeselskab, gaaende ud paa, at der stilles et Beløb af 60 000 Kr. til Raadighed for dette Selskab til Anskaffelse m. v. af et ca. 9 km langt Spor med tilhørende 36 Tipvogne og 2 Lokomotiver, saaledes at dette Spor og Materiel paa de i Skrivelsen nærmere angivne Vilkaar — i alt Fald indtil videre — vil være at anvende til Transport af Tørv fra den lille Vildmose til Gudumholm Station, skal Kommissionen tillade sig at udtale følgende:

Efter at Kommissionen i tvende Møder har forhandlet om Sagen, og efter at det for Kommissionen af Hedeselskabets Repræsentanter i denne er blevet oplyst, at en af Selskabet foretaget Analyse af Tørv fra Mosen — hvilken Analyse vedlægges — har givet til Resultat, at Tørvemassens Brændværdi er 3,500 Kilogramkalorier, hvoraf følger, at 750 Tørv omtrent svarer til 1 hl Kul i Brændværdi, har Kommissionen, uagtet paagældende Tørvs Kvalitet ikke kan karakteriseres højere end som middelgod, under de nuværende ekstraordinære Forhold ment at burde anbefale, at det omskrevne Spor m. v. søges tilvejebragt og anlagt, under Hensyn dels til den i Forhold til de nuværende Kulpriser billige Pris, hvortil Tørvene fra Mosen efter de af Hedeselskabet fremskaffede Oplysninger vil kunne fremskaffes, dels til — hvad Kommissionen har lagt megen Vægt paa —, at det er oplyst, at selve Afgravningen af Tørven er af stor Betydning, idet de efter Tørvens Afgravning fremkomne Arealer vil være godt egnede til Opdyrkning og maa antages at være af betydelig større Værdi end før Afgravningen.

Kommissionen har derfor vedtaget at indstille, at det fornævnte Beløb stilles til Raadighed for Hedeselskabet til Anskaffelse af det ommeldte Spor m. v., idet man dog formener, at der ud over de i Hedeselskabets Skrivelse nævnte Vilkaar for Sporets Udlaan til Tørveinteressenterne bør kræves, at Sporets Udlægning udføres og bekostes af de interesserede Lodsejere, og at disse i alt væsentligt gratis stiller den til Sporet fornødne Grund til Raadighed.

Kommissionen maa derhos finde det ønskeligt og rimeligt, at der under Hensyn til de særlige Forhold fra Statens Side føres noget Tilsyn med den ønskede Bevillings Anvendelse i Overensstemmelse med de givne Forud-

sætninger, hvilket Tilsyn Kommissionen skønner passende vil kunne udøves af Statens tekniske Tilsyn med Privatbaneanlæg m. v.

Man tillader sig endvidere at henlede Ministeriets Opmærksomhed paa, at Sporet, saafremt det allerede i indeværende Sommer skal faa nogen Betydning for Tørveproduktionen, maa anlægges saa hurtigt, at det kan tages i Drift senest midt i Juli Maaned d. A.

Om Ministeriets Afgørelse i Sagen beder man sig underrettet.

P. K. V.

H. Helweg.

Ministeriet for offentlige Arbejder.

Det danske Hedeselskab.

Bilag 3.

Viborg, den 17. Maj 1916.

Til Hr. Ingeniør Helweg,
R. af Dbg.

Formand for Kommissionen for Mergelbaneanlæg,
Ministeriet for offentlige Arbejder, Kjøbenhavn.

Hedeselskabet tillader sig hermed angaaende Spørgsmaalet om Anskaffelse af Spor til Mosearealerne i Mou Sogn, der udgør den nordligste Del af lille Vildmose, i Tilslutning til Forhandlingerne i afvigte Kommissionsmøde at anføre:

I den under Afgravning værende Mose findes efter Undersøgelse af Selskabets moseindustrielle Afdeling 50 cm Sphagnumtørv (Hundekød), som ved Afgravningen kastes ned paa Bunden af de afgravede Arealer.

Under Sphagnumtørven følger en almindeligvis lidet omsat Tørve-masse med mange Rester af Tagrør, mindst $1\frac{1}{2}$ m dyb samt af stor Udstrækning. Efter Analyse af 10 Tørv, udtagne af en Stak af Produktionen 1915 ret Syd for Høstemark, at regne er Tørven af middeldgød Kvalitet, ligesom Beboerne hævder, at Tørven brænder og varmer godt.

De vejede Tørv havde en Vægt af ca. 220 gr, hvilket kun er det halve af, hvad Tørv i Almindelighed vejer.

Det kan antages, at der kan erholdes fornøden Læggeplads.

Der er meget store Tørvearealer, der kunde benyttes til Skæring, eventuelt Æltning, og der findes nogenledes rigelig Arbejdskraft i Egnen.

Efter foreløbig Meddelelse fra Beboerne vil Tørven kunne leveres paa Pladsen for en Pris af 2 Kr. 50 Ø. pr. 1 000 Stk., og Beboerne mener i Sommer at kunne levere 4 à 5 Millioner Skæretørv og maaske 5 à 10 Millioner Æltetørv, dersom der kan faas Maskiner.

Ansættes Transporten fra Mosen paa et Mergelspor til Gudumholm Station (ca. 8 km) til 50 Ø. pr. 1 000 Tørv, og lægges Fragten Gudumholm-Aalborg, der pr. 5 000 kg eller for 20 000 Tørv er ca. 7 Kr., hertil, vil Prisen herefter paa Aalborg Station blive 3,50 Kr. à 4 Kr. pr. 1 000 Stk.

Selv om Tørven som anført er let, maa den dog til nævnte Pris siges at være et billigt Brændsel, svarende til en Pris pr. hl Kul mellem 2 og 3 Kr.

Idet Selskabet dernæst vedlægger Ingeniør Thomsens Betænkning i Sagen med Overslag over, hvad Sporet vil koste, lydende paa 60 000 Kr., kan Hedeselskabet herefter tænke sig Sagen fremmet saaledes:

- 1) at der gives Hedeselskabet en Bevilling af 60 000 Kr. til Anskaffelse af Spormateriel m. m. efter nævnte Overslag,
- 2) at Selskabet eventuelt kan anvende dette Spor ved Mou paa følgende Betingelser:
 - a) at de derværende Beboere sikre, at der til Transport paa Banen i Aar vil blive skaaret mindst 5 Millioner Tørv,
 - b) at Prisen paa Tørvene paa Pladsen i Mou ikke maa overstige 2,50 Kr. pr. 1 000 Stk.,
 - c) at Salget af disse Tørv kun kan ske til Kommuner eller direkte til Forbrugere,
 - d) at der til Hedeselskabet gives en Afgift af Sporet af 25 Ø. pr. 1 000 Tørv, der fragtes paa dette, hvilken Afgift Selskabet benytter til Vedligeholdelse m. m. af Spor og Materiel (ligesom vedrørende Forholdet med Mergelspor),
 - e) at Ordningen gælder kun for 1916. Men dersom Forholdene udvikler sig saaledes, at Beboerne ønsker at beholde Sporet, kan dette tages op til nærmere Forhandling, saaledes at Beboerne enten overtager Sporet m. m. med Udbetaling en Gang for alle eller saaledes, at Beboerne forrenter og afdrager Sporet. Staten disponerer over Salgssummen eller den forhøjede Afgift,
- 3) at Hedeselskabet eventuelt ogsaa kan anvende Sporet til Tørvefragt et andet Sted paa tilsvarende Betingelser, dersom saadant skulde vise sig heldigere,
- 4) at Hedeselskabet, for saa vidt Anvendelse til Tørvetransport maatte bortfalde, vil kunne anvende Sporet til Mergelfragt.

1 Bilag og 1 Kort.

P. B. V.

H. Lüttichau.

Til Hedeselskabet.

I Anledning af eventuel Anskaffelse af et let Spor til Befordring af Tørv fra Lille Vildmose (Mou Sogn) til Gudumholm Station skal jeg oplyse, at Sporet efter den foreløbige Besigtigelse, der blev foretaget den 8. ds., bør have Tilslutning med Privatbanen Aalborg-Hadsund ved Gudumholm Station, saaledes at Tilslutningen opnaas Syd for Stationspladsen; herfra føres Sporet mod Øst, saavidt muligt langs de eksisterende Veje til Mosen, hvor en Gren sendes mod Syd og en anden med Hovedretning mod Øst over imod Høstemark Skov.

Sporets Længde bliver herefter ca. 9 km; da det kun beregnes for Tørve- (Brændsels-) Transport, vil en Skinnevægt af 7 kg formentlig være tilstrækkelig. I nedenstaaende Overslag er Sporet beregnet indkøbt til Dagens Pris med 7 Stk. Staalsveller à ca. 5,5 kg pr. 5 m Sporramme af samme Type, som anvendes ved Hedeselskabets lette transportable Mergelspor. Som Trækkraft tænkes anvendt 2 Stk. 10—12 H. K. Lokomotiver og som Vogntype almindelige 1 m³ Tipvogne, eventuelt i Stedet for almindelige Tipvognskasser af Jern, Kasser af Træ i cubisk Form.

I Overslaget er ikke medregnet Erstatninger for Jord og Ulemper; derimod er der til Sporforbindelse (Rampeanlæg) ved Gudumholm samt til Broer og Overkørsler ansat et kalkulatorisk Beløb.

Overslaget kan derefter opstilles saaledes:

ca. 9 km Spor à 3,70 Kr. pr. m.....	33 300 Kr.
- 36 Tipvogne à 225 Kr. pr. Stk.....	8 100 —
2 Lokomotiver.....	11 000 —
Forbindelse med Privatbanen (Rampe), Broer og Overkørsler..	7 600 —
I alt...	<u>60 000 Kr.</u>

Arbejdet ved Sporets Udlægning, som kun, bortset fra Forbindelsen med Privatbanen, vil kræve et Minimum af Jordarbejde, er beregnet udført og bekostet af de interesserede.

Jeg mener det rigtigt at fremhæve, at Sporet foruden at faa Betydning for Transport af Tørv ogsaa vil kunne faa Fragt af Brændsel fra Høste-

mark Skov, der nu har meget vanskelige Afsætningsforhold. Skoven bestaar efter Opgivende af Ejeren af ca. 500 Tdr. Land gammel Skov samt ca. 300 Tdr. Land 30-aarig Naaletræsplantning. Denne Brændselstransport kan foregaa efter eller mod Slutningen af den egentlige Tørvetransport, saa Sporgrenen mod Syd kan bruges til Sporets Forlængelse ind i eller langs med Høstemark Skov.

Det er min Opfattelse, at Sporet, saafremt der ved dette kommer virkelig Fart i Tørveproduktionen i Vildmosen enten ved, at Skæringen af Tørv væsentlig forceres eller tillige ved, at der etableres Ælteværker, vil faa stor kulturel Betydning ved, at Tørvemassen fjernes, da det afgravede Areal egner sig til Kultivering.

Viborg, den 16. Maj 1916.

Kr. Thomsen.

København, den 17. Juli 1916.

Fra Landbrugsministeriet har man modtaget Meddelelse om, at samme under 8. d. M. har tilskrevet det danske Hedeselskab saaledes:

»Under Henvisning til tidligere Brevveksling angaaende Fremskaffelse af Tørv til Brændsel og til Hedeselskabets Indstilling i Skrivelse af 17. f. M. til den af Ministeriet for offentlige Arbejder nedsatte Mergelbanekommission angaaende Anskaffelse af Spor til Mosearealerne i Mou Sogn skal man til Efterretning melde, at man herved stiller et Beløb af 60 000 Kr. til Disposition for Selskabet til Anskaffelse af bemeldte Spor m. m. i Overensstemmelse med det i Selskabets Indstilling i fornævnte Skrivelse med Bilag indeholdte Overslag og paa de af Hedeselskabet angivne, af Mergelbanekommissionen med enkelte Ændringer tiltraadte Vilkaar, nemlig:

a) at Beboerne paa den paagældende Egn sikre, at der til Transport paa Banen i Aar vil blive skaaret mindst 5 Millioner Tørv,

b) at Prisen paa Tørvene paa Pladsen i Mou ikke maa overstige 2,50 Kr. pr. 1 000 Stk.,

c) at Salget af disse Tørv kun kan ske til Kommuner eller direkte til Forbrugere,

d) at der til Hedeselskabet svares en Afgift af 25 Ø. pr. 1 000 Tørv, der fragtes over Sporet, hvilken Afgift Selskabet benytter til Vedligeholdelse m. m. af Spor og Materiel (ligesom vedrørende Forholdet med Mergelspor),

e) at Ordningen kun gælder for 1916, men dog saaledes, at Beboerne, saafremt Forholdene tale derfor, senere kunne overtage Sporet m. m. eller forrente og afdrage Sporet, alt efter nærmere Afgørelse af Ministeriet,

f) at Sporets Udlægning udføres og bekostes af de interesserede Lodsejere, og

g) at disse i alt væsentlig gratis stiller den til Sporet fornødne Grund til Raadighed, samt

h) at der af Statens tekniske Tilsyn med Privatbaneanlæg m. v. føres Kontrol med denne Bevillings Anvendelse i Henhold til de herved givne Vilkaar.

Om Anvendelsen af Spormateriellet m. v., saafremt det ikke overtages af Befolkningen ved Mou, forbeholder Ministeriet sig senere Afgørelse.

Om Beløbets Anvisning forventer man at modtage nærmere Indstilling fra Hedeselskabet.

Hvilket under Henvisning til Kommissionens Skrivelse af 29. f. M. tjenstlig meddeles til Efterretning.

P. M. V.

Fr. Nordlien.

T. F. Krarup.

Mergelbanekommissionen.

Deklaration.

Statsbanerne have tilladt, at den i Lov Nr. 109 af 18. April 1910 omhandlede Mergelbane fra Rindom Mergelleje til Ringkjøbing Station, tilhørende Andelsselskabet »Vestjyllands Mergelforsyning«, gives Tilslutning til Ringkjøbing Station paa følgende Betingelser:

- 1) Mergelbanen føres ind paa Ringkjøbing Station og gives Tilslutning til denne, saaledes som vist med rødt paa vedhæftede Plan. Over Banen anbringes i Tilslutning til Statsbanernes Hegn en Lukkeindretning efter Statsbanernes nærmere Bestemmelse.
- 2) Alle med Anlægget og Vedligeholdelsen af den Del af Mergelbanen, som ligger uden for Statsbanernes Grund, forbundne Arbejder samt Udførelsen af det for Tilslutningsarbejdet paa Statsbanernes Grund fornødne Jordarbejde sker paa Andelsselskabets Bekostning og ved dettes Foranstaltning, men efter de Anvisninger, som Statsbanerne maatte give, for at disses Vogne med Sikkerhed kunne befordres over Sporet. Alle øvrige Arbejder ved Anlægget, Vedligeholdelsen og den eventuelle senere Fjernelse af Tilslutningsanlægget paa Statsbanernes Grund — der i det følgende betegnes »Sporanlægget« — sker ved Statsbanernes Foranstaltning imod Godtgørelse efter Regning af de dermed forbundne Udgifter af Andelsselskabet. Regning paa Vedligeholdelsesudgifterne vil blive Andelsselskabet tilstillet indtil videre ved Udgangen af hvert Kalenderaar.
- 3) »Sporanlægget« maa kun bruges ved Forsendelse i hele Vognladninger til og fra Mergellejet. Vogne til og fra Mergellejet blive ved Statsbanernes Foranstaltning hensatte paa og afhentede fra de paa Planen som Overleveringsspor betegnede Spor, medens den videre Førsel til og fra Mergellejet er Statsbanerne uvedkommende. For saadan Førsel af Vogne til og fra Overleveringssporene betaler Andelsselskabet en Rangerafgift af 50 Ø. pr. læsset Vogn, medens der for tomme Vogne intet betales. Rangerafgiften bortfalder i Tilfælde, hvor mindst 8 Vognladninger samtidig overleveres til Statsbanerne, men Vognene skulle da være oprangerede i den Orden, Statsbanerne maatte ønske.
- 4) I Henseende til Brugen af »Sporanlægget« ville Statsbanernes Anvisninger være at følge, ligesom de almindelige ved Statsbanerne gældende Regler med Hensyn til Jernbanevognenes Brug, Aflæsning og Paalæsning skulle være gældende for de Statsbanevogne, der maatte blive benyttede af Andelsselskabet. Al Skade, der ved Brug af Mergelbanen med eventuelle senere Udvidelser m. m. — jfr. Punkt 7 — maatte paaføres Statsbanernes Ejendele eller Materiel, for hvilket disse maatte være ansvarlige over for Trediemand, godtgøres af Selskabet efter Regning.

- 5) Statsbanerne skulle have Ret til at lade Vogne henstaa paa »Sporanlægget«, naar Selskabets Brug af samme ikke derved forstyrres.
- 6) Statsbanernes Tjenestemænd skulle have uhindret Adgang til Mergelbanen for at undersøge dennes Vedligeholdelsestilstand.
- 7) Forandringer i eller Udvidelser af »Sporanlægget« maa ikke foretages uden Statsbanernes forud erhvervede Samtykke. For alle Forandringer eller Udvidelser, hvorom Enighed maatte opnaas — jfr. ogsaa Punkt 8 — blive nærværende Betingelser ogsaa gældende, for saa vidt der ikke fra Statsbanernes Side træffes anden Bestemmelse.
- 8) Saafremt det af Hensyn til Udvidelser paa Stationen eller af andre Grunde anses for ønskeligt, at »Sporanlægget« forandres eller helt fjernes fra Statsbanernes Grund, skulle disse have Ret til at foretage saadan Forandring eller Fjernelse paa Andelsselskabets Bekostning, saaledes at de dermed forbundne Udgifter — herunder ogsaa Udgifter ved eventuel Grænsepaaavisning ved Landinspektør — efter Regning godtgøres af Andelsselskabet, uden at dette har noget Krav paa Erstatning for de midlertidige eller vedvarende Afbrydelser i Trafikken paa »Sporanlægget«, som maatte blive en Følge deraf. De i saadanne Tilfælde optagne, af Andelsselskabet betalte Materialier, der ikke paa ny maatte finde Anvendelse i »Sporanlægget«, blive da enten at aflevere til Andelsselskabet eller at afkøbe dette til en Pris, svarende til den Værdi, de efter Statsbanernes Skøn til den Tid maatte have. Statsbanerne skulle have Ret til til enhver Tid at søge Dækning for deres Tilgodehavende hos Andelsselskabet i Værdien af Materialier i »Sporanlægget«.

Undertegnede erklærer herved paa Andelsselskabets Vegne, at dette indgaar paa de saaledes anførte Betingelser.

p. t. Esbjerg, den 6. April 1912.

I Bestyrelsen for Andelsselskabet Vestjyllands Mergelforsyning.

P. Gammeltoft,
Formand.

H. P. Hansen.

N. Bloch Nielsen.

N. Chr. Juelsgaard.

Overenskomst

mellem

Generaldirektoratet for Statsbanedriften og det danske Hedeselskab
om Etablering af Mergeltransporter.

1.

Mellem Generaldirektoratet for Statsbanedriften og det danske Hedeselskab afsluttes herved følgende Overenskomst om Etablering af Mergeltransporter paa Statsbanerne mellem Seilgaard Sidespor som Læsestation og Kibæk, Troldhede og Borris som Afæsningstationer.

2.

I Anledning af Transporten vil der for Hedeselskabets Regning paa ovennævnte Stationer og Sidespor og de dertil stødende Oplagspladser være at foretage de Spor- og Signalanlæg, som af Statsbanerne anses fornødne, i hvilken Henseende bemærkes, at der for Tiden vil være at udføre:

- 1) *paa Seilgaard Sidespor* en Forlængelse af Sidesporet ca. 150 Fod imod Vest.
- 2) *paa Kibæk Station* Anlæg af et Sidespor imod Vest fra Stationens vestre Ende paa en Syd for Banen erhvervet Mergeloplagsplads (som angivet paa vedhæftede Plan),
- 3) *paa Troldhede Station* Anlæg af et Sidespor imod Øst fra Stationens østre Ende ind paa en Syd for Banen erhvervet Mergeloplagsplads (som angivet paa vedhæftede Plan),
- 4) *paa Borris Station* Anlæg af et Omløbsspor paa nordre Side af Banen tæt Øst for Stationen imellem Nr. 13,40 og 13,45 ind paa en sammesteds erhvervet Mergeloplagsplads (som angivet paa vedhæftede Plan) samt eventuelt Forsyning af Sporanlægget med centraliseret Sporskiftnings- og Centralafsaasningsapparat og Flytning eller Forandring af den der-værende Semafor.

Arbejdet herved udføres af Statsbanerne mod Refusion fra Hedeselskabet af samtlige medgaaede Udgifter, dog eksklusive Værdien af Skinner og Skinneforbindelsesdele, der uden Vederlag udlaanes af Banerne til disse Anlæg.

Erhvervelsen af den til Sporanlæggene m. m. fornødne Grund er Statsbanerne uvedkommende, hvorhos Hedeselskabet, førend Seilgaard

Sidespor kan benyttes til de heromhandlede Transporter, maa indsende skriftlig Tilladelse til Generaldirektoratet fra Sidesporets Ejer.

Forinden Anlæggene paabegyndes, deponerer Hedeselskabet et til dets forventede Udgift svarende Beløb ved Statsbanernes Hovedkasse som Kaution for rigtig Opfyldelse af de Selskabet i Anledning af Anlægget paahvilende Forpligtelser.

3.

Betjeningen og Vedligeholdelsen af de i § 2 omhandlede Sporanlæg sker ved Statsbanernes Foranstaltning, medens Hedeselskabet refunderer Statsbanerne efter aarlige af disse opgjorte Regninger de hafte Udgifter undtagen til eventuel Fornyse af Skinner og Skinnaforbindelsesdele.

4.

Sporskifterne til de ved Stationerne Kibæk, Trolhede og Borris anlagte Sidespor holdes aflaaede og fastspigrede den Tid af Aaret, da de ikke benyttes til Mergeltransporterne.

5.

Transporterne, der kun finde Sted i en aarlig samlet Periode — som Regel i Juni Maaned —, foregaar ved Ekstratog efter Statsbanernes Lejlighed efter en af disse nærmere fastsat Plan. Senest 1. Marts hvert Aar skal Hedeselskabet meddele Statsbanerne Oplysning om, hvilket Kvantum Mergel der ønskes befordret det paagældende Aar, og senest 1 Maaned, forinden Kørslen skal paabegyndes, give Banerne Hedeselskabet Underretning om Tidspunktet derfor.

For at den i nærværende Overenskomst § 7 omhandlede nedsatte Betaling skal finde Anvendelse, skal Transportmængden have et saadant Omfang, at der daglig kan føres mindst 2 Tog i den ene Retning og 1 Tog i den anden Retning, svarende til en effektiv Transport af 36 Vognladninger Mergel à 12 000 Pund.

6.

Af- og Paalæsningen af Mergel paa Jernbanevogne sker respektive paa Seilgaard Sidespor og paa de af Hedeselskabet etablerede Oplagspladser ved Kibæk, Trolhede og Borris Stationer. Arbejdet herved paahviler For-senderne efter de af Statsbanerne herfor givne Regler og skal være udført inden for de af Statsbanerne fastsatte Tidspunkter.

7.

Den Betaling, Hedeselskabet skal erlægge for Transporten, fastsættes af Statsbanerne saaledes, at Banernes Udgifter til Personale, Kul, Smørelse og Vognenes Rengøring dækkes, hvorimod der ikke beregnes noget Vederlag for Slittage paa Spor og Materiel.

8.

Statsbanerne og Hedeselskabet forbeholder sig Ret til naar som helst at opsigte denne Overenskomst med $\frac{1}{2}$ Aars forudgaaende Varsel.

Ophæves Kontrakten, reableres paa Statsbanernes Grund det nu bestaaende Forhold ved disses Foranstaltning, men for Hedeselskabets Regning, hvorhos de benyttede Materialier tilbageleveres Selskabet med Undtagelse af de af Statsbanerne leverede Skinner og Skinneforbindelsesdele.

9.

Som Sikkerhed for Indbetalingen af de i nærværende Overenskomst §§ 3 og 7 omhandlede Beløb deponerer Hedeselskabet i Statsbanernes Hovedkasse hvert Aar, forinden Transporterne tage deres Begyndelse, et af Generaldirektoratet nærmere fastsat Depositum, omtrentlig svarende til disses Udgifter.

Aarhus, d. 4. April 1889.

I Hedeselskabets Bestyrelse:

F. Mourier Petersen.

E. Dalgas.

G. Morville.

Statsbanedriften.

Generaldirektoratet.

Kjøbenhavn, den 15. April 1889.

N. Holst.

Kjer.

Mellem Generaldirektoratet for Statsbanedriften og det danske Hedeselskab er der under Forbehold af Indenrigsministeriets Approbation afsluttet følgende

Overenskomst

om

Vedligeholdelse og Benyttelse af de Sidespor, der til Brug ved Mergeltransporter fra det private Sidespor ved Sejlgaard ere anlagte:

- | | |
|--|------------------------|
| 1) tæt Vest for Herning Station — Anlægsstation | |
| 16/27 —..... | (se vedhæftede Skitse) |
| 2) paa Kibæk Station..... | (- — —) |
| 3) paa Trolldhede Station..... | (- — —) |
| 4) ca. 1 000 Alen Øst for Borris Station — An- | |
| lægsstation 934/945 —..... | (- — —) |
| 5) Nord for Skjern Station — Anlægsstation 1915/ | |
| 1935..... | (- — —) |

§ 1.

Vedligeholdelsen af Sporanlæggene udføres ved Statsbanedriftens Foranstaltning, men paa Hedeselskabets Bekostning, saaledes at dette efter Regning godtgør Statsbanedriften Udgifterne derved med Undtagelse af Udgifterne til Skinnerne og Forbindelsesdelene, idet disse Materialier uden Vederlag udlaanes til Selskabet i det nævnte Øjemed.

§ 2.

De over Sidesporene anbragte Led og bevægelige Stoppebomme skulle være forsynede med Laase, hvortil kun Statsbanedriften har Nøgler.

§ 3.

De til Sidesporene hørende Sporskifter betjenes ved Statsbanedriftens Foranstaltning. Saafremt Sidesporene i længere Tid ikke skulle benyttes, træffer Statsbanedriften de til Sikring af Sporskifterne i deres rette Stilling fornødne Foranstaltninger.

Skulde det efter Statsbanedriftens Skøn være nødvendigt af Hensyn til Driftens Sikkerhed at træffe særlige Foranstaltninger ved Sporskifterne,

da ville saadanne være at bringe til Udførelse ved Statsbanedriftens Foranstaltning.

Samtlige Udgifter ved Sporskifternes Betjening og Sikring godtgøres Statsbanedriften efter Regning.

§ 4.

I Henseende til Sidesporenes Benyttelse maa Selskabet følge de Anvisninger, som gives af Statsbanedriften, og selv sørge for fornøden Arbejds-kraft til at føre Jernbanevognene fra Stationerne henholdsvis fra Toget ind paa Sidesporene og omvendt.

§ 5.

Med Hensyn til Jernbanevognenes Benyttelse samt Af- og Paalæsning maa Selskabet følge de almindelige ved Statsbanerne gældende Regler.

§ 6.

Selskabet er forpligtet til efter Regning at godtgøre Statsbanedriften den Skade, som ved Benyttelsen af Sidesporene foranlediges paaført Statsbanernes Ejendele eller det Materiel, hvorfor disse ere ansvarlige.

§ 7.

Statsbanedriften skal have Ret til at lade Vogne henstaa paa Sidesporene, naar Selskabets Benyttelse af disse ikke derved forstyrres.

§ 8.

Statsbanedriftens Funktionærer skulle have uhindret Adgang til de Mergel-Oplagspladser, hvorpaa Sidesporene føre ind, for at kunne tilse Sporene og de derpaa henstaaende Jernbanevogne.

§ 9.

For Transporterne til eller fra Sidesporene betales Fragt efter de til enhver Tid gældende Regler, saaledes at denne Fragt for de ovenfor under 1—3 og 5 nævnte Sidespor er den samme som for henholdsvis Herning, Kibæk, Troldhede og Skjern Station, medens Fragten for det under 4 nævnte Sidespor er den samme som for Borris Station, naar Transporten ankommer østfra eller afsendes østpaa, hvorimod den i modsat Fald regnes som for Troldhede.

§ 10.

Statsbanedriften paatager sig ingen Forpligtelse til at lade bestemte Tog besørge Trafikken til og fra Sidesporene, men vil nærmere bestemme, paa hvilke Dage og med hvilke Tog Trafikken skal besørges.

Det paahviler Selskabet hvert Aar senest den 1. Marts at meddele Statsbanedriften Oplysning om Størrelsen af det Kvantum Mergel, der i det paagældende Aar ønskes transporteret, hvorefter Statsbanedriften i betimelig Tid underretter Selskabet om Tidspunktet for Transporterne.

§ 11.

Denne Overenskomst kan saavel fra Statsbanedriftens som fra Selskabets Side opsiges med et halvt Aars Varsel.

Naar Overenskomsten er ophævet, genoprettes paa Statsbanernes Grund de før Sidesporenes Anlæg bestaaende Forhold ved Statsbanedriftens Foranstaltning, men paa Selskabets Bækostning, hvorhos de af Selskabet i sin Tid betalte Materialier tilbageleveres til dette, medens Skinner og Forbindelsesdele ere Statsbanernes Ejendom.

§ 12.

Selskabet afholder Udgifterne ved Stemplingen af denne Overenskomst.

I Hedeselskabets Bestyrelse.

Aarhus, den 10. April 1897.

Mourier Petersen.

Morville.

Ludvig Schrøder.

Generaldirektoratet for Statsbanedriften.

Kjøbenhavn, den 26. April 1897.

P. G. V.

Haarlov.

Fridericia.

Nærværende Overenskomst approberes herved.

Indenrigsministeriet, den 13. Maj 1897.

P. M. V.

Nørgaard.

Mortensen.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Bilag 9.

København, den 12. Juni 1908.

I tvende Skrivelser af 23. og 25. Maj d. A. har Ministeriet udbedt sig Generaldirektionens Ytringer over den med Bilag hoslagt tilbagefølgende Skrivelse — J. Nr. 2620 c — fra Landbrugsministeriet vedrørende Anlæg af et Sidespor fra Langaa-Struer Banen for Vester Vandet og Omegns Mergelforening henholdsvis den ligeledes tilbagefølgende Skrivelse fra nævnte Mergelforening vedrørende Anlæg af samme Sidespor.

I denne Anledning skal Generaldirektionen under Henvisning til Skrivelser herfra af 11. April f. A. og 20. Februar d. A. tillade sig at meddele, at de i førstnævnte Skrivelse omhandlede Betingelser, paa hvilke man kan anbefale til Ministeriet, at det ønskede Sporanlæg ved Vogterhus Nr. 16 mellem Rindsholm og Rødkjærsbro Stationer bringes til Udførelse, vare saalydende:

- 1) Sidesporet, der ikke maa gives Fald mod Banen, anlægges som vist med rødt paa vedlagte Plan. Der anbringes Hegn i den paa Planen med rød Punktering angivne Linie, hvorhos der over Sidesporet, i hvilket der indlægges et Afløbssporskifte, anbringes et Led, som forsynes med Laas, hvis Nøgle skal være i Statsbanernes Værge.

Afløbssporskiftet og Tilslutningssporskiftet til Statsbanernes Hovedspor forsynes med fornødent Sikringsanlæg.

- 2) Statsbanernes Ejendomsgrænser ud for Sidesporet afmærkes med varige Mærker.
- 3) Det med Sidesporets Anlæg og fremtidige Vedligeholdelse samt eventuelle senere Fjernelse forbundne Jordarbejde, Chaussering, Fremstilling af Vandaflob m. v. sker ved Mergelforeningens Foranstaltning og paa sammes Bekostning, men efter Statsbanernes Anvisning.

Alle øvrige Arbejder ved Anlægget, Bevogtningen, Vedligeholdelsen og den eventuelle senere Fjernelse af Sidesporet — herunder det i Punkt 1 nævnte Hegn og Led m. v. — udføres ved Statsbanernes Foranstaltning, men paa Mergelforeningens Bekostning, saaledes, at denne godtgør Statsbanerne de dermed forbundne Udgifter efter Regning.

Regning paa Udgifterne til Sidesporets Bevogtning og Vedligeholdelse vil blive tilstillet Mergelforeningen indtil videre ved Udgangen af hvert Kalenderaar.

- 4) I Leje af Statsbanernes Areal abcd — jfr. Planen — yder Mergelforeningen til Statsbanerne en Afgift paa 10 Kr. aarlig; Beløbet betales aarlig forud til Rindsholm Station hver 1. Januar. Den første Afgift beregnes dog kun fra den 1. i den Maaned, i hvilken Sidesporet er færdigt til at tages i Brug, og indbetales forinden Sporets Ibrugtagning tillige med Lejeafgiften for det nærmest følgende Aar, Afgiften betales, hvad enten Sidesporet bruges af Mergelforeningen eller ej. Bygninger maa kun opføres paa Arealet efter Statsbanernes forud erhvervede Samtykke.
- 5) Sidesporet maa kun bruges til Forsendelser i hele Tog og paa mindst 8 Vognladninger af Mergel. Befordring af Jernbanevogne til Sporanlægget sker ved Statsbanernes Foranstaltning efter disses Tid og Lejlighed ved Særtog i et nærmere aftalt Tidsrum af Aaret. Befordring af Jernbanevogne til og fra Sidesporet med ordinære Tog finder ikke Sted. Fragten for Forsendelser, der afsendes imod eller ankomme fra Vest, beregnes som for Rødkjærsbro Station, i modsat Retning som for Rindsholm Station. Ekspeditionen foretages paa Rindsholm Station.
- 6) I Henseende til Brugen af Sidesporet ville Statsbanernes Anvisninger være at følge, ligesom de almindelige ved Statsbanerne gældende Regler med Hensyn til Jernbanevognenes Benyttelse samt Paa- og Aflæsning skulle følges. Al Skade, der ved Benyttelsen af Sidesporet med eventuelle senere Udvidelser — jfr. Punkt 9 — maatte paaføres Statsbanernes Ejendele eller Materiel, for hvilke disse maatte være ansvarlige, godtgøres Statsbanerne af Mergelforeningen efter Regning.
- 7) Statsbanerne skulle have Ret til at lade Vogne henstaa paa Sidesporet, naar Mergelforeningens Benyttelse af samme ikke derved forstyrres.
- 8) Statsbanernes Funktionærer skulle have uhindret Adgang til Sidesporet.
- 9) Forandringer i eller Udvidelser af Sidesporet maa ikke foretages uden Statsbanernes forud erhvervede Samtykke. For alle Forandringer eller Udvidelser, hvorom Enighed maatte opnaas, blive de foranstaaende Betingelser ogsaa gældende, for saa vidt der ikke fra Statsbanernes Side træffes anden Bestemmelse.
- 10) For saa vidt der ønskes tilvejebragt Tilkørsel til Mergellæssepladsen gennem Vogterhushaven, vil dette kunne indrømmes paa Betingelse af, at Foreningen afholder alle de dermed forbundne Udgifter, herunder Udgiften til Hegnsforandring og til Godtgørelse til Beboerne af Vogterhuset for Afsavn af det til Vejen indtagne Areal.
Godtgørelsens Størrelse fastsættes af Statsbanerne.
- 11) For saa vidt Statsbanerne maatte ønske at foretage en Omlægning eller Aflægning af Sidesporet m. m., skulle de have Ret til naar som helst at foretage en saadan Omlægning eller Aflægning, og de dermed forbundne Udgifter ville være at betale af Mergelforeningen efter Regning, uden at Foreningen har noget Krav paa Erstatning for de midlertidige eller vedvarende Afbrydelser i Trafikken paa Sidesporet m. m., der maatte blive en Følge deraf. De i saadanne Tilfælde af Mergelforeningen betalte Materialier, der ikke paa ny maatte finde Anvendelse i Sidesporet m. m., blive da enten at tilbagelevere eller at afkøbe Foreningen til en Pris sva-

rende til den Værdi, de efter Statsbanernes Skøn til den Tid maatte have med Fradrag af Omkostningerne ved Banelegemets Istandsættelse, Hegnsflytningen, eventuelt Grænseafsætning ved Landinspektør m. m. Den i Punkt 4 omhandlede Afgift erlægges kun for Tiden indtil Sidesporets Fjernelse.

- 12) Som Sikkerhed for Opfyldelsen af de Mergelforeningen i Henhold til ovenstaaende paahvilende Forpligtelser udsteder Mergelforeningen en Deklaration, som vil være at forsyne med en af Fællesforeningen »Alhedens Mergelforsyning« underskrevet Erklæring om, at Fællesforeningen er solidarisk forpligtet med Vester Vandet og Omegns Mergelforening med Hensyn til samtlige denne Forening i Henhold til Deklarationen paahvilende Forpligtelser.
- 13) Som Sikkerhed for Dækning af Statsbanernes Udgifter ved Sidesporanlægget maa der, forinden Arbejdet paabegyndes, indbetales et Beløb af 5 700 Kr. i rede Penge. Beløbet forrentes ikke, og Statsbanerne forbeholder sig under Arbejdets Gang at forlange yderligere Indbetalinger, hvis Beløbet maatte vise sig utilstrækkeligt. Naar Arbejdet ved Spor-anlægget er endt, vil der finde en endelig Afregning Sted, efter hvis Udvisende Mergelforeningen er pligtig straks at efterbetale, hvad Arbejdet efter Statsbanernes Opgørelse har kostet mere end indbetalt, medens et muligt Overskud vil blive tilbagebetalt. |

Med Anbefaling, at Tilladelsen til Spor-anlægget gives paa de saaledes anførte Betingelser, tillader man sig at henstille, at Mergelforeningen henvises hertil til videre Forhandling om Sagen.

Med Ministeriets Afgørelse bedes Planen tilbagesendt.

Sagen har været behandlet paa Generaldirektionens Fællesmøde den 4. ds. under Løbe-Nr. 878.

Ambt.

P. Hiort-Lorenzen.

Ministeriet for offentlige Arbejder.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Bilag 10.

København B., den 5. Februar 1910.

Under Henvisning til det ærede Hedeselskabs Skrivelse uden Dato, modtaget her den 5. September 1909, tilsender man herved Selskabet et Forslag til Anlæg af et Aflæsningsspor for Mergel ved Finderup-Stanghede Sognevej, Overkørsel Nr. 101 paa Viborg-Herning Banen, idet bemærkes, at man skal være villig til at indstille til Ministeriet, at Sporet anlægges paa nedenstaaende Betingelser:

- 1) Sidesporet, de ikke maa gives Fald mod Banen, anlægges som vist med rødt paa vedlagte Plan.

Sidesporet forsynes med et Afløbssporstykke eller en bevægelig Stoppebom samt med fornødent Sikringsanlæg.

- 2) Statsbanernes Ejendomsgrænser ud for Sidesporet afmærkes med varige Mærker.
- 3) Det med Sidesporets Anlæg og fremtidige Vedligeholdelse samt eventuelle senere Fjernelse forbundne Jordarbejde, Chaussering, Fremstilling af Vandafløb m. v. sker ved Sidesporejernes Foranstaltning og paa disses Bekostning, men efter Statsbanernes Anvisning.

Alle øvrige Arbejder ved Anlægget, Bevogtningen, Vedligeholdelsen og den eventuelle senere Fjernelse af Sidesporet udføres ved Statsbanernes Foranstaltning, men paa Sidesporejernes Bekostning, saaledes at disse godtgøre Statsbanerne de dermed forbundne Udgifter efter Regning, herunder ogsaa eventuelle Udgifter til Grænseafsætning ved Statsbanernes ledende Landinspektør.

Regning paa Udgifterne til Sidesporets Bevogtning og Vedligeholdelse vil blive tilstillet Sidesporejerne indtil videre ved Udgangen af hvert Kalenderaar.

- 4) Sidesporet maa kun bruges til Forsendelse i hele Tog paa mindst 4 Vognladninger af Mergel. Befordring af Jernbanevogne til Sporanlægget sker ved Statsbanernes Foranstaltning efter disses Tid og Lejlighed ved Særtog i et nærmere aftalt Tidsrum af Aaret. Befordring af Jernbanevogne til og fra Sidesporet med ordinære Tog finder ikke Sted. Fragten for Forsendelser, der afsendes imod eller ankomme fra Syd, beregnes som for Bækkelund Holdeplads; i modsat Retning som for Skjelhøje Holdeplads. Ekspeditionen foretages paa Skjelhøje Holdeplads.

- 5) I Henseende til Brugen af Sidesporet ville Statsbanernes Anvisninger være at følge, ligesom de almindelige ved Statsbanerne gældende Regler med Hensyn til Jernbanevognenes Brug samt Paa- og Aflæsning skulle følges. Al Skade, der ved Brugen af Sidesporet med eventuelle senere Udvidelser — jfr. Punkt 8 — maatte paaføres Statsbanernes Ejendele eller Materiel, for hvilket disse maatte være ansvarlige, godtgøres Statsbanerne af Sidesporejerne efter Regning.
- 6) Statsbanerne skulle have Ret til at lade Vogne henstaa paa Sidesporet, naar Sidesporejernes Brug af samme ikke derved forstyrres.
- 7) Statsbanernes Funktionærer skulle have uhindret Adgang til Sidesporet.
- 8) Forandringer i eller Udvidelser af Sidesporet maa ikke foretages uden Statsbanernes forud erhvervede Samtykke. For alle Forandringer eller Udvidelser, hvorom Enighed maatte opnaas, blive de foranstaaende Betingelser ogsaa gældende, for saa vidt der ikke fra Statsbanernes Side træffes anden Bestemmelse.
- 9) Statsbanerne skulle have Ret til at foretage saadanne Forandringer ved Sidesporet, som de af Hensyn til Driftens Sikkerhed eller af andre Grunde maatte anse for ønskelige, og til naar som helst at lade dette fjerne og de nuværende Forhold genoprette. De med Forandringen eller Fjernelsen forbundne Udgifter ville være at godtgøre af Sidesporejerne efter Regning — jfr. Punkt 3 —, uden at disse have noget Krav paa Erstatning for de midlertidige eller vedvarende Afbrydelser i Trafikken paa Sporet, som maatte blive en Følge deraf. I saadanne Tilfælde bliver de af Sidesporejerne betalte Materialier, der ikke paa ny maatte finde Anvendelse i Sidesporet, enten at afgive til disse eller at afkøbe dem til en Pris, svarende til den Værdi, de efter Statsbanernes Skøn til den Tid maatte have. Saafremt der ydes Statstilskud til Anlægget af Sidesporet, tilfalder der Statskassen en til Forholdet mellem Statstilskuddet og den samlede Anlægsudgift svarende Del af Værdien af de indvundne Materialier.
- 10) Som Sikkerhed for Opfyldelsen af de Sidesporejerne i Henhold til ovenstaaende paahvilende Forpligtelser udstede disse en Deklaration, der vil være at tinglæse og notere som Hæftelse paa den eller de Ejendomme, paa hvilke Sporet føres ind.
- 11) Som Sikkerhed for Dækning af Statsbanernes Udgifter ved Sidesporanlægget maa der, forinden Arbejdet paaabegyndes, til Statsbanernes Kassekontor i Aarhus indbetales et Beløb paa 5 250 Kr.

Saafremt det under Arbejdets Gang skulde vise sig, at Beløbet er utilstrækkeligt, vil der blive forlangt yderligere Indbetaling.

Naar Arbejdet er endt, vil der finde en endelig Afregning Sted, efter hvis Udvisende Sidesporejerne ere pligtige til at efterbetale, hvad Arbejdet efter Statsbanernes Opgørelse maatte have kostet mere end indbetalt, medens et muligt Overskud vil blive tilbagebetalt.

Sikkerhedsbeløbet forrentes ikke.

Det bemærkes, at Kassekontorets Kvitteringer kun have Gyldighed, naar de ere noterede i Kassekontrollen.

De aarlige Udgifter ved Vedligeholdelse m. m. og Bevogtning anslaaes til ca. 200 Kr., idet forudsættes, at Sidesporet bruges indtil 20 Dage i Aaret.

Man imødeser herefter en behagelig Meddelelse, om de Beboere, der ønske at bruge Sidesporet, kunne indgaa paa disse Betingelser. I bekræftende Fald vil Udkast til den i Punkt 8 nævnte Deklaration blive tilsendt Hedeselskabet, naar Ministeriets Samtykke er erhvervet herfra.

Det skal bemærkes, at det fra Ministeriets Side muligt vil blive fordret, at Sidesporejerne forpligte sig til at betale Værdistigningsafgift i Overensstemmelse med de Regler, som maatte blive givne ved Lov om Erlæggelse af saadan Afgift af fremtidige Sidespor.

Nærværende Tilbud er bindende for Statsbanerne i 9 Maaneder fra Dags Dato.

Bilaget bedes tilbagesendt.

Juul.

P. Hiort-Lorenzen.

Til det kgl. danske Hedeselskab, Viborg.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Bilag 11.

København B., den 2. August 1915.

Under Henvisning til Selskabets Skrivelse af 11. Maj d. A. vedrørende tvende fra Flø Mergelselskab og fra Lundfod Mergelselskab fremkomne Ansøgninger om Anlæg af private Sidespor fra Funder-Bramminge Banen henholdsvis ved det til Banestrækningen Vejle-Herning hørende Vogterhus Nr. 34 og ved Lundfod Billetsalgssted, skal man herved meddele, at Anlæg af saadanne Sidespor — saafremt Tilladelse hertil gaves — overensstemmende med de sædvanlig fulgte Regler maatte bekostes af vedkommende Selskaber. Hvad angaar Sidesporet ved Vogterhus 34 vil disse Udgifter for Selskabet imidlertid kunne undgaas, idet man i nærværende Tilfælde vil kunne gaa med til, at Aflæsning af Mergelen sker fra fri Bane paa følgende Betingelser:

- 1) Paa vedkommende Sted, hvis nærmere Beliggenhed vil være at fastslaa efter Forhandling med vedkommende Banebestyrer, tilvejebringes en Aflæsningsplads. Dennes Størrelse vil være at bestemme af Statsbanerne. Der træffes derhos saadanne Foranstaltninger, som af Banebestyreren maatte foreskrives til Sikring af Banens Skraaninger, af Vandets frie Løb i Banens Grøfter m. v. Arbejdet udføres ved Selskabets Foranstaltning efter Statsbanernes Anvisninger, idet dog Statsbanerne forbeholder sig Ret til at udføre en saa stor Del deraf, som de af Hensyn til Driftens Sikkerhed eller af andre Grunde maatte anse for ønskeligt, og forbeholder sig frit Valg med Hensyn til Arbejdsmaaden. De Udgifter, der paaføres Statsbanerne ved Tilsyn med Arbejdet og ved den Del af Arbejdet, som de eventuelt selv udfører, godtgøres Statsbanerne af Selskabet efter Regning.

Aflæsningspladsen maa ikke tages i Brug, forinden den er godkendt af Banebestyreren.

- 2) Aflæsningen af Mergelen sker ved Selskabets Foranstaltning saa hurtigt som muligt og med ikke mindre end 4 Mand pr. Vogn. Møder der ved Mergeltogets Ankomst til Aflæsningsstedet intet Mandskab eller utilstrækkeligt Mandskab til Aflæsningen, medtages Vognene til en af de nærmest liggende Stationer eller Holdepladser, og Mergelen maa da afhentes der af Selskabet.

- 3) Mergel, som paa Afæsningsstederne kommer til at ligge paa Statsbanernes Grund, skal straks fjernes fra Spor og Banlegeme og snarest muligt fra Statsbanernes øvrige Grund. Bliver Mergelen efter Statsbanernes Skøn ikke fjernet hurtigt nok, har disse Ret til at fjerne den; de Statsbanerne herved paaførte Udgifter godtgøres disse efter Regning af Selskabet.

Inden hvert Aars 1. November skal Mergel, som ligger indenfor en Afstand af 25 m fra Spormidten, udjævnes eller fjernes saaledes, at den ikke ligger højere end Planum.

Bliver disse Betingelser ikke overholdte, vil vedkommende Afæsningssted blive inddraget.

- 4) Statsbanerne skal have Ret til, naar deres Tarv nødvendiggør det, at tage de givne Tilladelser tilbage og at genoprette de tidligere Forhold ved Afæsningsstederne; de Statsbanerne herved paaførte Udgifter godtgøres disse efter Regning af Selskabet.
- 5) Mergelkørselen sker eventuelt med særlige Tog efter Bestemmelse af vedkommende Trafikbestyrer og med Hensyn til Rækkefølgen, hvori Mergelsendingerne skal leveres til de forskellige Afæsningssteder paa fri Bane paa Stationer og Holdepladser, er Selskabet underkastet Trafikbestyrerens Bestemmelse.
- 6) Senest 1 Maaned før Kørselens Begyndelse skal Selskabet tilstille Trafikbestyreren en Fortegnelse over det Antal Vogne, der skal forsendes til Afæsningsstedet, med Oplysning om, hvorfra Forsendelserne skal finde Sted, og efter Afgivelsen af denne Fortegnelse maa Selskabet ikke modtage Afbestillinger eller Nybestillinger af sine Medlemmer uden efter forudgaaende Forhandling med Trafikbestyreren.
- 7) Den i de reglementariske Bestemmelser for Godsbefordring paa Statsbanerne fastsatte Afæsningsfrist kommer ikke til Anvendelse for Afæsningspladsens Vedkommende. Trafikbestyreren meddeler, naar Vognene skal være tømte af Hensyn til deres Befordring tilbage til Paalæsning.
- 8) Fragten for Forsendelsen til Afæsningspladsen beregnes til den i Forsendelsens Retning hinsides Afæsningspladsen nærmest liggende Station, Holdeplads eller lignende. Saafremt Forsendelsen ikke udgaar fra en Station eller Holdeplads, men fra et privat Sidespor paa fri Bane, beregnes Fragten derhos fra den fra Afæsningspladsen fjernest liggende Nabostation eller Naboholdeplads til vedkommende Sidespor.

Sendingerne adresseres til Selskabet.

- 9) Hvis Selskabet overfor Statsbanerne fremsætter skriftlig Begæring om at betale Fragten for sine Sendinger samlet, vil der kunne gives Selskabet Kredit, saaledes at Fragten betales samlet hver Maaned efter Regning. Som Sikkerhed for Fragtens Betaling maa der i saa Fald af Selskabet indbetales et nærmere opgivet Beløb i rede Penge. Beløbet forrentes ikke.
- 10) Hedeselskabet hæfter overfor Statsbanerne for de Beløb, som Mergelselskabet maatte blive Statsbanerne skyldigt efter foranstaaende Bestemmelse samt ved ikke at overholde Bestemmelserne i Lov af 13. Maj 1911 om Statsbanernes Takster m. m. og i de reglementariske Bestemmelser for Godsbefordring.

For Lundfod Mergelselskabs Vedkommende skal man bemærke, at man er villig til paa de samme Betingelser som foran at tillade Aflæsning af Mergel fra fri Bane i Nærheden af Lundfod Billetsalgssted — der iøvrigt forsynes med offentligt Sidespor — eller eventuelt fra Hovedsporet ved selve Billetsalgsstedet, idet der dog, saafremt Aflæsningspladsen anlægges paa selve Lundfod Billetsalgssted, vil være at svare en af Statsbanerne fastsat aarlig Leje af det benyttede Areal. Man skønner derfor ikke rettere, end at Anlægget af et særligt Mergelaflæsningsspor ogsaa for Lundfods Vedkommende vil kunne undgaas.

Om hvorvidt Generaldirektionens heromhandlede Forslag vedrørende Mergeltransporterne kan tiltrædes, udbeder man sig en Meddelelse.

Flensborg,
kst.

Til det danske Hedeselskab, Viborg.

Projekter

til

fastliggende Mergelbaner til Transport af Mergel og af andre Varer.

Valget af Retningslinierne for de nedenfor omhandlede Baner er sket i Henhold til en af Kommissionens Underudvalg foretagen Undersøgelse paa Stedet af de paagældende i Kommissionens Indstilling nærmere omtalte Egne og gaar i Overensstemmelse med de heri fremsatte Bemærkninger ud paa følgende:

Abildaabanen. Linien er ført ud fra den projekterede Videbæk Station i nordlig Retning Vest om Solso og videre ad Abildaadalen til Tiphede. Alternativt er Banen projekteret udgaaende fra Spjald Station mod Øst til Solso og herfra videre ad en Linie sammenfaldende med den foran omtalte.

Hogagerbanen. Banen udgaar fra den Station, der forudsættes anlagt ved Feldborg, passerer derefter Mergelgraven sammesteds, hvorefter den er ført i nordvestlig Retning over Abildholt og Hogager til Tinkerdals Mose.

Hodsagerbanen. Banen udgaar ligesom Hogagerbanen fra Feldborg Station og følger paa den første Strækning samme Retningslinie som sidstnævnte Bane. Fra et Punkt ca. 2 km Vest for Feldborg drejer den mod Sydvest og ender umiddelbart ved Hodsager Kirke. I Forbindelse med denne Linie er forudsat en Sidebane til Hogager m. v. sammenfaldende med den nordlige Del af den foran beskrevne Bane.

Retningslinierne er nærmere angivne paa vedhæftede Oversigtskort, Plan 3.

De til Banerne udarbejdede Projekter bestaar iøvrigt af:

- 1 Oversigtskort, Maalestok 1 : 100 000,
- 6 Stkr. Generalstabskort, Maalestok 1 : 20 000, hvorpaa Banelinierne er indlagt med rødt, samt
- 2 Stkr. Længdeprofiler med Maalestok 1 : 20 000 for Længder og 1 : 500 for Højder.

Disse Aktstykker er i Forbindelse med Betænkningen afgivne til Ministeriet for offentlige Arbejder.

Til Projekterne hører endvidere de nedenfor omtalte Overslag.

I. ANLÆGET.

Udarbejdelse af Projekterne er foretaget paa Grundlag af følgende tekniske Bestemmelser:

Der er forudsat en Sporvidde af 750 mm, idet denne Vidde findes mellem de i Udlandet for Baner af denne Art anvendte Normalmaal, saaledes at Materialier og Tilbehør dertil altid vil være lettere tilgængelige. Muligen vil dog en Sporvidde af 700 mm blive foretrukken af Hensyn til, at Hedeselskabet hidtil har anvendt denne, men en saadan Forandring vil ikke have nævneværdig Indflydelse paa de i det følgende foretagne Beregninger m. v.

Planumsbredden er sat til 2,6 m med Oprunding 5 cm. Ved Dæmninger paa 2 m er Bredden regnet forøget med 20 cm og fremdeles med 20 cm for hver yderligere 2 m Forøgelse af Højden.

Der er forudsat Grøfter med Bundbredde 30 cm og normal Dybde 25 cm langs begge Sider af Banen.

Ballastlagets Tykkelse er regnet til 15 cm maalt fra Planumsmidte til Skinneunderkant. Bredden foroven 1,6 m og forneden 2,2 m.

Skinnevægten er sat til 12 kg pr. m; Vægten af *Svellerne* (Staalsveller) til 5,6 kg pr. m og Længden af Svellerne til 1,25 m.

Skinner og Sveller er paaregnet samlet til Sporrammer af 5 m Længde med 8 Sveller under hver, og der vil under disse Forudsætninger kunne regnes med et tilladeligt *Hjultryk* af 2 750 kg, hvorefter Maksimælvægten af *Lokomotiverne* bliver 11 ts for en to-akslet Maskine.

Hvad *Stigningsforholdene* angaar, da har disse maattet rette sig efter Terrainet. Med rimeligt Jordarbejde har det i de fleste Tilfælde været muligt at nøjes med en Maksimumsstigning af 10 pro mille, kun for Linien Spjald-Solsø har det været nødvendigt at gaa til en Maksimumsstigning af 14 pro mille.

En normal Maskintype af fornævnte Vægt vil da kunne paaregnes at trække en Togvægt af henholdsvis 96 og 74 ts.

Der er regnet med *Vogne* af 2,5 m³ Rumfang; en Vogn, læsset med Mergel, vil da veje ca. 6,5 ts, hvorefter Vognantallet pr. Tog vil blive henholdsvis 14 og 11 svarende til 35 og 27,5 m³ Mergel.

Kørehastigheden vil med den forudsatte Maskine paa Maksimumsstigningerne være 10 km pr. Time, men kan iøvrigt ansættes til 20 km, saaledes at man kan paaregne en Middelhastighed af 15 til 18 km i Timen.

Vognlængden kan regnes til ca. 3,2 m, og Længden af Lokomotivet til 5,4 m, hvorefter en Toglængde bliver 40—50 m, Længden af frit Spor paa Omløbsspor bør da sættes til 65 m og Totallængden mellem Sporskifterne, disse incl., til 100 m.

Aflæssepladser med tilhørende Vej og Omløbsspor er paaregnet anlagte i det i Overslagene anførte Antal. Noget bestemt Sted er ikke angivet for disse Aflæssepladser, men de kan anlægges, hvor der maatte vise sig Trang dertil. En Aflæsseplads med Vej og Omløbsspor er dog forudsat anlagt ved Liniernes Endepunkter.

For de her omhandlede Mergelbaner vil der blive Tale om *Tilslutning til Stats- eller Privatbaner* paa følgende Stationer: Videbæk eller Spjald og Feldborg.

Ved Anordningen af Tilslutningerne vil der være at tage Hensyn til, at Trafikken maa forudsættes at gaa i begge Retninger, og man maa derfor ved passende Indretninger lette Omladningen saavel fra Hovedbanen til Mergelbanen som omvendt.

Hvad det detaillerede Anlæg af Tilslutningen angaar, da maa det selvfølgelig afhænge af de i hvert enkelt Tilfælde givne Forhold. Det kan derfor ikke fastslås i Almindelighed, men man skal dog nedenfor antyde, hvorledes man i Hovedsagen har tænkt sig det udført, jfr. den vedhæftede skematiske Fremstilling, Plan 4.

Ved den normalsporede Bane anlægges et Omløbsspor, fra hvis Midte et Stikspor føres ud. Længden af Omløbssporet bør da være saaledes, at 4 à 5 Normalsporvogne kan faa Plads paa hver Side af Sporskiftet for Stiksporet. Sættes Længden af et Sporskifte fra Tungespids til Frispor til 45 m og Længden af en Godsvogn til 9 m, vil Længden af Omløbssporet blive ca. 200 m. Stiksporet bør have en effektiv Længde af ca. 20 m. Paa den ene Side af Stiksporet anbringes da et lavere liggende Smalspor, ca. 0,4—0,5 m under Normalsporet; saaledes at Overkanten af Tipvognene kommer noget under Normalsporvognenes Bund, og paa den anden Side tilvejebringes en Rampe, ca. 2,5 m over Normalsporet, saaledes at Tipning i Normalsporvognene kan foregaa direkte. Længden af den vandrette Del af Rampen foreslås til ca. 20 m og Faldet paa Sporet til 33 pro mille. Længden af Sporet vil da blive ca. 100 m. Det lavtliggende Spor samles med dette som en Gaffel udenom Normalsporet, og der anlægges ved Forgreningen et Omløbsspor. Stiksporet bør anlægges 3-strengt, hvorved det vil blive muligt for Smalspormaskinen at foretage Rangering af Normalsporvognene med Anvendelse af et Rangertov med Trisser.

Længden af Normalspor vil andrage ca. 300 m maalt fra Tungespids. Bekostningen derved vil, naar man regner med 22,5 kg Skinner med passende Tillæg for Sporskifter, kunne sættes til ca. 6 000 Kr., hvortil kommer Sikring af Omløbssporets Sporskifter. Udgifterne dertil er afhængige af lokale Forhold og kan derfor ikke nøjere angives, men regnes rundt et Beløb af ca. 2 000 Kr., vil Udgifterne ved den Del af Tilslutningsstationen, som i Henhold til de i Kommissionens Indstilling foreslaaede Regler skal udføres og bekostes af Statsbanerne, andrage ca. 8 000 Kr.

De supplerende Arbejder, hvoraf det væsentligste er Rampeanlægget, kan ansættes til ca. 2 000 Kr.; det fornødne Smalspor og Jordarbejde er medregnet i Overslaget for Mergelbanen henholdsvis under »Overbygning« og »Fremstilling af Planum«.

Angaaende de enkelte Tilslutninger anføres følgende:

Videbæk. Omløbssporene m. v. er forudsat anlagt ved Stationens Nordside (Vestside), saaledes at Krydsning med Statsbanen ved dens

eventuelle Forlængelse ud over Videbæk kan undgaas. En Krydshing ude af Niveau vil i det flade Terrain være meget bekostelig.

Spjald. Tilslutningen er tænkt ved Stationen Nordende Øst for Sporet, hvor Stationens Læssespor findes. Terrainets Højde over Sporene vil kunne udnyttes ved Rampeanlægget, saaledes at dette muligen kan stille sig lidt gunstigere end regnet.

Feldborg. Mellem Stationen og Mergelgraven er projekteret et 3-strengt Spor, for at normalsporede Vogne kan læsses direkte fra Graven. Da Oplandet for Mergelbanen til Hodsager og Hogager ligger Vest for den projekterede Statsbane, er der forudsat en Krydsning ude af Niveau Nord for Stationen.

Til Overslagene skal iøvrigt bemærkes følgende:

Den foran omtalte Undersøgelse i Marken har ikke taget Sigte paa Projekteringen i Enkelthederne, og man har paa nærværende Tidspunkt ikke fundet det fornødent at foretage en saadan Undersøgelse. De til Arealerhvervelsen anslaaede Beløb, Broernes Spændvidde og de for saadanne Bygningsværker angivne Overslagssummer maa derfor kun betragtes som ganske kalkulatoriske. Det samme gælder Tilslutninger til bestaaende eller projekterede Stationer paa Trafikbanerne.

Generalstabskortene er fra Tiden 1870—73, saa det er muligt, at Linierne paa Grund af senere Bebyggelse ikke kan føres som vist paa Kortene, men maa underkastes Ændringer, der dog for Jordarbejdets Vedkommende næppe i højere Grad kan antages at ville medføre Fordyrelser, da man uden Vanskelighed vil kunne gaa til væsentlig mindre Kurveradier end foreslaaet. I Projekterne er med en enkelt Undtagelse forudsat en Minimumsradius af 300 m.

I Indstillingen er det forudsat, at Mergelselskabets Medlemmer i Almindelighed afgiver fri Jord til Bane og Læssepladser, og ved Beregningen af Udgiften til Arealerhvervelsen er dette Forhold taget i Betragtning paa følgende Maade:

Paa den Tilslutningsstation (eller Mergelgraven, hvor Banen som ved Feldborg har direkte Forbindelse med en saadan) nærmest liggende Del af Banen antages det, at der blandt Lodsejerne ikke eller kun i ringe Antal findes Medlemmer. Der er derfor regnet fuld Erstatning for Arealerhvervelse for en Strækning, der for de her omhandlede Baner skønsmæssig er ansat til 3 km. De udenfor liggende Strækninger af Banen forudsættes saa godt som udelukkende ført over Interessenternes Jorder, og der er derfor for disse Strækninger kun regnet erstattet en Brøkdel af, hvad der anses for fuld Erstatning, hvilken Brøkdel for de her nævnte Baner skønsmæssig er ansat til $\frac{1}{10}$.

Under Hensyn til, at Banerne kun forudsættes fastliggende indenfor en begrænset Aarrække, har man ment at kunne betragte Erstatningen som faldende i 2 Dele, nemlig for det første en Erstatning for Skade og Ulemper en Gang for alle, som udredes af Banens Anlægs kapital, og for det andet en aarlig Erstatning for Afsavn af Jorden, hvortil Udgiften afholdes af Banens Drift.

Den første Erstatning formenes passende at kunne ansættes til Halvdelen af Jordværdien, der for de her betragtede Baner anslaaes til 400 à 500 Kr. pr. ha. Den sidste Erstatning skønnes at kunne ansættes til $\frac{1}{5}$ af Jordværdien.

Forbruget af Jordareal vil incl. Endestationer og Aflæssepladser andrage henimod 1 ha pr. km, og Erstatningen en Gang for alle for Grundafstaaelsen er da regnet til 200 à 250 Kr. pr. km Bane for den første Del af Banen og 20 à 25 Kr. for Resten og den aarlige Erstatning for Afsavn til 80 à 100 Kr., henholdsvis 8 à 10 Kr.

Ved Beregningen af Overslagets øvrige Poster bereder de stærkt svingende Konjunkturer Vanskeligheder, og man har derfor ikke lagt de for Tiden herskende, exceptionelt høje Priser til Grund, men derimod de sædvanlige Overslagspriser for Tiden umiddelbart før Krigen.

Der er ved samtlige Baner udover, hvad der medgaar til den paa Kortene angivne Linie med tilhørende Sidespor, paaregnet anskaffet et vist nærmere angivet Kvantum bevægeligt Spor. I Overslaget er dette kun medtaget som Skinner og Sveller med Tilbehør, medens Lægning m. v. deraf ikke er regnet.

De nedenfor aftrykte Overslag udviser herefter følgende Anlægsomkostninger:

Abildaabanen.

Videbæk-Tiphede	138 000 Kr.
eller pr. km. ca. 13 650 Kr.	
Spjald-Tiphede	162 000 —
eller pr. km. ca. 13 000 Kr.	

Hogagerbanen.

Feldborg-Hogager m. v.	143 500 —
eller pr. km ca. 13 500 Kr.	

Hodsagerbanen.

Feldborg-Hodsager	135 000 —
eller pr. km ca. 14 700 Kr.	
Sidelinie til Hogager m. v.	50 000 —
eller pr. km ca. 7 600 Kr.	

(Trafikken paa denne Linie regnes at kunne besorges med det Materiel, som anskaffes til Hodsagerbanen).

Forsaavidt der i Forbindelse enten med Hogagerbanen eller med Hodsagerbanen ønskes anlagt et Normalspor mellem Mergelgraven og Statsbanestationen til direkte Læsning af Statsbanevogne, vil Sporet paa denne Strækning kunne lægges som 3-streng, og Merudgiften vil med den forudsatte Beliggenhed af Stationen kunne anslaaes til ca. 18 000 Kr.

OVERSLAG

over

Udgifterne ved Anlæg af en Mergelbane, Videbæk—Tiphede.

Længde: 10,1 km, Sporvidde: 750 mm.

Arealerhvervelse.

3 ha à 250 Kr.	750 Kr.
ha à » —	» —
7 ha à 250 — × 0,1	175 —

925 Kr.

Anlægget:

Fremstilling af Planum:

Jordarbejde incl. Sikrings- og Beklædningsarbejdet 12 900 m ³ à 0,80 Kr.	10 300 —
--	----------

Overskæring af Vandløb og Veje:

Til Rør anslaas.....	2 000 Kr.
Til Broer og Viadukter	» —
Til Vejoverskæringer	1 300 —
	3 300 —

Overbygning (12 kg Skinner):

Hovedspor 10,1 km
Sidespor 0,8 —
Flytteligt Spor . 3,0 —

Ialt 13,9 km à 4 570 Kr. 63 500 Kr.

Transport, Balla-

stering, Justering 10,9 km à 900 —	9 800 —
	73 300 —

Tilslutningsstation ved Videbæk.

Normalsporede Anlæg	8 000 Kr.
Rampeanlæg m. v.	2 000 —
	10 000 —

Aflæssepladser	4 Stkr. à 250 Kr.	1 000 —
Remise med Værksted og Vandforsyning		3 000 —

Driftsmateriel og Inventar:

Lokomotiver 1 Stkr. à 11 000 Kr.	11 000 Kr.
Vogne 40 — à 350 —	14 000 —
Værksteds- og Baneinventar	2 000 —
	27 000 —

Tilfældige og uforudsete Udgifter, Administration (hertil

beregnes ca. 7 pCt. af foranstaaende)	9 175 —
---	---------

Ialt.... 138 000 Kr.

OVERSLAG

over

Udgifterne ved Anlæg af en Mergelbane, Spjald—Tiphede.

Længde: 12,44 km, Sporvidde: 750 mm.

Arealerhvervelse:

3 ha à 250 Kr.	750 Kr.	
ha à » —	» —	
9,44 ha à 250 — × 0,1	250 —	
		1 000 Kr.

Anlægget:

Fremstilling af Planum:

Jordarbejde incl. Sikrings- og Beklædningsarbejdet 28 500 m ³ à 0,80 Kr.	22 800 —
--	----------

Overskæring af Vandløb og Veje:

Til Rør anslaas	2 400 Kr.	
Til Broer og Viadukter	» —	
Til Vejoverskæringer	1 400 —	
		3 800 —

Overbygning (12 kg Skinner):

Hovedspor 12,44 km

Sidespor 0,80 —

Flytteligt Spor. 3,00 —

Ialt 16,24 km à 4 570 Kr. 74 500 Kr.

Transport, Bal-

lastering, Juste-

ring 13,24 — à 900 — 11 900 —

86 400 —

Tilslutningsstation ved Spjald.

Normalsporede Anlæg 8 000 Kr.

Rampeanlæg m. v. 2 000 —

10 000 —

Aflæssepladser 4 Stkr. à 250 Kr. 1 000 —

Remise med Værksted og Vandforsyning 3 000 —

Driftsmateriel og Inventar:

Lokomotiver 1 Stkr. à 11 000 Kr. 11 000 Kr.

Vogne 30 — à 350 — 10 500 —

Værksted- og Baneinventar 2 000 —

23 500 —

Tilfældige og uforudsete Udgifter, Administration (hertil

beregnes ca. 7 pCt. af foranstaaende)..... 10 500 —

Ialt.... 162 000 Kr.

OVERSLAG

over

Udgifterne ved Anlæg af en Mergelbane, Feldborg—Abildholt—Hogager m. v.

Længde: 10,6 km, Sporvidde: 750 mm.

Arealerhvervelse:

4,0 ha à 250 Kr.	1 000 Kr.	
ha à » —	» —	
6,6 ha à 250 — × 0,1	165 —	
		1 165 Kr.

Anlægget:

Fremstilling af Planum:

Jordarbejde incl. Sikrings- og Beklædningsarbejdet 11 000 m ³ à 0,80 Kr.	8 800 —
--	---------

Overskæring af Vandløb og Veje:

Til Rør anslaas	2 000 Kr.	
Til Broer og Viadukter	5 000 —	
Til Vejoverskæringer	1 000 —	
		8 000 —

Overbygning (12 kg Skinner):

Hovedspor	10,6 km
Sidespor	0,7 —
Flytteligt Spor..	3,0 —

Ialt 14,3 km à 4 570 Kr. 65 300 Kr.

Transport, Balla-

stering, Justering 11,3 — à 900 —	10 200 —
	75 500 —

Tilslutningsstation ved Feldborg:

Normalsporede Anlæg	8 000 Kr.	
Rampeanlæg m. v.	2 000 —	
		10 000 —

Aflæssepladser	3 Stkr. à 250 Kr.	750 —
----------------------	-------------------	-------

Remise med Værksted og Vandforsyning		3 000 —
--	--	---------

Driftsmateriel og Inventar:

Lokomotiver 1 Stkr. à 11 000 Kr.	11 000 Kr.	
Vogne 40 — à 350 —	14 000 —	
Værksted- og Baneinventar	2 000 —	
		27 000 —

Tilfældige og uforudsete Udgifter, Administration (hertil
beregnes ca. 7 pCt. af foranstaaende)

9 285 —

Ialt.... 143 500 Kr.

OVERSLAG

over

Udgifterne ved Anlæg af en Mergelbane, Feldborg—Hodsager.

Længde: 9,2 km, Sporvidde: 750 mm.

Arealerhvervelse:

4 ha à 200 Kr.	800 Kr.
ha à » —	» —
5,2 ha à 200 — × 0,1	100 —

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

900 Kr.

Anlægget:

Fremstilling af Planum:

Jordarbejde incl. Sikrings- og Beklædningsarbejdet 9 500 m ³ à 0,80 Kr.	7 600 —
---	---------

Overskæring af Vandløb og Veje:

Til Rør anslaas	2 000 Kr.
Til Broer og Viadukter	6 000 —
Til Vejoverskæringer	1 000 —
	9 000 —

Overbygning (12 kg Skinner):

Hovedspor	9,2 km
Sidespor	0,7 —
Flytteligt Spor..	3,0 —
Ialt	12,9 km à 4 570 Kr. 59 000 Kr.

Transport, Ballastering, Justering

9,9 — à 900 —	8 900 —
	67 900 —

Tilslutningsstation ved Feldborg:

Normalsporede Anlæg	8 000 Kr.
Rampeanlæg m. v.	2 000 —
	10 000 —

Aflæssepladser	3 Stkr. à 250 Kr.	750 —
Remise med Værksted og Vandforsyning		3 000 —

Driftsmateriel og Inventar:

Lokomotiver 1 Stkr. à 11 000 Kr.	11 000 Kr.
Vogne 40 — à 350 —	14 000 —
Værksteds- og Baneinventar	2 000 —
	27 000 —

Tilfældige og uforudsete Udgifter, Administration (hertil beregnes ca. 7 pCt. af foranstaaende)

8 850 —

Ialt.... 135 000 Kr.

Tillæg for 3-strengt Spor mellem Mergelgraven og Feldborg Station 1,4 km à ca. 11 500 Kr.....

18 000 —

153 000 Kr.

OVERSLAG

over

Udgifterne ved Anlæg af en Mergelbane til Hogager m. v. (Sidelinie fra
Feldborg—Hødsagerbanen).

Længde: 6,6 km, Sporvidde: 750 mm.

Arealerhvervelse:

6,6 ha à 200 Kr. × 0,1	132 Kr.	
ha à » —	» —	
ha à » —	» —	
		132 Kr.

Anlægget:

Fremstilling af Planum:

Jordarbejde incl. Sikrings- og Beklæd- ningsarbejde 4 800 m ³ à 0,80 Kr.	3 900 —
---	---------

Overskæring af Vandløb og Veje:

Til Rør anslaas	1 300 Kr.	
Til Broer og Viadukter	» —	
Til Vejoverskæringer	700 —	
		2 000 —

Overbygning (12 kg Skinner):

Hovedspor	6,6 km	
Sidespor	0,5 —	
Flytteligt Spor. . .	» —	
Ialt	7,1 km à 4 570 Kr.	32 600 Kr.

Transport, Balla-

stering, Justering. 7,1 — à 900 —	6 400 —	
		39 000 —

Tilslutningsstation ved

Normalsporede Anlæg	» Kr.	
Rampeanlæg m. v.	» —	
		» —

Aflæssepladser	3 Stkr. à 250 Kr.	750 —
----------------------	-------------------	-------

Remise med Værksted og Vandforsyning	»	
--	---	--

*Driftsmateriel og Inventar: *)*

Lokomotiver Stkr. à		
Vogne — à		
Værksted- og Baneinventar	700 Kr.	
		700 Kr.

Tilfældige og uforudsete Udgifter, Administration (hertil
beregnes ca. 7 pCt. af foranstaaende)

3 518 —

Ialt.... 50 000 Kr.

*) Trafikken paa denne Linie regnes at kunne besørges med det Materiel, som anskaffes til Hødsagerbanen.

II. DRIFTEN.

Paa Forhaand at udtale sig om det sandsynlige Resultat af Baners Drift er altid vanskeligt, bl. a. paa Grund af det usikre i Bedømmelsen af de Transportmængder, der tør regnes med, og for Baner som de her foreliggende forøges Usikkerheden ved, at Typen er ny, og at de kun tænkes bestaaende i en ret begrænset Aarrække. Der kan derfor maaske for adskillige Punkters Vedkommende anlægges afvigende Synspunkter med Hensyn til de Størrelser, der er anvendt i Beregningen, men Fremgangsmaaden ved denne er nedenfor angivet saaledes, at en Revision under ændrede Forudsætninger vil kunne foretages uden Vanskelighed.

Banernes Udgifter betragtes som faldende i 2 Dele, nemlig dels en aarlig Afskrivning paa Anlægget og dels de egentlige Driftsudgifter.

Afskrivningen.

Der er her gaaet ud fra, at Banernes Hovedopgave er Mergeltransport, og den Del af Anlægget, som ikke vil kunne drages til Nytte andetsteds ved Banernes eventuelle Nedlæggelse, er derfor regnet afskrevet i en begrænset Aarrække svarende til en Merglingsperiode, der formentlig uden at belaste Egnen for stærkt vil kunne ansættes til 10 Aar.

Under denne Del falder saaledes Afskrivning paa:

Arealerhvervelse (dog kun af den Del, der er regnet som Anlægsudgift).

Jordarbejde.

Rør, Broer, Overkørsler.

Ballast og Overbygningens Anbringelse.

Rampeanlæg.

Værksteds- og Baneinventar.

Administrationsudgifter under Anlægget.

Ved en Rentefod af 4 pCt. vil Afskrivningen i Løbet af de nævnte 10 Aar kunne foretages ved en Ydelse af ca. 8,5 pCt. aarlig.

For de øvrige Anlægsudgifter vil man ved passende Vedligeholdelse af Materiellet kunne regne en Levetid af:

For Sporet 30 Aar

For Lokomotiver 20 —

For Vogne og Bygninger (af Træ) 15 —,

hvortil svarer en Afskrivningsprocent af henholdsvis ca. 2 pCt., ca. 3,5 pCt. og ca. 5 pCt.

Disse Levetider synes maaske noget højt ansatte, men det maa erindres, at Materialerne i opslidt Tilstand har en Værdi, der for Sporets Vedkommende maaske endog kan regnes til mellem $\frac{1}{3}$ og $\frac{1}{2}$ af Anskaffelsesprisen.

Driftsudgifter.

Som saadanne maa regnes følgende:

Erstatning for Afsavn af Jord.

Driftsledelse, Kontorudgifter, Regnskabsføring m. v.

Folkehold til Tog- og Lokomotivbetjening.

Banens Vedligeholdelse (herunder Vedligeholdelse af Læsseveje, Overkørsler, Broer m. v.).

Materiellets Vedligeholdelse (herunder Værktøj o. l.).

Materialforbrug: Kul, Olie m. v.

Ved Udregningen af Udgifter til Folkehold er der gaaet ud fra, at Udgifterne til Udgravningen af Mergelen i Graven og til Omlæsningen af Befordringsemnerne paa Tilslutningsstationen holdes udenfor, saaledes at Beregningen kun omfatter rene Transportudgifter.

Naar herefter Summen af den paagældende Banes aarlige Udgifter, altsaa Afskrivning + egentlige Driftsudgifter, er opgjort, vil der kunne udregnes, med hvilket Beløb hver af de i Aaret befordrede Vognladninger maa belastes for at tilvejebringe Dækning for Udgifterne. Det vil formentlig være rimeligt i saa Henseende at klassificere Varerne efter deres Værdi, f. Eks. svarende til Statsbanernes Takstklasser, og belaste dem i Forhold dertil.

Man skal herefter eksempelvis gennemføre Beregningen efter de ovenfor skitserede Regler for en enkelt af de her behandlede Baner, nemlig *Abildaabanen*, idet Underudvalget for dennes Vedkommende har indsamlet Oplysninger til Bedømmelse af Trafikforholdene paa Banen. Af disse Oplysninger fremgaar, at det samlede Areal af de Ejendomme, der har Interesse af Banen, udgør ca. 4480 ha, hvoraf ca. 3370 ha er mergeltrængende, og hvortil det aarlige Mergelforbrug er angivet til ca. 1100 Kbfv. svarende til ca. 7 300 m³.

Af andre Arter Gods, der kan ventes transporteret paa Banen, er opgivet:

Kunstgødning ca. 20 Vgl. à 10 000 kg, svarende til	ca. 120 m ³ ,
Foderstoffer ca. 40 Vgl. à 10 000 kg., svarende til	ca. 250 m ³ ,
Tørv ca. 7 500 000 Stkr. svarende til	ca. 7 500 m ³ ,
Ialt....	ca. 15 170 m ³ .

Af disse Materialier vil Mergel, Kunstgødning og Foderstoffer være at befordre fra Tilslutningsstationen ud ad Banen og Tørvene i modsat Retning, men det tør næppe paaregnes, at det Lokomotiv, der befordrer de førstnævnte Materialier ud ad Banen, paa sin Vej tilbage, hvor de tømte Vogne skal optages, i noget betydende Omfang vil kunne medtage Vognladninger med Tørv, og i hvert Fald vil dette kræve Anvendelse af væsentlig mere Vognmateriel end paaregnet. Da det til Gengæld er sandsynligt, at Transporterne kan komme til at omfatte flere Arter Gods end ovenfor nævnt, saasom Byggematerialier, Kul, m. v., er der ved Udregningen af det Vognantal, der skal befordres, gaaet ud fra ovenstaaende Tal.

Ved Benyttelsen af Vogne af 2,5 m³ Rumfang vil Antallet af læssede Vogne andrage ca. 6 100 aarligt, og da tilnærmet det samme Antal Vogne skal befordres tomme i modsat Retning, vil det samlede Antal Vogne, der skal befordres, andrage ca. 12 200.

For Linien fra Videbæk kan et Tog maksimalt bestaa af 14 Vogne og for Linien fra Spjald af 11. I Gennemsnit tør dog næppe regnes med mere end henholdsvis 12 og 9 under Hensyn til, at Vognene ikke altid kan regnes fuldt udnyttede, og at Transporterne ikke kan foregaa ganske jævnt.

Det aarlige Togantal vil herefter blive henholdsvis ca. 1000 og ca. 1330.

Hvis man forudsætter, at en Driftsperiode af 200—220 Dage aarligt er passende, vil der for Videbæklinien kræves 4 Tog daglig i 100 Dage og 6 Tog daglig i 100 Dage og for Spjaldlinien 6 Tog daglig i ca. 220 Dage.

Idet man gaar ud fra, at det egentlige Opland falder paa Strækningen mellem Solsø og Tiphede, kan Transportlængderne, naar Hensyn tages til Trafikeringen af det flyttelige Spor, regnes i Middeltal at være ca. 8,5 og ca. 11,0 km for henholdsvis Videbæklinien og Spjaldlinien, hvorefter det aarlige Togkilometerantal vil blive:

$$1000 \times 8,5 = 8\,500$$

$$1330 \times 11,0 = 14\,630$$

eller med passende Tillæg for Rangering ca. 10 000 og ca. 17 000 Togkilometer.

Det vil da være tilstrækkeligt at regne med kun et Tog paa Linien ad Gangen.

De aarlige Udgifter vil herefter stille sig saaledes:

Videbæk—Tiphede.

Afskrivning.

Arealerhvervelse	=	925 Kr.
Jordarbejde	=	10 300 —
Skæring med Veje og Vandløb..	=	3 300 —
Sporlægning og Ballastering ..	=	9 800 —
Stationstilslutning excl. de normal-		
sporede Anlæg	=	2 000 —
Aflæssepladser	=	1 000 —
Værktøj	=	2 000 —
Administration	=	9 175 —
Ialt	=	38 500 Kr.

hvoraf regnes 8,5 pCt.	=	3 270 Kr.
Spormateriel	=	63 500 Kr.,
hvoraf regnes 2,0 pCt.	=	1 270 —
Lokomotiv	=	11 000 Kr.,
hvoraf regnes 3,5 pCt.	=	390 —
Vogne og Bygninger (af Træ) ..	=	17 000 Kr.,
hvoraf regnes 5,0 pCt.	=	850 —
		5 780 Kr.
At overføre		5 780 Kr.

Overført 5 780 Kr.

Egentlige Driftsudgifter.

Erstatning for Afsavn af Jord	370	Kr.
Driftsledelse, Kontorudgifter, Regnskabsføring ..	1 000	—
Lokomotivfører	2 400	—
Bremser	1 200	—
Banens Vedligeholdelse	1 000	—
Materiellets Vedligeholdelse	2 500	—
Kul: 10 000 Togkm à 5 kg = 50 ts à 30 Kr. ..	1 500	—
Olie, Tvist m. v.	500	—
		10 470 —
Aarlige Udgifter ialt		16 250 Kr.

Udgiften pr. m³ Mergel og andre Varer for det Antal, der forudsættes transporteret, vil da blive 1,07 Kr.

Spjald—Tiphede.*Afskrivning.*

Arealerhvervelse	=	1 000	Kr.
Jordarbejde	=	22 800	—
Skæring med Vandløb og Veje..	=	3 800	—
Sporlægning og Ballastering ..	=	11 900	—
Stationstilslutning excl. normalspo-			
rede Anlæg	=	2 000	—
Aflæssepladser	=	1 000	—
Værktøj	=	2 000	—
Administration	=	10 500	—
Ialt	=	55 000	Kr.

hvoraf regnes 8,5 pCt.	=	4 675	Kr.
Lokomotiv	=	11 000	Kr.,
hvoraf regnes 3,5 pCt.	=	385	—
Vogne og Bygninger (af Træ) ..	=	13 500	Kr.,
hvoraf regnes 5,0 pCt.	=	670	—
Spormateriel	=	74 500	Kr.,
hvoraf regnes 2,0 pCt.	=	1 490	—
		7 220	Kr.

Egentlige Driftsudgifter.

Erstatning for Afsavn af Jord	400	Kr.
Driftsledelse, Kontorudgifter, Regnskabsføring ..	1 000	—
Lokomotivfører	2 400	—
At overføre	3 800	Kr.
		7 220 Kr.

	Overført	3 800 Kr.	7 220 Kr.
Bremser	1 200	—	
Banens Vedligeholdelse	1 200	—	
Materiellets Vedligeholdelse	2 200	—	
Kul: 17 000 Togkm à 5 kg = 85 ts à 30 Kr. ...	2 550	—	
Olie, Tvist m. v.	500	—	
			11 450 —
	Aarlige Udgifter ialt		18 670 Kr.

Udgiften pr. m³ Mergel og andre Varer for det Antal, der forudsættes transporteret, vil da blive 1,23 Kr.

Projekt

til

fastliggende Mergelbane til Transport af Mergel, andre Varer og Personer.

I Henhold til, hvad der er udtalt i Indstillingen, er der udarbejdet Projekt til en Bane af denne Art i Ørreengen. Retningslinien er ligesom for de foran omtalte Baner fastlagt efter en af Kommissionens Underudvalg foretagen Undersøgelse paa Stedet.

Efter at være udgaaet fra Skibbild Station følger Banen Herningsholmaadalen og gaar over Ørre til Thalund, fra hvilket Punkt der eventuelt er foreslaaet udgaaende 2 Grene, nemlig en i nordlig Retning til Halkjær Huse og en i østlig Retning til Over Simmelkjær. Fra Skibbild Station til Mergelgraven ved Bredkjærgaard er forudsat anlagt et Smalspor.

Linien er nærmere angivet paa det vedhæftede Kort, Plan 3.

Projektet, der bestaar af:

I Oversigtskort, Maalestok 1 : 100 000,

6 Stkr. Generalstabskort, Maalestok 1 : 20 000, hvorpaa Linien er indlagt med rødt, samt

I Længdeprofil med Maalestok 1 : 20 000 for Længder og 1 : 500 for Højder,

er ligesom de i Bilag 12 omtalte Projekter afgivet til Ministeriet for offentlige Arbejder.

For Banens Anlæg er forudsat at gælde samme tekniske Bestemmelser, som nærmere er beskrevet i Bilag 12.

Hvad Tilslutningen til Skibbild Station angaar, skal bemærkes, at det vil være bekosteligt at komme i Forbindelse med Stationens Læssespor, da disse ligger Syd for Hovedsporet, og Forbindelsen derfor vilde kræve Mergelbanen ført under Statsbanen ved en Viadukt. For at undgaa denne Bekostning er det forudsat, at et Sidespor til Omlæsning mellem Banerne kan lægges Vest for Stationen ved Statsbanesporets Nordside.

Ved Beregningen af *Anlægsudgiften* er der lagt samme Regler til Grund som for de i Bilag 12 omtalte Baner, der alene er udstyrede til Transport af Mergel og andre Varer, men der er dernæst taget Hensyn til, at Fordringen om, at der paa denne Bane tillige skal befordres Personer, vil medføre en Udvidelse af Anlægget, selv om Befordringen forudsættes at

skulle foregaa under saa primitive Former som nærmere omtalt i Kommissionsindstillingens Afsnit I, 3.

Med Hensyn til Personbefordringen er det forudsat, at den indskrænkes til at omfatte Strækningen Skibbild—Ørre, og at der ikke mellem disse Punkter kræves anlagt nogen Holdeplads, endvidere at den skal foregaa efter en fast Køreplan hver Dag Aaret rundt, hvad der til Sikkerhed for Opretholdelse af Driften kræver Anskaffelse af et Reservelokomotiv, der af praktiske Grunde maa være af samme Type og Størrelse som det, der er paaregnet til Mergeltransporten, og endelig, at den ikke bliver større, end at 3 Personvogne à 16 Siddepladser vil være tilstrækkelige til Befordringen.

Under disse Forudsætninger vil Udgiften stille sig som angivet i det efterfølgende Overslag, der udviser nedenstaaende Anlægssummer:

For Strækningen Skibbild—Ørre—Thalund (iberegnet Sporret fra Skibbild til Mergelgraven ved Bredkjærgaard) ..	200 000 Kr.
eller pr. km 15 000 Kr.	
For Strækningerne Thalund—Halkjær og Thalund—Simmelkjær	124 500 Kr.
eller pr. km 12 100 Kr.	

Den i Overslaget for Strækningen Skibbild—Ørre—Thalund indgaaende *Merbekostning ved Anlægget*, der er en Følge af Udvidelsen af dette under Hensyn til Persontrafikken, stiller sig saaledes:

1 Lokomotiv	11 000 Kr.
3 Personvogne à 5000 Kr.	15 000 —
2 Pakvogne (Bremsevogne) à 2500 Kr.	5 000 —
Venteskure, Perroner	3 000 —
Remise til Lokomotiv og Vogne	4 000 —
Til Reservedele til Vogne, Værkstedsinventar m. v. paaregnes	4 000 —
Uforudsete Udgifter, Administration	3 000 —
Samlet Merbekostning ved Anlægget	<u>45 000 Kr.</u>

Vil man dernæst søge at klargøre sig, hvilken *Merudgift i Banens Drift* Persontrafikken vil medføre, stiller Forholdet sig for saa vidt vanskeligere, som denne Merudgift i høj Grad vil være afhængig af den øvrige Trafik paa Banen. Man er saaledes gaaet ud fra, at Godstrafikken til en vis Grad er periodisk og i hvert Fald vil kunne indstilles i den egentlige Vintertid samt paa Søn- og Helligdage og paa enkelte andre Dage, hvor Eftersyn af Banen eller Materiellet kan gøre det ønskeligt, medens Persontrafikken som foran nævnt maa forudsættes gennemført hver Dag Aaret rundt.

Persontrafikken forudsættes besørget ved særlige Tog, som for nogenlunde at tilfredsstille Oplandets Krav maa lægges saaledes, at der fra Ørre føres et Persontog til Skibbild med Tilslutning til et Morgentog til Herning, og at Persontoget føres tilbage i Forbindelse med et Aftentog fra Herning, medens Tiden derimellem benyttes til Mergel- og andre Godstransporter.

For at holde Personalets daglige Arbejdstid indenfor rimelige Grænser og for at skaffe de fornødne Fridage maa der da ansættes et Hold Togpersonale — Lokomotivførere, Fyrbøder og Konduktør — udover, hvad der ellers vilde være nødvendigt.

De forøgede aarlige Udgifter ved Banens Drift skønnes herefter at stille sig saaledes:

Lønninger	4 800	Kr.
Kul: ca. 8000 Togkm à 5 kg = 40 ts à 30 Kr. ...	1 200	—
Olie	300	—
Vedligeholdelse af Lokomotiv og Vogne	1 500	—
Forskellige andre Udgifter, saasom til forøget Sporvedligeholdelse, da der maa stilles større Krav hertil end ved Godstrafik alene, Sne-rydning, forøgede Administrationsudgifter m. v., anslaaet	1 800	—
		9 600 Kr.
Til disse direkte Driftsudgifter kommer Afskrivning paa Lokomotiv, Vogne, Venteskure og Remise	2 000	—
Samlet aarlig Merbekostning ved Driften		11 600 Kr.

Antages Billetpriisen for en Rejse Skibbild—Ørre at kunne sættes til 35 Øre, — omtrentlig svarende til Statsbanetakst — vil der, for at ovenstaaende Beløb kan finde Dækning af Indtægten fordres godt 90 Rejser pr. Dag eller godt 45 Rejser pr. Tog.

Om en saadan Trafik vil kunne opnaas under de forudsatte primitive Forhold, der ikke paa nogen Maade kan siges at være tidssvarende, maa vel anses for tvivlsomt, og det skal tilføjes, at en Kørsel som denne i hvert Fald ikke længe kan ventes at virke tilfredsstillende. Bliver der derefter Tale om at indlægge flere Tog, ogsaa paa den Tid af Dagen, hvor Godstransport foregaar, samt om at forøge Toghastigheden, vil Togkrydsninger og deraf følgende Sikringssystem blive uundgaaelige, ligesom de foreslaaede Sikkerhedsforanstaltninger vil være ganske utilstrækkelige, og Banetypen vil da i det hele nærme sig de nuværende lokale Trafikbaner.

OVERSLAG

over

Udgifterne ved Anlæg af en Mergelbane Skibbild—Ørre—Thalund.

Længde: 11,8 km. Sporvidde: 750 mm.

Arealerhvervelse:

3 ha à 250 Kr.	750 Kr.	
7 ha à 250 — × 0,25	440 —	
1,8 ha à 250 — × 0,10	45 —	
		1 235 Kr.

Anlægget:

Fremstilling af Planum:

Jordarbejde incl. Sikrings- og Beklædningsarbejde 16 500 m ³ à 0,80 Kr.	13 200 —
---	----------

Overskæring af Vandløb og Veje:

Til Rør anslaas	3 000 Kr.	
Til Broer og Viadukter	4 000 —	
Til Vejoverskæringer	2 000 —	
		9 000 —

Overbygning (12 kg Skinner):

Hovedspor 11,8 km	
Sidespor 0,8 —	
Flytteligt Spor.. » —	
Ialt.... 12,6 km à 4 570 Kr.	57 500 Kr.

Transport, Balla-

stering, Justering 12,6 km à 900 —	11 300 —	
		68 800 —

Tilslutningsstation ved Skibbild:

Normalsporede Anlæg	8 000 Kr.	
Rampeanlæg m. v.	2 000 —	
		10 000 —

Aflæssepladser	4 Stkr. à 250 Kr.	1 000 —
----------------------	-------------------	---------

Venteskure, Perroner		3 000 —
----------------------------	--	---------

Remiser med Værksted og Vandforsyning:

1 Stk. à	3 000 Kr.	
1 — à	4 000 —	
		7 000 —

Driftsmateriel og Inventar:

Lokomotiver . 2 Stkr. à 11 000 Kr.	22 000 Kr.	
Mergelvogne . 40 — à 350 —	14 000 —	
At overføre	36 000 Kr.	113 235 Kr.

	Overført	36 000 Kr.	113 235 Kr.
Personvogne . 3 Stkr. à	5 000 Kr.	15,000 —	
Pakvogne 2 — à	2 500 —	5 000 —	
Reserve dele m. v. til Vogne.....		3 000 —	
Værksted- og Baneinventar		3 000 —	
			62 000 —
<i>Tilfældige og uforudsete Udgifter, Administration (hertil</i>			
<i>beregnes ca. 7 pCt. af det foranstaaende).....</i>			
			12 765 —
	Ialt....		188 000 Kr.
Forbindelsesspor til Mergelgraven ved Bredkjærsgaard			
1,5 km à	8 000 Kr.	12 000 —	
	Ialt....		200 000 Kr.

OVERSLAG

over

Udgifterne ved Anlæg af en Mergelbane Halkjær—Thalund—Simmelkjær.

Længde: 10,3 km. Sporvidde: 750 mm.

*Arealerhvervelse:*10,3 ha à 250 Kr. $\times$ 0,10 260 Kr.*Anlægget:*

Fremstilling af Planum:

Jordarbejde incl. Sikrings- og Beklædningsarbejde 8 300 m³ à 0,80 Kr. 6 600 —

Overskæring af Vandeløb og Veje:

Til Rør anslas 2 000 Kr.
 Til Broer og Viadukter » —
 Til Vejoverskæringer 1 500 —
 3 500 —

Overbygning (12 kg Skinner):

Hovedspor 10,3 km

Sidespor 0,8 —

Flytteligt Spor.. 3,0 —

Ialt.... 14,1 km à 4 570 Kr. 64 500 Kr.

Transport, Balla-

stering, Justering 11,1 km à 900 — 10 000 —
 74 500 —

Tilslutningsstationen ved

Normalsporede Anlæg » Kr.
 Rampeanlæg m. v. » —
 » —

Aflæssepladser 5 Stkr. à 250 Kr. 1 250 —

Remise med Værksted og Vandforsyning 3 000 —

Driftsmateriel og Inventar:

Lokomotiver . 1 Stkr. à 11 000 Kr. 11 000 Kr.
 Vogne 40 — à 350 — 14 000 —
 Værksted- og Baneinventar 2 000 —
 27 000 —

Tilfældige og uforudsete Udgifter, Administration (hertil
 beregnes ca. 7 pCt. af foranstaaende) 8 390 —

Ialt.... 124 500 Kr.

Hedeselskabets Udkast til:

Vedtægter

for

.....Mergelselskab.

§ 1.

Andelsselskabets Navn er

Mergelselskab, dets Formaal er at skaffe transporteret Mergel saaledes, at der skaffes hver enkelt Andelshaver Mergel saa bekvemt for Ejendommen som muligt under rimelig Hensyntagen til Terrænforhold, Afstand og Mergel-forbrugets Størrelse.

Selskabet omfatter Jorder under Sognene

§ 2.

Medlem af Selskabet kan enhver blive, der ejer Jord i Nærheden af Mergelsporet, eller som paa anden Maade kan have Interesse af at erholde Mergel fra Selskabet. Bestyrelsen bestemmer, om vedkommende kan optages.

§ 3.

Formaalet søges opnaaet ved at købe Mergel fra Mergellejet ved

En Generalforsamling afgør, om og hvordan Sagen skal fremmes.

§ 4.

Medlemmerne levere fri Jord til Mergelspor, dog udenfor Gaard og Have, samt tillade paa deres Ejendom Anlæg af Losseplads og det Jordarbejde, saasom Grøftegravning, der er fornødent ved Banen. Opfyldsjord m. v. maa Medlemmerne afgive mod en af Bestyrelsen fastsat Erstatning. Ligeledes maa Medlemmerne finde sig i, at der gives andre Adgang over deres Ejendom til Lossepladserne, dog at dette kun gælder iAar, efter at Mergelen er aflagt. Bestyrelsen er bemyndiget til i det hele taget at udbetale Erstatninger.

§ 5.

Medlemmerne hæfte umiddelbart solidarisk for Selskabets Forpligtelser, derunder navnlig ogsaa for de af Bestyrelsen i Henhold til § 6 optagne Laan.

§ 6.

- a) Bestyrelsen er bemyndiget til paa billigste Maade at optage Laan til Bestridelse af Selskabets Drift.
- b) Som Garantifond indbetales paa Anfordring af Bestyrelsen 25 Øre pr. Kubikfavn Mergel, der er tegnet eller maatte blive aftaget herudover. Det herved indkomne Beløb indsættes til Forrentning i et Pengeinstitut og maa kun benyttes til Dækning af Tab ved manglende Indbetaling for leveret Mergel og altsaa tjene til Dækning for de Institutioner eller Personer, der maatte laane Selskabet Kapital. Hvis dette Beløb ved Selskabets Opløsning ikke eller kun delvis er forbrugt, tilbagebetales det i Forhold til Indbetalingen.

Alle Tab ved manglende Indbetaling for Mergel fordeles ligeligt paa hver Kubikfavn Mergel, der er leveret indenfor det vedkommende Sogn, og er saaledes i første Linie Medlemmerne i de øvrige interesserede Sogne uvedkommende.

- c) Medlemmerne skal betale Mergelen ved Aflægningen med mindst af det samlede Beløb og i det paafølgende Aars December Terminer med yderligere mindst af de samlede Beløb, dog kan Bestyrelsen forlange, at Mergelen skal betales, før den fjernes fra Lossepladsen.

Hvis noget af Afdragene ikke indbetales som anført, er hele Restbeløbet forfaldent til Indbetaling.

Det til enhver Tid resterende Beløb forrentes af vedkommende Medlem med den Rente, Selskabet svarer. Medlemmerne maa ikke under noget Forhold afhænde Mergelen fra Ejendommen.

For saa vidt Prisen efter Arbejdets Afslutning viser sig at blive en anden end oprindelig antaget, indbetales, eventuelt tilbagebetales Forskellen, efter at den endelige Pris er fastslaaet. Al Mergel skal være fjernet fra Lossepladsen senest 10 Aar efter, at den er aflagt, idet den ellers tilfalder vedkommende Grundejer.

Mergelprisen er

§ 7.

Generalforsamlingen er Selskabets højeste Myndighed. Ordinær Generalforsamling afholdes hvert Aar i Januar eller Februar Maaned paa et af Bestyrelsen bestemt Sted inden for Banens Virkekreds. Ved denne skal forelægges det reviderede Regnskab med detailleret Oversigt over Selskabets Tilgodehavende og Gæld, Beretning om det forløbne Aars Virksomhed, Arbejdsplan for det kommende Aar samt foretages Valg af Bestyrelse og Revisor.

Ekstraordinær Generalforsamling afholdes, naar Bestyrelsen beslutter det eller mindst Medlemmer skriftlig begære det med Angivelse af Forhandlingsemne. Indvarsling til Generalforsamling sker med mindst 8 Dages Varsel ved Bekendtgørelse i de lokale Blade efter Bestyrelsens Bestemmelse.

Naar Generalforsamlingen er lovlig indvarslet, er den beslutningsdygtig.

Generalforsamlingen beslutter ved simpel Stemme flerhed. Forandring af disse Vedtægter kan dog kun vedtages, naar mindst $\frac{3}{4}$ af Medlemmerne er til Stede ved Afstemningen, og $\frac{3}{4}$ af de tilstedeværende stemmer derfor.

Er en Generalforsamling, der er indkaldt med Lovændring for Øje, ikke beslutningsdygtig, indkaldes hurtigst muligt en ny Generalforsamling med samme Dagsorden; denne beslutter da, som anført, uden Hensyn til de mødendes Antal.

Bestemmelsen i § 5 b om solidarisk Ansvar kan dog ikke forandres.

§ 8.

Bestyrelsen varetager i nøje Overensstemmelse med disse Vedtægter og Generalforsamlingens Beslutninger Selskabets Interesser i enhver Henseende. Den bestaar af 9 Medlemmer, som vælges for 2 Aar ad Gangen, saaledes at der skiftevis afgaar 4 og 5 første Gang ved Lodtrækning.

Den vælger selv indenfor sin Midte Formand og Kasserer for 1 Aar ad Gangen.

Den er ulønnet, men skal have Udlæg i Selskabets Ærinde dækket; for Tidsspilde kan Generalforsamlingen bestemme et Honorar.

Den skal tilse det daglige Arbejde, indkassere og udbetale Penge, sørge for Opfyldelsen af indgaaede Kontrakter og Forpligtelser samt paase Orden i Mergelgraven, ved Sporet og paa Lossepladserne, paa hvilke sidste Mergelen tydelig skal være afmærket for hvert enkelt Medlem. Dens Medlemmer er solidarisk ansvarlige for Foreningens Midler. Den skal føre specificeret Regnskab og indkalder til Generalforsamling i Henhold til § 6.

Til at tegne Foreningens Firma, hæve Penge etc. udkræves Underskrift af Bestyrelsens Formand og yderligere et Bestyrelsesmedlem.

Bestyrelsen fører en Protokol, hvori dens og Generalforsamlingens Beslutninger indføres, og som underskrives af de ved Bestyrelsesmødet eller Generalforsamlingen tilstedeværende Bestyrelsesmedlemmer.

§ 9.

Der vælges 2 Tillidsmænd for hvert Sogn, hvori Medlemmerne findes. De vælges for 2 Aar ad Gangen, saaledes at der afgaar en hvert Aar.

§ 10.

Til at revidere Foreningens Regnskaber vælges to Revisorer, der afgaar skiftevis, første Gange efter Lodtrækning. De skal revidere og paa-tegne Aarsregnskabet og mindst 2 Gange aarlig efterse Kassebeholdningen og Selskabets Aktiver og Passiver. Den ene Revisor skal være regnskabskyndig. Revisionen skal være saavel talmæssig som kritisk.

§ 11.

Hvis et Medlem sælger sin Ejendom, er Restgælden til Selskabet straks forfalden, idet Bestyrelsen er bemyndiget til at fastsætte den Pris,

der er at betale; dog kan den nye Ejer efter Bestyrelsens Bestemmelse indtræde som Medlem i det gamles Sted.

§ 12.

Regnskabet følger Kalenderaaret.

§ 13.

I Tilfælde af Uoverensstemmelser mellem Bestyrelsen og et eller flere Medlemmer med Hensyn til Forstaaelsen af disse Vedtægter afgøres Sagen af 2 af Parterne valgte Mænd. Hedeselskabets Bestyrelse udpeger om fornødent en Opmand, der afgør Sagen endelig.

§ 14.

Andelsselskabets Værneting er ordinære Ret, og Andelshaverne skal underkaste sig denne Ret uden Hensyn til deres personlige Værneting.

§ 15.

Disse Vedtægter kan tinglyses som Hæftelse paa Medlemmernes Ejendomme næst tidligere Forhæftelser.

Saaledes vedtaget

I Bestyrelsen:

Hans kongelige Majestæts Landbrugsminister

gør villterligt:

I Medfør af den Landbrugsministeren ved § 1 i Lov Nr. 126 af 29. April 1913 om Grundafstaaelse til Anlæg af Mergelspor m. m. givne Bemyndigelse meddeles herved

Bevilling til at fordre Arealer afstaaet til midlertidig Brug til Anlæg og Drift af Spor til Befordring af Mergel (Gødningskalk) fra

§ 1.

Forinden Anlægene af Sporene paabegyndes over de Arealer, hvor Jorden ikke afstaaes ved Overenskomst, skal Bevillingshaveren indsende nøjagtige og detaillerede Planer over disse Anlæg til Landbrugsministerens Godkendelse, og maa Arbejdet ikke paabegyndes, forinden Ministerens Godkendelse foreligger. Mindre Forandringer, der ved Sporenes Anlæg vise sig aldeles nødvendige i de saaledes godkendte Planer, maa uden Landbrugsministerens Godkendelse foretages, naar de godkendes af vedkommende Grundejere.

§ 2.

For de til Anlægget i Henhold til § 1 afstaaede Arealer er Bevillingshaveren pligtig at udrede fuld Erstatning, derunder Godtgørelse for de med Anlægget forbundne Ulemper. Erstatningen fastsættes ved Taksation af uvildige inden Retten udmeldte Mænd i Overensstemmelse med Reglerne i Forordningen af 23. April 1845 om Jords Afstaaelse til Kirkegaardes Udvivelse.

§ 3.

Anlægget maa over de foran nævnte Arealer ikke paabegyndes, forinden det for Landbrugsministeren er godtgjort, at de vedkommende Lods-ejere have erholdt de dem tilkommende Erstatningssummer udbetalt, eller der er tilvejebragt betryggende Sikkerhed for Udredelsen af disse.

§ 4.

Anlægget skal være fuldført inden 1 Aar, efter at den definitive Godkendelse af Planerne er meddelt, og senest 3 Aar fra Bevillingens Dato at regne.

§ 5.

Sporene maa kun benyttes til Transport af Mergel (Gødningskalk).

§ 6.

Overholdes foranførte Vilkaar ikke af Bevillingshaveren, kan Landbrugsministeren erklære Bevillingen for helt eller delvis fortabt.

§ 7.

Den saaledes meddelte Bevilling maa ikke uden Landbrugsministerens Samtykke overdrages til andre.

§ 8.

Med Hensyn til denne Bevillings Fortolkning er Bevillingshaveren underkastet Landbrugsministerens Kendelse.

Landbrugsministeriet, den

Bevilling
for

Bemærkninger

vedrørende

Erstatningspligten overfor Personer og Gods ved saadanne Mergelbaner, som maatte faa Tilladelse til at befordre andet end Mergel.

Ved Kommissionens Overvejelser af Spørgsmaalet om at anvende Mergelbaner til Transport af andre Varer end Mergel og eventuelt tillige af Personer har man ogsaa drøftet, hvorvidt og eventuelt i hvilket Omfang vedkommende Mergelselskab bør have Ansvar for de Varer og de Personer, Banen transporterer, og man skal i den Anledning anføre følgende:

De gældende Regler om Erstatningsansvar for Skade ved Jernbandedrift findes i Lov Nr. 56 af 26. Marts 1898, der i § 1 bestemmer, at den Skade paa Person, der ved Kørslen paa Statsbanerne eller i øvrigt ved Benyttelsen af disses Driftsindretninger tilføjes de rejsende eller andre, for hvem der ikke paa Grund af Tjenesteforhold under Statsbanen gælder særlige Erstatningsregler, er Driften pligtig at erstatte, medmindre det oplyses, at den skadelidende selv forsætlig eller ved Uagtsomhed har hidført Skaden, eller at denne ikke kunde være afværget ved den Agtpaagivenhed og Omhu, som Jernbandedrift udkræver fra Driftsbestyrelsens og Driftsbetjeningens Side saavel i Henseende til Driftsmaaden som i Henseende til Materiellet. Endvidere bestemmer Paragraffen, at Statsbanedriften under samme Betingelser er pligtig at give Erstatning for beskadigede eller tilintetgjorte Ejendele, for saa vidt Forskrifterne i Lov Nr. 62 af 24. April 1896 om Statsbanernes Takster m. m. Afsnit III.—V. ikke her kommer til Anvendelse. Disse Bestemmelser anvendes af Domstolene ogsaa med Hensyn til Beskadigelse af Personer og Genstande, som ikke er blevne *befordrede* af Statsbanerne, altsaa f. Eks. med Hensyn til Bygninger i Nærheden af Jernbanen, Skove, Sæd paa Roden etc.

Lovens § 5 bestemmer derhos, at Statsbanedriftens Erstatningsansvar med Hensyn til Tab af eller Skade paa Rejssegods og andet til Befordring modtaget Gods samt levende Dyr afgøres efter de derom i fornævnte Lov Nr. 62 af 24. April 1896 om Statsbanernes Takster m. m. Afsnit III.—V. indeholdte Forskrifter.

Disse Forskrifter, der uforandret er optagne i Lov Nr. 111 af 13. Maj 1911 om Statsbanernes Takster m. m., gaar bl. a. ud paa, at Jernbanen er ansvarlig for den Skade, som opstaar ved Godsets hele eller delvise Tab eller

Beskadigelse, fra det Øjeblik, den har modtaget det til Befordring, og til Aflevering har fundet Sted. Den kan kun fri sig for dette Ansvar ved at bevise, at Skaden enten er foranlediget ved Fejl fra den, som har haft Ret til at raade over Godset, eller ved en Ordre fra ham, for hvilken Jernbanen intet Ansvar bærer, eller ved Godsets egen naturlige Beskaffenhed (særligt indre Fordærv, Svind eller sædvanlig Lækage) eller ved tvingende Magt (vis major).

Endvidere er Jernbanen ikke ansvarlig:

- 1) for Gods, som befordres i aaben Vogn,
 - 2) for Gods, som indleveres uindpakket eller mangelfuldt indpakket,
 - 3) for Gods, hvis Paa- og Aflæsning er besørget af Afsenderen eller Modtageren,
 - 4) for Gods, som efter sin ejendommelige, naturlige Beskaffenhed er særlig udsat for Tab eller Skade,
 - 5) for Gods, som skal sendes under Ledsagelse,
- alt for saa vidt Skaden skyldes den paagældende særlige Risiko, den manglende Indpakning eller dennes særlige Beskaffenhed etc.

Jernbanen skal dog paavise Sandsynligheden af, at en indtraadt Skade kan skyldes en af de nævnte Aarsager.

§ 6 i Lov af 26. Marts 1898 bestemmer derhos, at disse Bestemmelser finder tilsvarende Anvendelse paa de private Jernbaner, og i Koncessionerne paa de nyere private Baner findes der som Følge heraf indsat en Bestemmelse herom.

For saa vidt man nu maatte tillade en Mergelbane at befordre visse andre Varer end Mergel, kan der formentlig ikke være nogen Tvivl om, at Banen maa kunne fralægge sig ethvert Ansvar for Beskadigelser, tilføjet befordret Gods, naar dette meddeles Forsenderne og f. Eks. paa iøjnefaldende Maade angives paa Fragtbrevene. Dette følger formentlig allerede af, at Ansaret over for Forsenderne maa betragtes som baseret paa den indgaaede »Fractooverenskomst«, jfr. § 37, sidste Stykke i Loven af 13. Maj 1911.

Derimod kan Banen formentlig ikke frigøre sig for Lovens Ansvar med Hensyn til Skade, tilføjet Gods, som ikke er befordret af Banen i Henhold til en saadan Fractooverenskomst, altsaa f. Eks. for Ansvar med Hensyn til Skade, tilføjet Bygninger beliggende i Nærheden af Banen etc.

For saa vidt det maatte blive tilladt Banen endvidere at befordre *Personer*, synes det derimod adskilligt mere tvivlsomt, hvorvidt Banen maatte kunne unddrage sig det den efter Loven paahvilende Ansvar over for Skade paa Personer, som befordres af Banen, f. Eks. ved Udfærdigelse af Opslag herom paa Stationerne, ved Bemærkning herom paa Billetterne eller paa lignende Maade. Da der i saa Fald skulde tilvejebringes en Undtagelse fra en ellers ganske i Almindelighed gældende Lovregel, maatte det hertil formentlig i alle Tilfælde kræves, at vedkommende udtrykkeligt og bevisligt havde opgivet sit eventuelle Erstatningskrav over for Banen, idet man ikke mod den paagældendes Benægtelse eller f. Eks., saafremt han var bleven ihjelkørt, med Sikkerhed kunde gaa ud fra, at han havde bemærket saadanne Opslag eller læst de eventuelle Bemærkninger paa Billetter etc. Et

saadant Afkald vilde dog i alle Tilfælde formentlig kun have Gyldighed, for saa vidt den paagældende var myndig i formueretlig Henseende, og kan selv i saa Fald næppe antages at være bindende for dem, med Hensyn til hvilke han efter den gældende Lovgivning maatte have Forsørgelsespligt.

Hertil kommer imidlertid, at det formentlig vil være meget tvivlsomt, om Domstolene i det hele vilde anerkende et saadant Afkald paa Erstatningskrav, selv om den paagældende var fuldmyndig og kun havde givet Afkald for sit eget Vedkommende, idet et saadant Afkald muligvis kunde betragtes som udelukket ved de kategoriske Bestemmelser i Loven af 26. Marts 1898, der i alt Fald analogisk maatte omfatte Baner af den heromhandlede Art, og i det hele som stridende mod Lov og Ærbarhed.

Saaframt man derfor vil bestemme, at en Mergelbane skal være berettiget til at befordre Personer uden at have nogen Pligt til efter de almindelige Regler at erstatte den Skade, der under Befordringen maatte blive tilføjet dem, maa det da formentlig være nødvendigt at tilvejebringe særlig Lovhjemmel herfor.

At tilvejebringe en saadan isoleret Undtagelse fra de ellers i al Almindelighed gældende Regler for Ansvar for Skade, hidrørende fra Jernbandedrift, hvilke Reglers Omraade man i Nutiden snarere synes tilbøjelig til at udvide end til at indskrænke, og derigennem at fjerne det gavnlige Incitament til at udvise den størst mulige Forsigtighed ved Driften af Banen, som ligger i Erstatningspligtens Tilstedeværelse, synes der imidlertid ikke at være nogen Anledning til at foreslaa, og det saa meget mere som man formentlig i det hele ikke bør foreslaa, at det tillades en Mergelbane at befordre Personer, medmindre der ved Befordringen iagttages saadanne Forsigtighedsregler, at Faren ved Befordringen paa den ikke skønnes at være større end ved Befordring ved andre offentligt tilgængelige Befordringsmidler, hvorfor Omfanget af eventuelle Erstatningskrav ikke kan antages at ville blive forholdsvis større her end ved enhver anden Jernbane.

At komme uden om Erstatningspligten ved at bestemme, at Banen kun maa befordre Mergelselskabets Interessenter, som da skal fraskrive sig Retten til enhver Erstatning hos Selskabet, synes ej heller tiltalende og vilde jo ogsaa i væsentlig Grad nedsætte Banens Betydning for Egnen.

De almindelige Erstatningsregler for Jernbaner med Hensyn til Beskadigelse af *Personer*, der befordres paa Banen, skønnes derfor ogsaa at burde gælde med Hensyn til en kombineret Mergel- og Personbane, ligesom det er en Selvfølge, at disse Regler maa omfatte den Skade, som af Mergelbaner med mere eller mindre udvidet Ret til Befordring af andet end Mergel maatte paaføres Personer eller Ejendele, som ikke befordres af Banen.

Ligesom der derimod som anført formentlig ikke i retlig Henseende er noget til Hinder for, at Banen fraskriver sig Ansvar med Hensyn til Beskadigelse af *Gods*, der befordres paa Banen, saaledes skønnes der heller ikke af andre Grunde at være noget til Hinder for, at Banen fralægger sig dette Ansvar, for saa vidt der derved skabes Mulighed for med smaa Midler at tilvejebringe en primitiv, men dog anvendelig Befordringsmulighed.

Mod det Erstatningsansvar, som vedkommende Mergelselskab

ved Drift af en saadan Bane herefter eventuelt vil kunne komme til at ifalde for Skade paa Gods eller Personer, bør Selskabet formentlig sikre sig ved Assurering hos et statsanerkendt Forsikringsselskab dels i egen Interesse, idet Selskabet som Regel ikke vil have disponible Midler til at afholde Udgiften ved en større Skade, dels af Hensyn til den skadelidte i Lighed med, at en Arbejdsgiver i Henhold til Loven af 6. Juni 1916 skal overføre sin Risiko paa et saadant Selskab.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

101

TEKNISK BIBLIOTEK

Technical Library

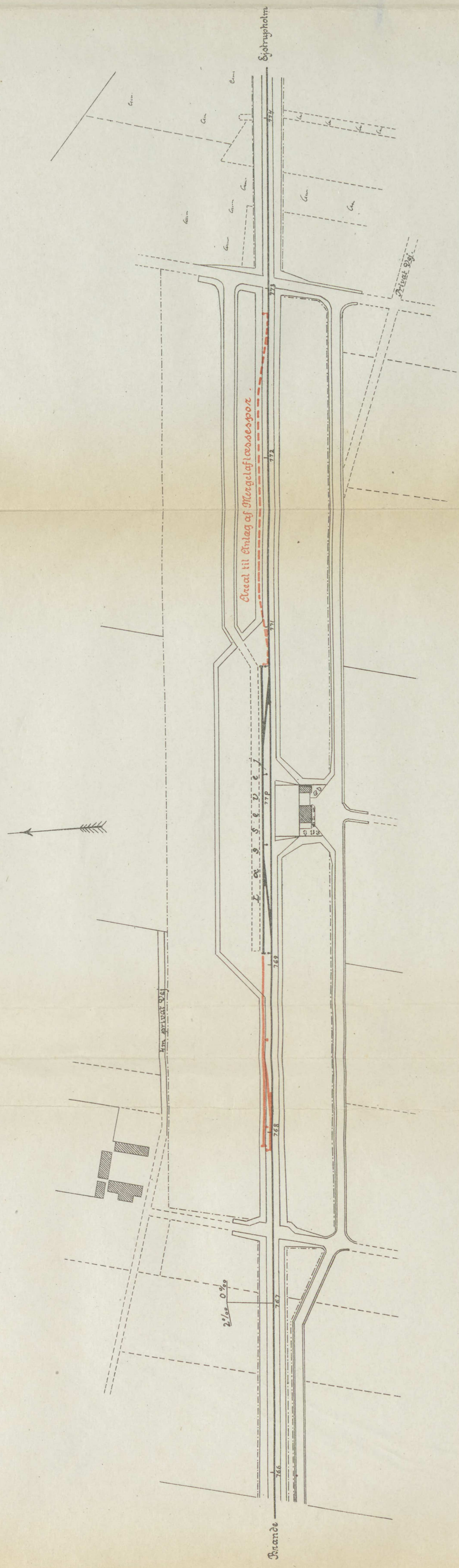
Plan 1.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole



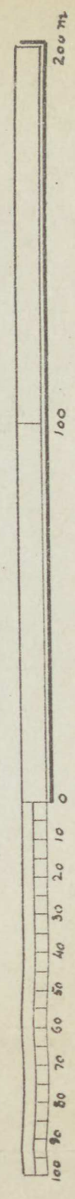
TEKNISK BIBLIOTEK
Dømarks tekniske Højskole

Lundofod Billetoalgssted.

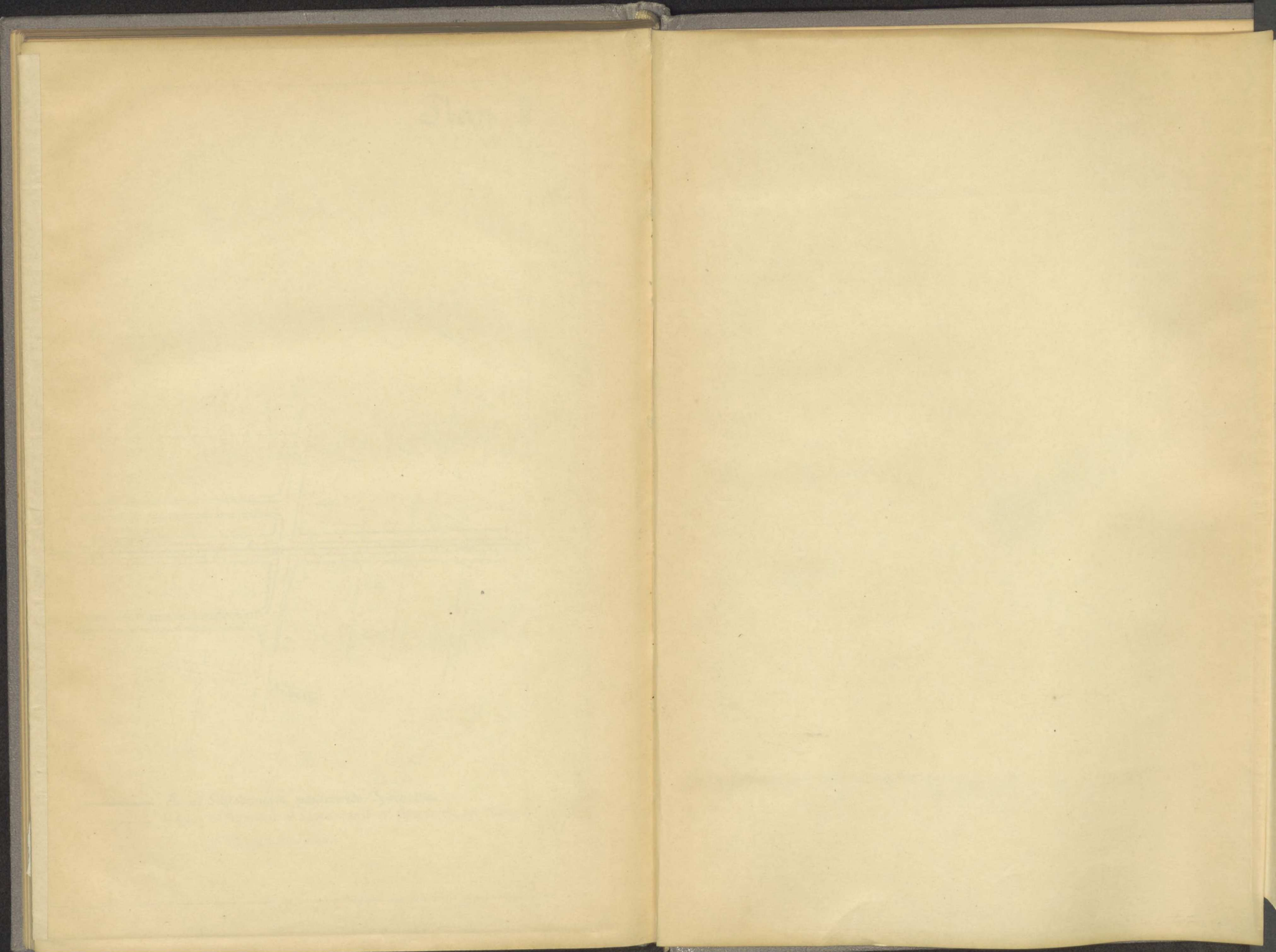


- De af Statsbanerne projekterede Sporanlæg.
- Fondslag til Udvidelse af Sporanlægget til Efterslæbning af Mergel.
- Fremtidigt Mergelaflassesspor.

1:2000

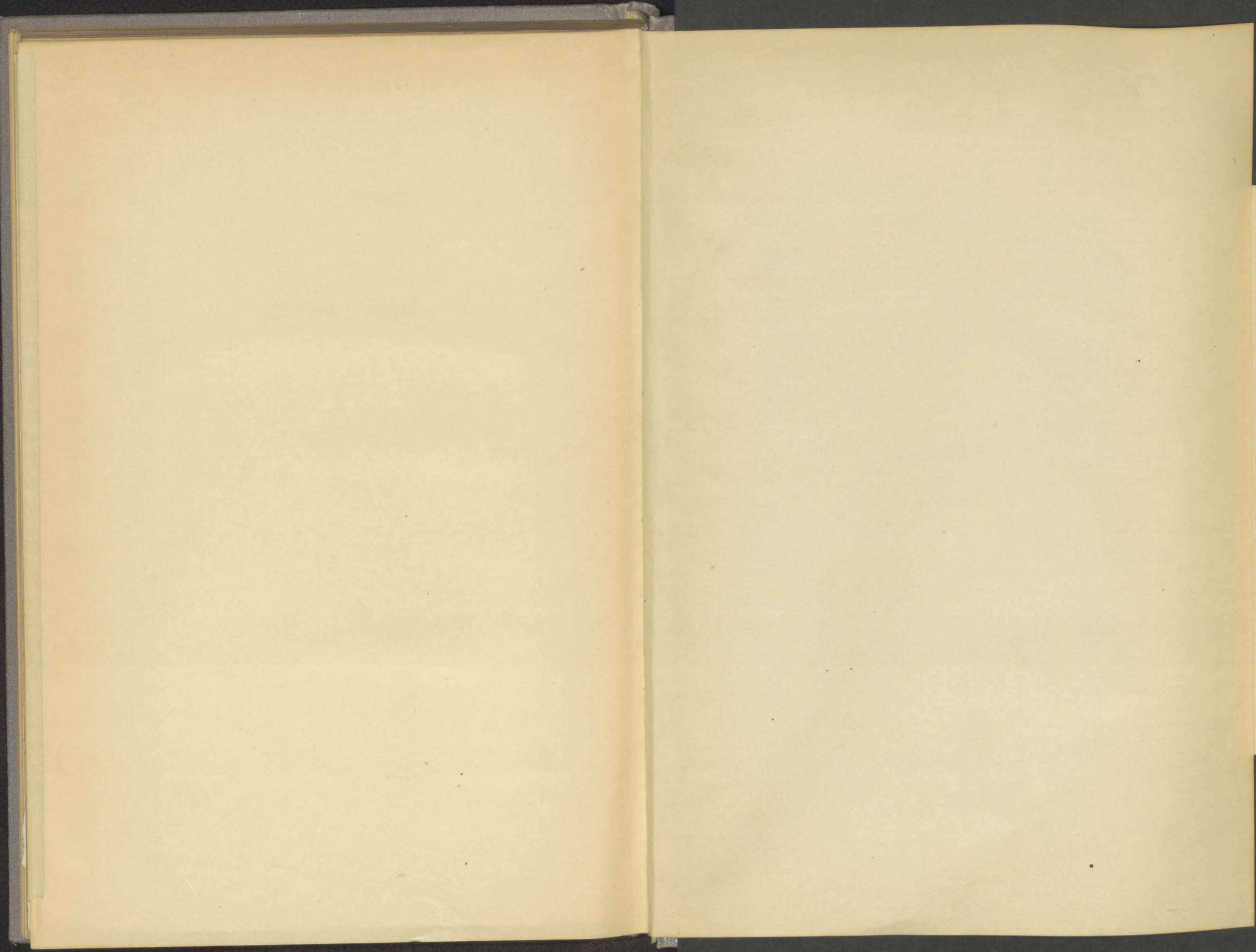


TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole





TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole



Skematisk Forslag til Mergelbaners Tilslutning til almindelige Trafikbaner.

Snit gennem Rampe.

