

Efter 1869 og indtil 1956 har der været observeret yderligere 24 jordskælv.⁸⁾ Fordoblingen af antallet i de sidste 100 år i forhold til de første 800 år skyldes næppe, at der er flere jordskælv nu end tidligere, men sikkert at interessen og registreringsmulighederne er blevet større.

Af disse 50 jordskælv har de 11 alene ramt det østlige Sjælland, medens dobbelt så mange har ramt det nordvestlige og vestlige Jylland.

Efter 1869 er Sjælland blevet ramt af kraftige jordskælv i 1881, 1904 og 1930, men desværre er der fra disse ingen beretninger fra Høje-Taastrup området.

Noter:

1. F. Johnstrup: Jordskjælvet i Sjælland d. 28de Januar 1869. I Oversigt over d. Kongl. Danske Vidensk. Forh. pp.1-33, 1870.
2. Meddelelser angaaende Jordskjælvet d. 28de Januar 1869 samlede af F. Johnstrup samt en Sammenstilling. Ligger i Geologisk Museum. Kopier af meddelelserne fra Høje-Taastrup Kommune samt sammenstillingen er i Lokalhistorisk Arkiv i Høje-Taastrup Kommune.
3. I. Lehmann: Danske jordskælv. I Medd. Dansk Geol. Forening, bd. 13, s. 88-103, 1956.
4. I. Lehmann 1956.
5. F. Johnstrup 1870 og I. Lehmann 1956.
6. Kopi af visen haves i Lokalhistorisk Arkiv i Høje-Taastrup Kommune.
7. Gyldendals Egnbeskrivelse bd. 7, s. 222, 1972.
8. I. Lehmann 1956.

Jernbanerne i Hedehusene

af John B. Dyrkilde

Efterfølgende indlæg handler om de forskellige jernbanesystemer, der gennem tiderne har set dagens lys i Hedehusene og omegn.

Et enkelt af de oprindelige systemer har overlevet, nemlig DSB, som vi her kalder den store jernbane.

De andre, de små jernbaner, er idag kun historie, men en ny, der vil stå som minde om de forsvundne, er dukket op og for tiden under kraftig ydbygning – nemlig Hedelands Veteranbane.

Den store jernbane

Den store jernbane kom til Hedehusene med åbningen af Danmarks første jernbane, strækningen København-Roskilde, som blev indviet 26. juni 1847 af kong Christian VIII.

Indvielsestoget bestod af lokomotivet „Danmark” efterfulgt af

- 1 postvogn
- 1 musikvogn (åben godsvogn med Livjægerens musikkorps)
- 1 3. kl. personvogn
- 1 kombineret 2. og 3. kl. personvogn
- 1 kongelig personvogn
- 2 1. og 2. kl. vogne
- 2 3. kl. vogne.

Kl. ca. 13.15 passerede indvielsestoget Hedehusene, der dengang var en holdeplads. Her skulle togene for eftertiden kun holde, når „der var noget”.

Fra starten bestyredes holdepladsen af fhv. købmand Lundstein. Tiden gik og med den skete udviklingen.

Det, der i 1847 startede som „Det sjællandske Jernbanselskab”, blev i 1880 til „De sjællandske Statsbaner”. Først i 1885 sammensluttedes de med „Jydsk-Fynske Statsbaner” til „De danske Statsbaner”.

Holdepladsen Hedehusene blev forfremmet til station, der ret hurtigt opnåede såvel en anelig godstransport, som en væsentlig stigning i persontrafikken.

Det var dog som godsstation, Hedehusene fik sin storhedstid. Statsbanernes gamle driftsberetninger fortæller, at allerede i driftsåret 1888/89 var Hedehusene nr. 25 ud af ca 240 stationer hvad angår godstrafik.

I 1903/04 var den nr. 20 af 316 stationer og ekspederede 82.000 tons gods ialt.

I 1930/31 kan man udlede mere af driftsberetningen, heriblandt at stationen nu var nr. 6 af 640 stationer hvad angår vægten af befordret gods. Efter indtægt var den nr. 46, da godstarifferne fra Hedehusene var lave.

Vægten af de transporterede godsmængder udgjorde dette år ikke mindre end 255.000 tons, hvoraf 96% var afsendt gods. Tallene siger noget om arten af godset. Det var teglværksprodukter og sten og grus, der var helt dominerende.

Tendensen holdt sig op til under anden verdenskrig.

Hovedaftager var Storkøbenhavn. En meget stor del af det københavnske byggeri hviler på fundamenter, støbt af sten og grus fra Hedehusene.

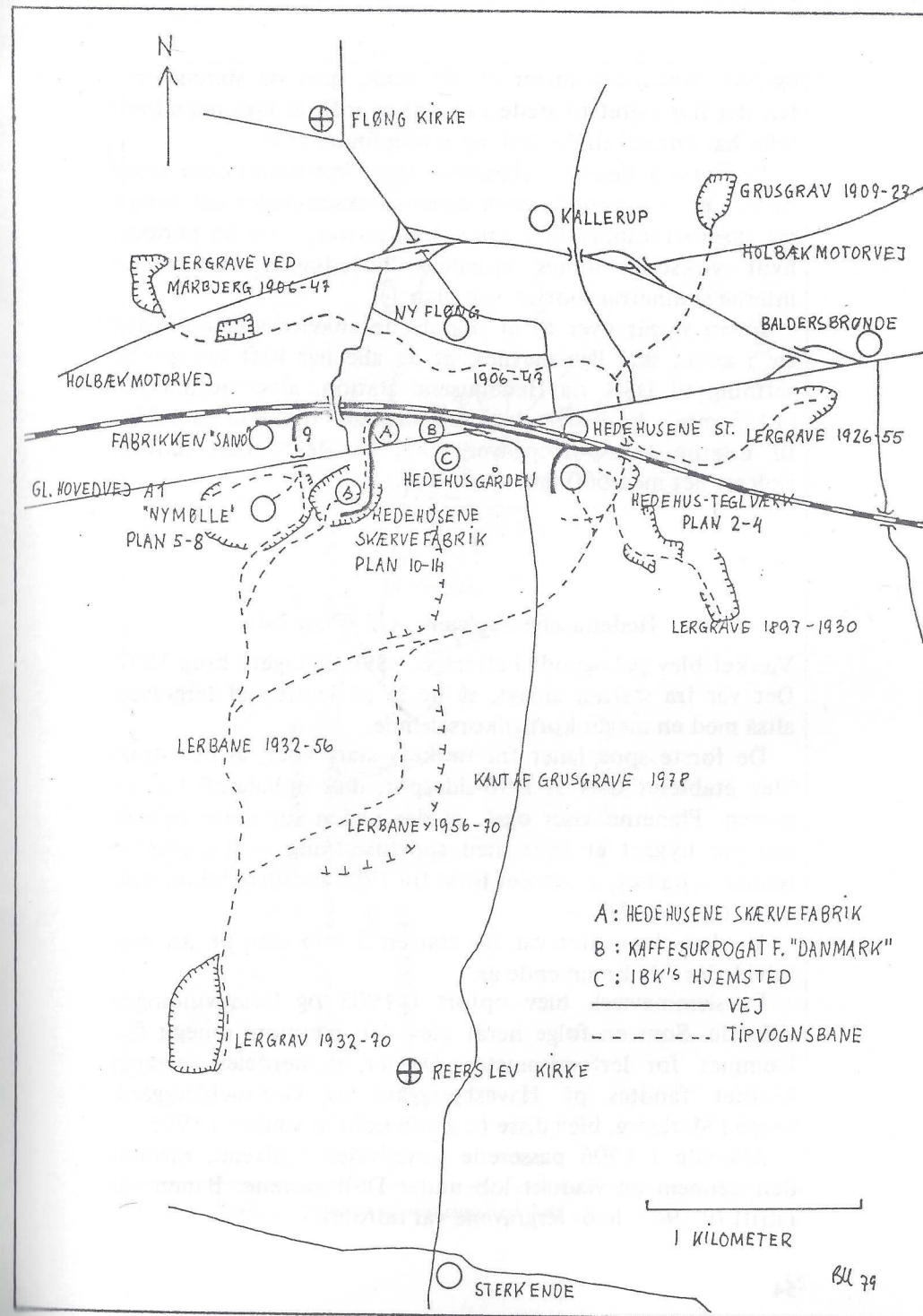
Grusgravene i Hedehusene var ligeledes storleverandør til de under krigen opførte beskyttelsesrum, ligesom der kørte særtog med grus til Kastrup til udvidelse af lufthavnens startbaner.

„Storhedstiden” holdt sig til ca. 1950, hvor den gradvis ebbede ud i takt med udbygningen af landets lastbilpark.

– Men nok om DSB.

De små jernbaner (plan 1)

Baggrunden for Hedehusene stations betydning finder vi i



PLAN 1. Oversigtskort 1897-1970 (78)

egnens naturforekomster af ler, kalk, grus og stenmaterialer, der har været til stede i så rigt et mål, at rationel udnyttelse har kunnet finde sted, og stadig finder sted.

Det, der i denne forbindelse skal fremhæves som interessant, er den periode hvor egnens virksomheder har benyttet skinnetransport til interne transporter, altså en periode, hvor virksomhedernes eksistens hovedsagelig afhang af interne skinnetransporter. (Se plan 1).

Inden vi går over til at omtale de enkelte virksomheder, tre i antal, skal lige nævnes, at de alle har haft sidesportilslutning til DSB via Hedehusene station, altså normalspor (1435 mm). Endvidere har alle anvendt 785 mm sporvidde til interne transportopgaver. Dog har teglværket haft et isoleret net med 600 mm sporvidde.

Hedehusene Teglværk A/S (Plan 2-4)

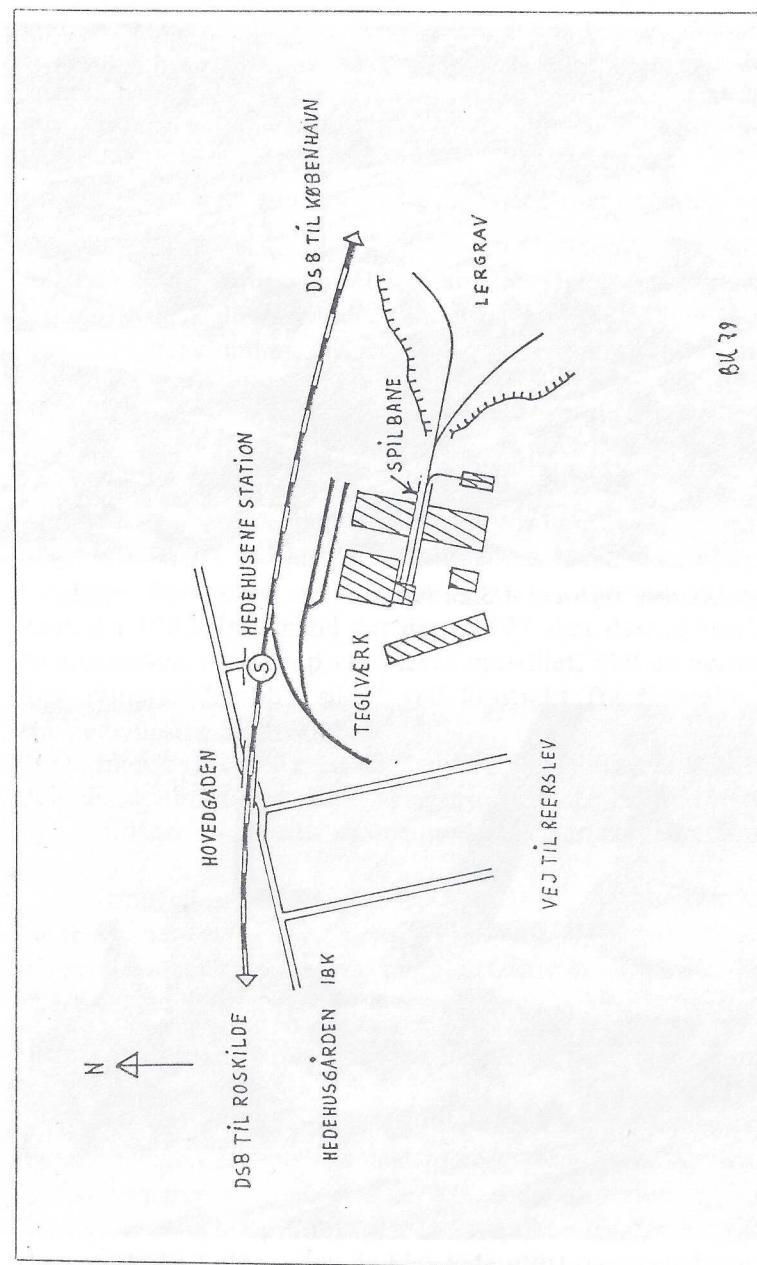
Værket blev påbegyndt i efteråret 1896 og taget i brug 1897. Det var fra starten anlagt, så de lå på kanten af lergravene, altså med en meget kort tilkørselslinie.

De første sporplaner fra værkets start viser, at der straks blev etableret dels et DSB-sidespor, dels ophalespil fra lergravene. Planerne viser også, at der neden for dette ophalespil var bygget et skur med sportilslutning – muligvis en remise – uanset, at værket først fra 1903 indførte lokomotivdrift. (Se plan 2).

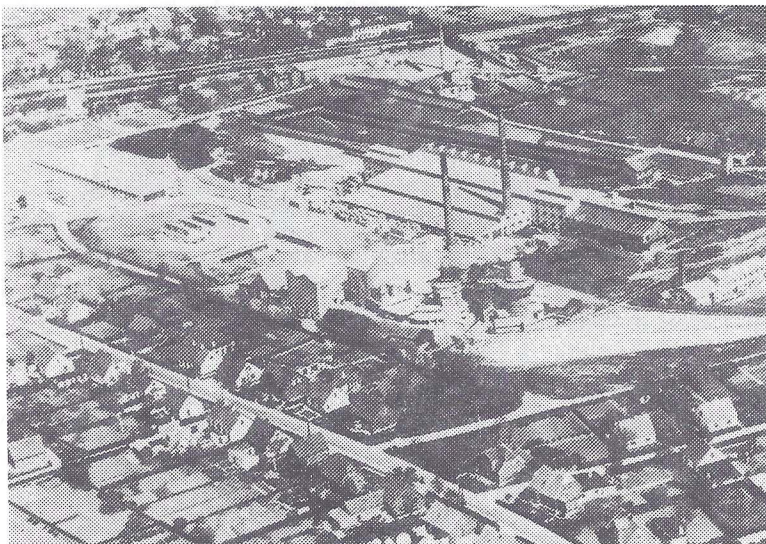
Værkets kapacitet var fra starten 3 mio sten pr. år, men udvidedes i de kommende år.

Et slemmeværk blev opført i 1903 og lerindvindingen voksede. Som en følge heraf blev den nærmere omegn fin-kæmmet for lerforekomster. Da ler af særdeles velegnet kvalitet fandtes på Havesbjerggård og Grønnebjerggård, begge i Marbjerg, blev disse to gårde købt af værket i 1905.

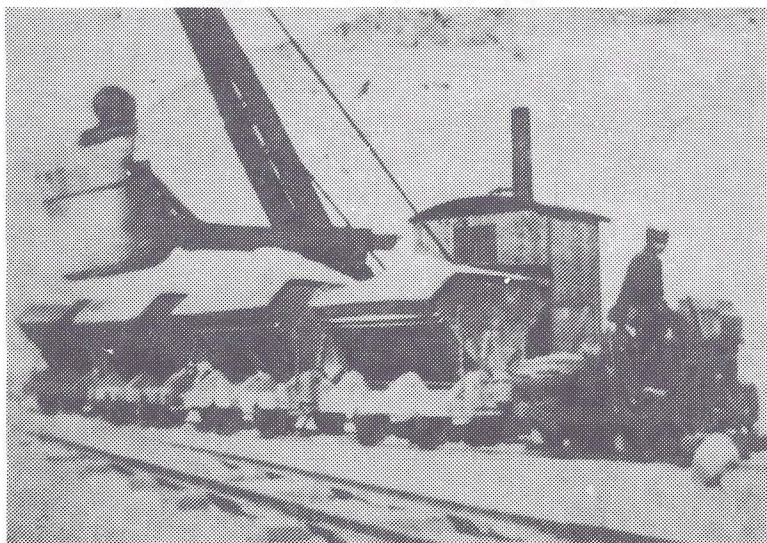
Allerede i 1906 passerede hovedvejen i niveau, medens den gennem en viadukt løb under DSB-sporene. Banen var i drift til 1947, hvor lergravene var udtømt.



PLAN 2. Hedehusteglværket omkring år 1900



Hedehusene Teglværk A/S, ca 1960



Hedehus Teglværkets første motorlokomotiv, model 1923 (Den såkaldte „markekspres”).

Værket blev udvidet og udvidet, hvilket bl.a. skyldtes de gode afsætningsmuligheder i hovedstadsområdet, men den dygtige ledelse var naturligvis heller ikke uden betydning.

Allerede i 1907 var kapaciteten oppe på over 10 mio sten pr. år.

I 1942 var tallet nået op på 15 mio sten, eller enheder, som det kaldtes. (Plan 3 og 4).

Igen i 1909 købte værket nye arealer. Denne gang mellem Kallerup og Baldersbrønde. Det var dog „kun” en grusgrav, der blev åbnet, men selvfølgelig sporforbundet med „hjemmet”. Sideløbende med lergravningen ved Marbjerg påbegyndtes i 1926 lergravning på Charlottøgårds og Reerslevs marker, og en ny sporstreng blev lagt til værkets efterhånden store spornet.

Idag lyder det utroligt, men en endnu længere banestrækning blev taget i brug, da lerarealet mellem Reerslev og Vindinge blev købt og spormæssigt sat i forbindelse med værket i 1932. Imidlertid var der i 1927 sket det, at kørslen til grusgraven i Kallerup var blevet indstillet, idet de nødvendige råmaterialer blev sikret ved kontrakt fra Nymølle og fra Hedehusene Skærvefabrik.

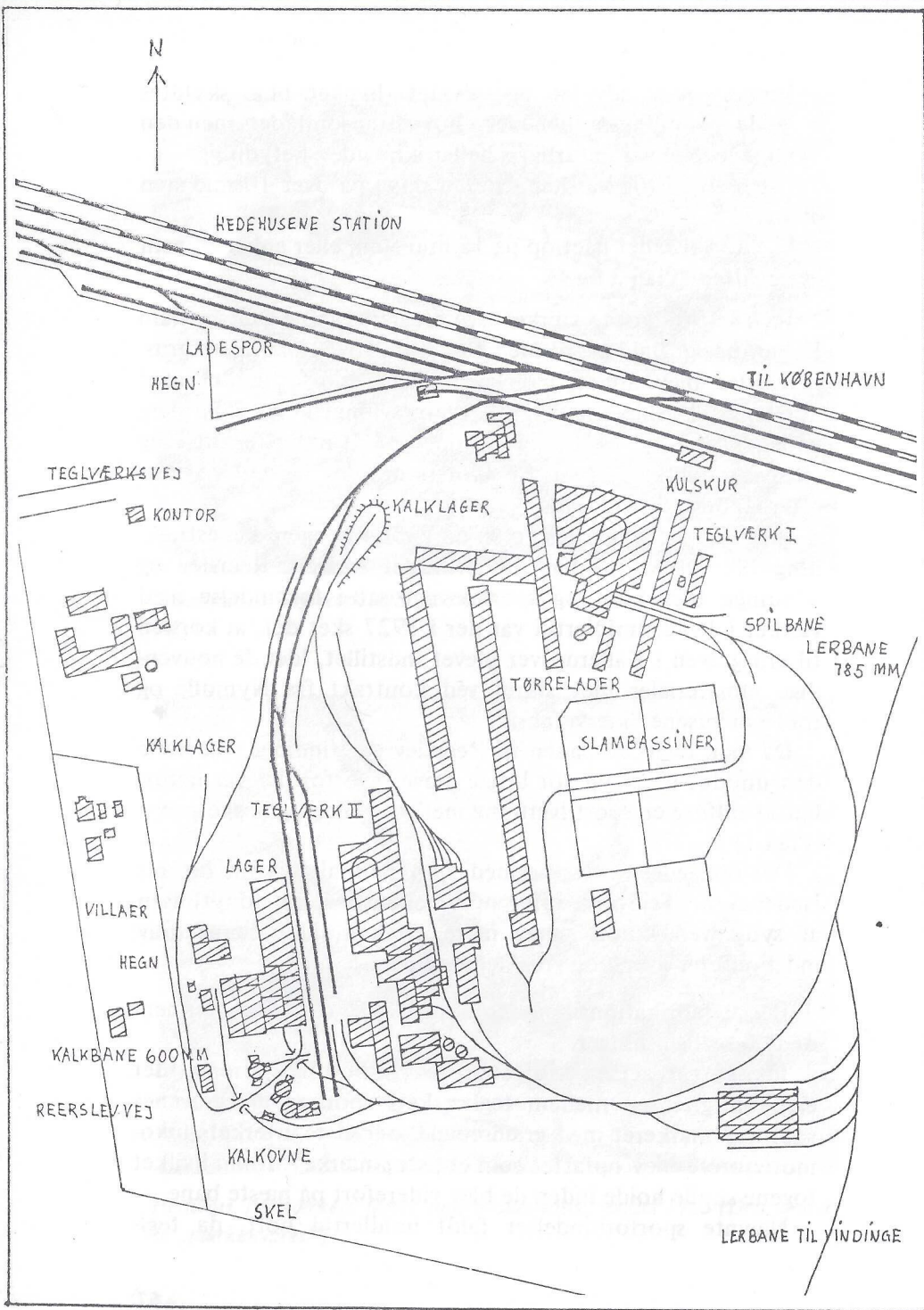
Da man byggede banen til Reerslev og Vindinge passerede den umiddelbart syd for begge grave, hvorfor det var naturligt at udføre en sportilslutning mellem banen og begge grave. (Plan 1).

Der opnåedes to ting hermed: stenmaterialer kunne tilføres Hedehusene Teglværk efter overenskomsten, og udnyttelsen af sydgraven kunne gøres mere effektiv, idet denne grav indeholdt ler øverst og grus nedenunder.

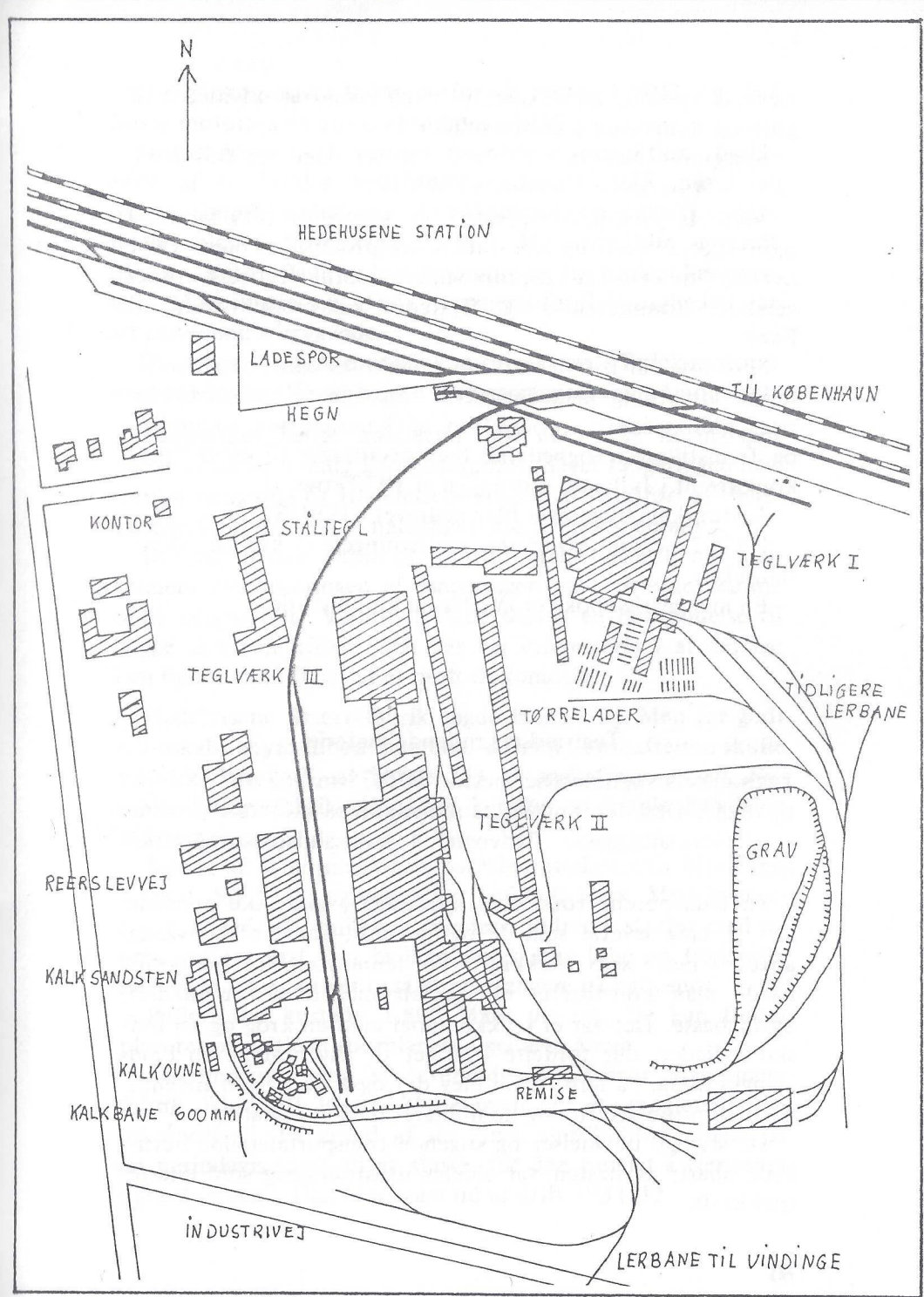
Begge fabrikationsmetoder kunne altså tilgodeses gennem disse sportilslutninger.

Iøvrigt var der en kuriositet ved tilslutningssporene, idet ejendomsgrænsen mellem teglværkets spor og grusgravens spor var markeret med grænsepæle, der af teglværkets lokomotivførere blev opfattet som et „stopmærke”, foran hvilket togene skulle holde inden de blev videreført på næste bane.

Nævnte sporforbindelser faldt imidlertid bort, da tegl-



PLAN 3. Hedehesteglærket 1941



PLAN 4. Hedehesteglærket 1953

værkets sydspor blev skåret over på grund af udvidelser af grus- og stengravnens graveområder.

Sydsporet blev så teglværkets sidste bane, og sidste tog til værket overhovedet kørte i 1973.

Værkets produktion gennem de senere år blev mere og mere specialiseret, og den direkte teglproduktion blev i 1971 overført til et i 1967 opført supermoderne teglværk i Bjæverskov. Sommeren 1978 flyttedes kalkproduktionen til Faxe.

Som følge af halvfjerdsernes oliekrise og landets økonomiske afmatning med den deraf følgende nedgang i byggeriet, blev værkets produktion af kalksandsten urentabel, og fremstillingsrettighederne blev overdraget til en tidligere konkurrent i Jylland i slutningen af 1970'erne.

Teglværkets bygninger blev nedrevet i 1981/82.

I 1982 begyndtes ligeledes nedrivningen af kalksandstensfabrikken.

En mangeårig epoke er således nu kun historie.

Teglværkets rullende materiel

Teglværkets vognmateriel bestod af 0,75 m³ og 1,5 m³ jern-tipvogne. Desuden anvendtes reolvogne på skinner i ovnene, samt specialbyggede fladvogne i kalksandstensproduktionen.

På kalksporene (600 mm sporvidde), som ikke opnåede slet så lang levetid som de øvrige spor, har der kun været anvendt heste som trækraft. Til denne form for trækraft havde man konstrueret et specielt mellemlid, en såkaldt springbasse. Det var et stykke kabel med en krog og en indskudt fjeder, der fordelte trækket og gav hestene en blød igangsætning. På lerbanerne blev der også fra starten anvendt heste som trækraft, dog kombineret med et ophalespil.

De stadige udvidelser og stigende transportafstande bevirkede snart, at hesten var aldeles utilstrækkelig som eneste trækraft.

Damplokomotivet holdt derfor sit indtog i 1903, og det første motorlokomotiv anskaffedes i 1928.

Motorlokomotivet var en primitiv konstruktion, bestående af en Ford-A benzinmotor, model 1923, monteret på en simpel undervogn. Trækkeevnen var ikke imponerende, blot 3 tipvogne a 1,5 m³. Maskinen blev anvendt på den relativt flade sydøststrækning og fik hurtigt kælenavnet „Markekspressen“, nok nærmere fordi hastigheden var alt endt end forrygende.

De senere byggede motorlokomotiver havde Buick-motorer med vendegear. Under krigen blev gassgeneratorer påmonteret.

Teglværket havde imidlertid også et stykke normalspor på sit område, nemlig DSB-sidsporet. Såvel rangeringen her, som al rangering på Hedehusene station, blev udført af Hedehusene Skærvefabrik – naturligvis mod behørig betaling.

Det var derfor naturligt, at den tanke opstod, om man gennem motoriseringen af rangeringen på teglværket kunne opnå besparelser? Værket rettede derfor en henvendelse til begge skærvefabrikker, om der var interesseret i at deltage i en fælles anskaffelse af et motorlokomotiv.

Hedehusene Skærvefabrik sagde blankt nej. Men for godt naboskabs skyld tilbød man dog, såfremt „anskaffelsen skulle vise sig forfeilet“, at betale 1/3 af anskaffelsesprisen. Ny-mølle Skærvefabrik påtog sig herefter at betale halvdelen af købsprisen.

Købet af et normalsporet petroleumsløkomotiv blev foretaget d. 5.1.1920, og prisen var 160.000 Mark. Med leverancen fulgte 6 stk. pullerter (vinder), lodrette støtter med en bred rulle øverst, om hvilken der kunne løbe en trækwire, således at lokomotivet også kunne rangere på nabospor.

Pullerterne kostede 1.800 Mark pr. stk. De kan findes placeret på nogle af sporplanerne gennem årene.

Lokomotivet blev af leverandøren Rheiner Maschinenfabrik, Windhoff, Rheine W, betegnet som et „rangierwindenlokomotive“. På grund af sin farve, sine kobbelstænger og en periodevis ulyst til at starte, fik den hurtigt kælenavnet „græshoppen“. Den blev taget ud af drift 1931/32.

Nymølle Skærvfabrik (Plan 5-9)

Nymølle Skærvfabrik repræsenterer en lidt anden branche, nemlig den, der udnytter råstofferne i vor undergrund.

I en periode var bandene mellem teglværk og skærvfabrik også tæt knyttet gennem den direkte jernbaneforbindelse til teglværket.

Teglværket startede i 1897, men skærvfabrikken var tidligere ude, idet arkitekt Em. Jensen og fabrikant H. Hansen stiftede „Nymølle Skærvfabrik” i 1894.

I 1962 blev den omdøbt til „Nymølle Stenindustri H+H A/S” – i dag „H+H Stenindustri A/S”.

Gennem tiderne udviklede virksomheden sig til et foretagende af format, hvilket idag fremgår af det kæmpemæssige hul, der er resultatet af næsten 90 års aktiviteter her.

Omkredsen ved jordoverfladen er ikke mindre end 13 km.

Ikke engang Faxe Kalkbrud kan med sine 1x1,5 km og 40 m i dybden stå mål hermed.

I 1972 var der 200 mand i arbejde, og 1500 læssede lastbiler rullede daglig op ad graven.

Hvor naboen, Hedehusene Skærvfabrik, gennem mange år var et foretagende med et særdeles udbredt spornet og en vældig bestand af rullende materiel, stod Nymølle rent bane-mæssigt i stampe. Helt op til 1932 anvendtes kun heste som trækraft på banenettet, og tipvognene blev håndlæsset.

Men i 1932 skete der en virkelig omvæltning. Europas største selvkørende gravemaskine blev anskaffet. Samtidig indførtes motorlokomotiver – med andre ord, man sprang helt dampalderen over.

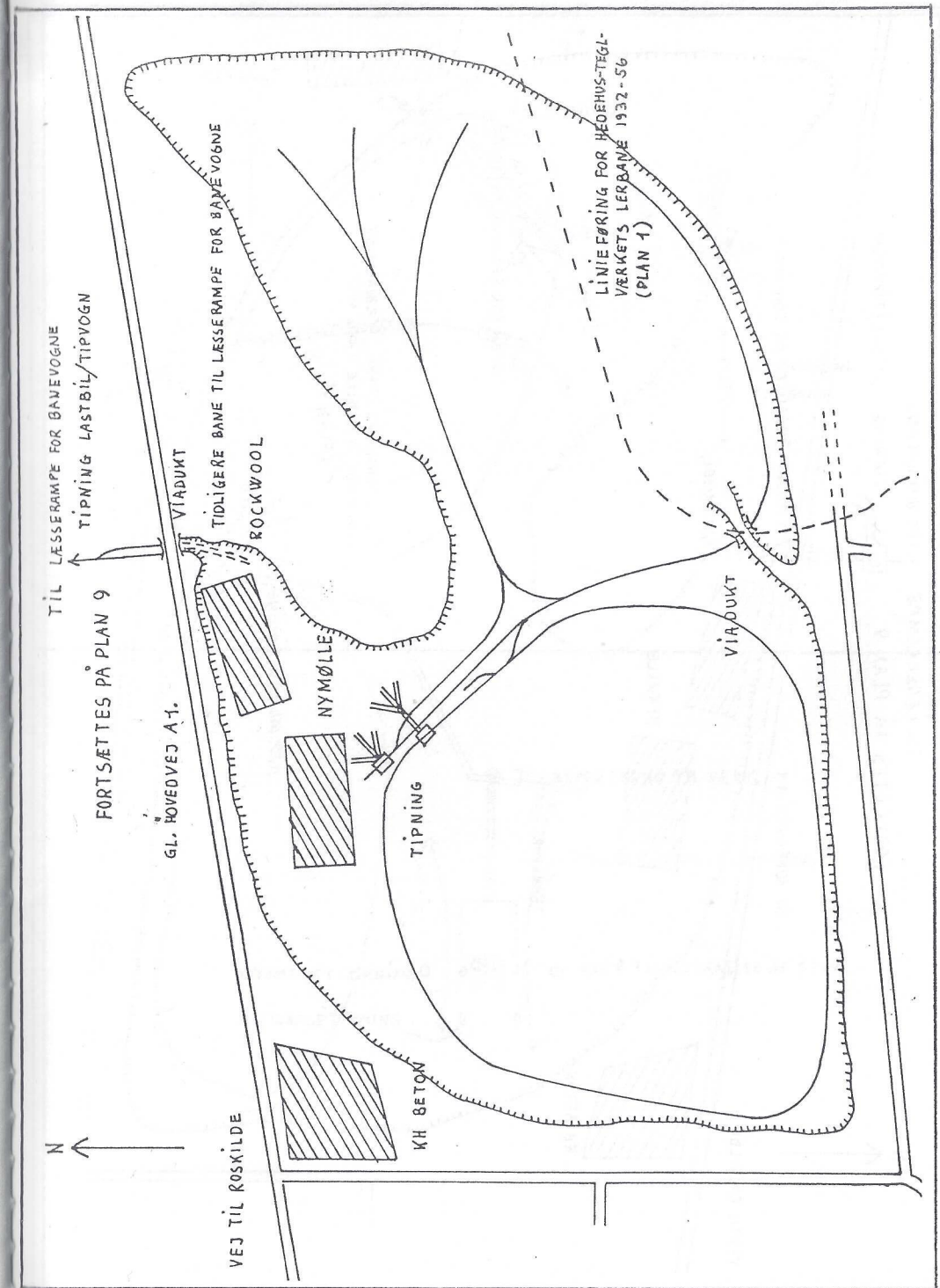
Motorlokomotiverne blev for øvrigt bygget på eget værksted.

Nymølle var altså nu både motoriseret og effektiviseret.

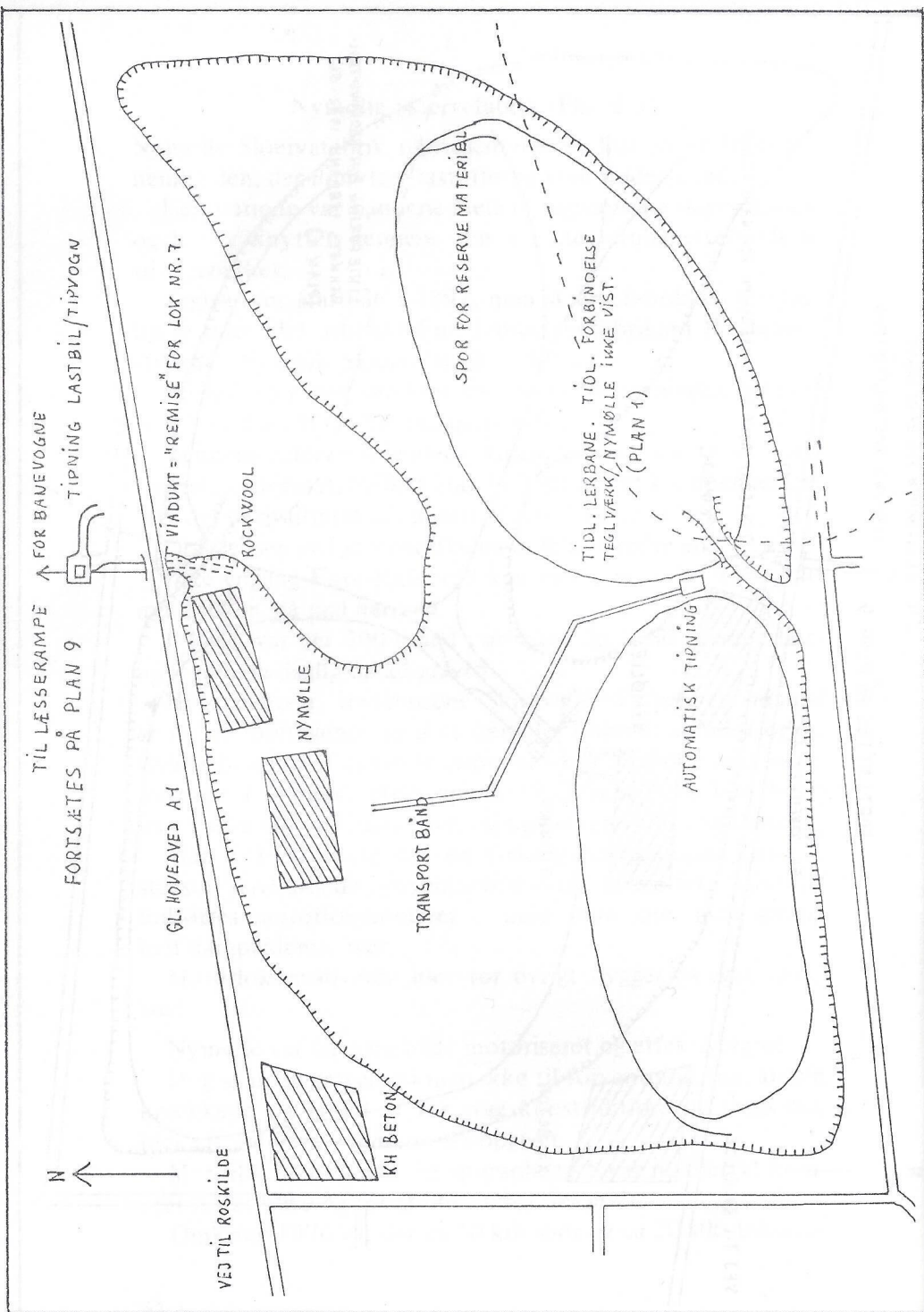
Dog svarede gravemaskinen ikke til forventningerne; armen knækkede på grund af for svag konstruktion, og maskinen blev efter diverse reparationer opgivet.

Motorlokomotiverne og sporanlægget var imidlertid kommet for at blive og for at blive udnyttet godt.

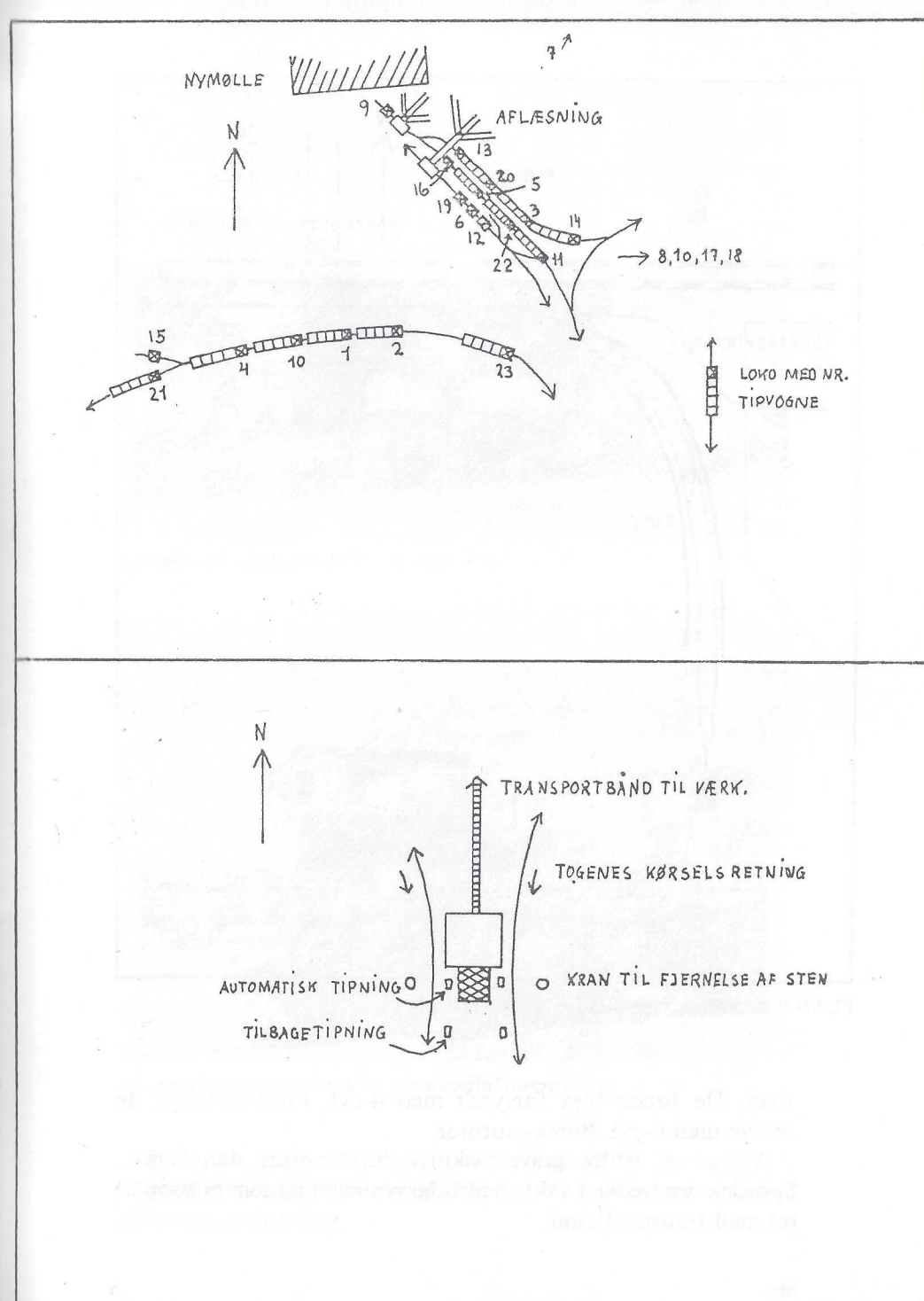
Omkring 1970 var der ca 10 km spor og ca 20 stk. lokomo-



PLAN 5. Nymølle. Skitse ca. 1970

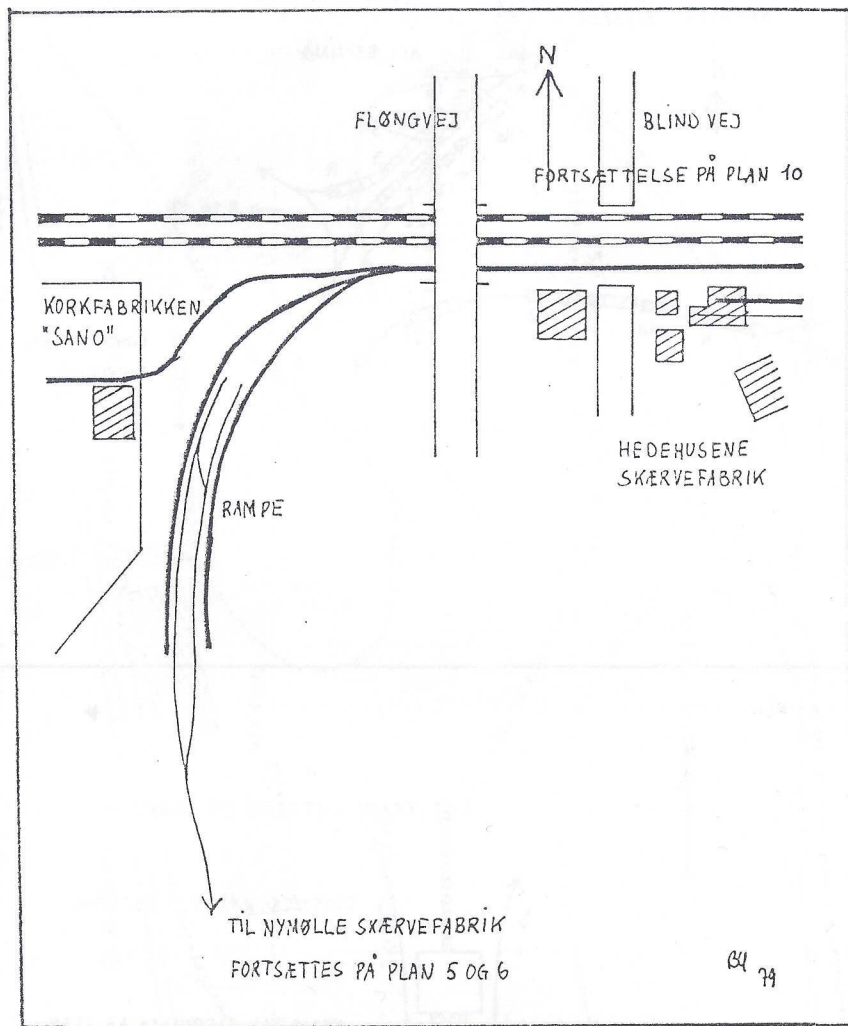


PLAN 6. Nymølle. Skitse ca. 1972



PLAN 7. Togfordelingen 1. august 1971

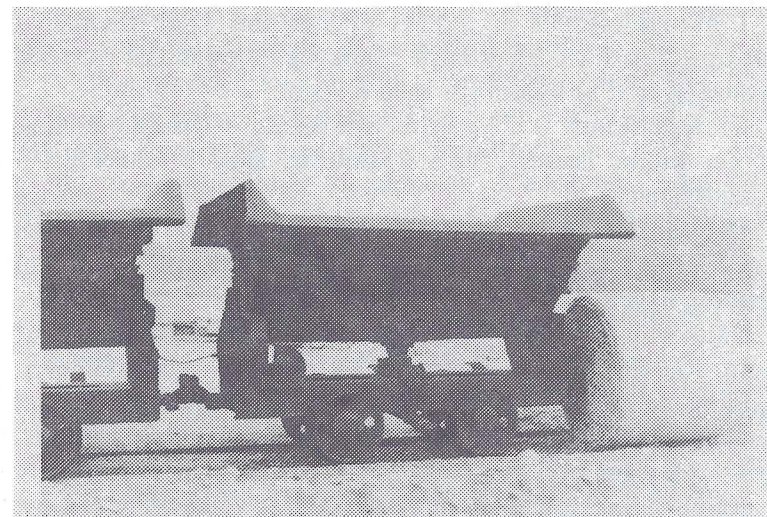
PLAN 8. Det automatiske tippeanlæg ca. 1973



PLAN 9. Skitse af Nymølles rampeanlæg 1972

tiver. De første blev forsynet med 4-cyl. Ford-motorer, de senere med 6-cyl. Buick-motorer.

Andre og bedre gravemaskiner fulgte efter den første. Sporene ændredes i takt med udgravningen og senere suppleret med transportbånd.



Nymølle Stenindustri 1977, tipvogn 3 m³



Nymølle Stenindustri, 1977, standardlokomotivtype

Ser vi på planerne 6 og 8, der viser en skitse fra ca. 1972, bemærkedes to kredsformede baner, der mødes ved et fælles automatisk tipanlæg.

I hver sporkreds er indlagt et stikspor, hvor reservetog var opstillet. I kredsene kørte „bloktog” rundt i fast rute. De bestod hver af et lokomotiv med 6 vogne.

Gravemaskiner – 2 ved hver sporkreds – læssede således, at der kunne læsses 2 vogne samtidig, altså et bloktog i 3 arbejds gange.

Der var således tale om rationel stordrift, idet kapaciteten var 15 tog i drift samtidig, det vil sige 8000 m³ sten eller grus om dagen.

Imidlertid havde Nymølle også et rampeanlæg umiddelbart nord for den gamle Hovedvej 1A/nuværende Roskildevej. Adgang til rampeanlægget var oprindeligt gennem en tunnel under hovedvejen. Men på grund af revnedannelser i tunnelloftet, blev den lukket og udfyldt.

Rampen var dobbeltsporet og beregnet til læsning af åbne DSB-vogne, af hvilke der kunne holde ca. 15 på hver side, således at man på kort tid kunne fylde ca. 30 DSB-vogne ved nedtipning fra rampen. (Se plan 9).

Da tunnellen blev lukket, opførtes et siloanlæg, der blev fyldt ved hjælp af lastbiler med tippelad.

Fra siloen løb sten- og grusmaterialer ned i tipvogne, der med lokomotiv skubbedes op på rampen.

Det skal bemærkes, at der i de seneste år hovedsagelig kun blev læsset materialer til DSB's eget brug.

Brugen af rampen ophørte endelig i 1979, og arealet blev overdraget til Høje-Taastrup kommune med „installationer” til nedrivning.

Den smalsporede del af anlægget blev i februar 1981 skænket til Hedelands Veteranbane, der idag genanvender skinnerne.

Hedehusene Skærvefabrik (Plan 10 og 11)

Hedehusene Skærvefabrik er områdets ældste virksomhed indenfor branchen.

Allerede i 1892 etablerede P. Madsen „Hedehusene Grusgrav og Skærvefabrik”.

Fra 1904-1931 var navnet „A/S P. Madsen”, og i perioden 1931-1964 „Hedehusene Skærveafabrik A/S”.

I 1964 blev den forpagtet af „Dansk Dammann A/S”.

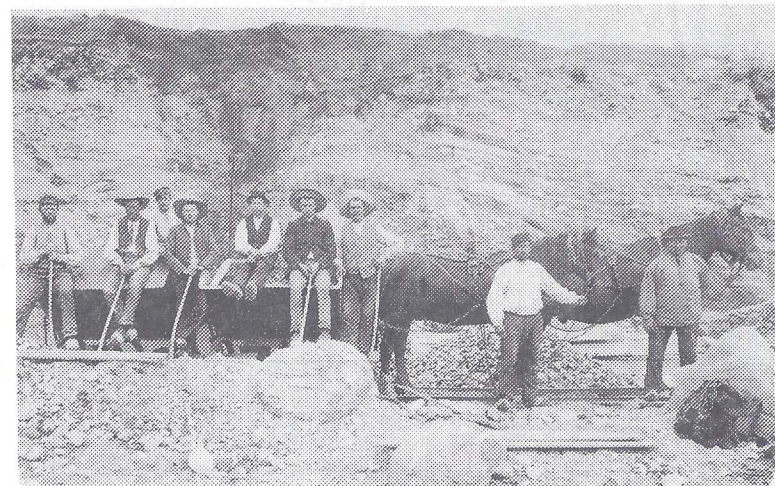
I dag er navnet „Superfos Dammann/Luxol A/S”, og aktiviteten dækker nu kun gravens restudnyttelse.

En forlængst glemt detalje, og uden nogen som helst forbindelse med skærvefabrikation, er, at der forud for 1892 også var jernbanespor i området, nemlig et sidespor fra DSB til et latrinlager, hvortil „råmateriale” kom i trætanke på jernbanevogne fra Københavns Grundeieres Renholdelsesselskab på Kløvermarksvej på Amager.

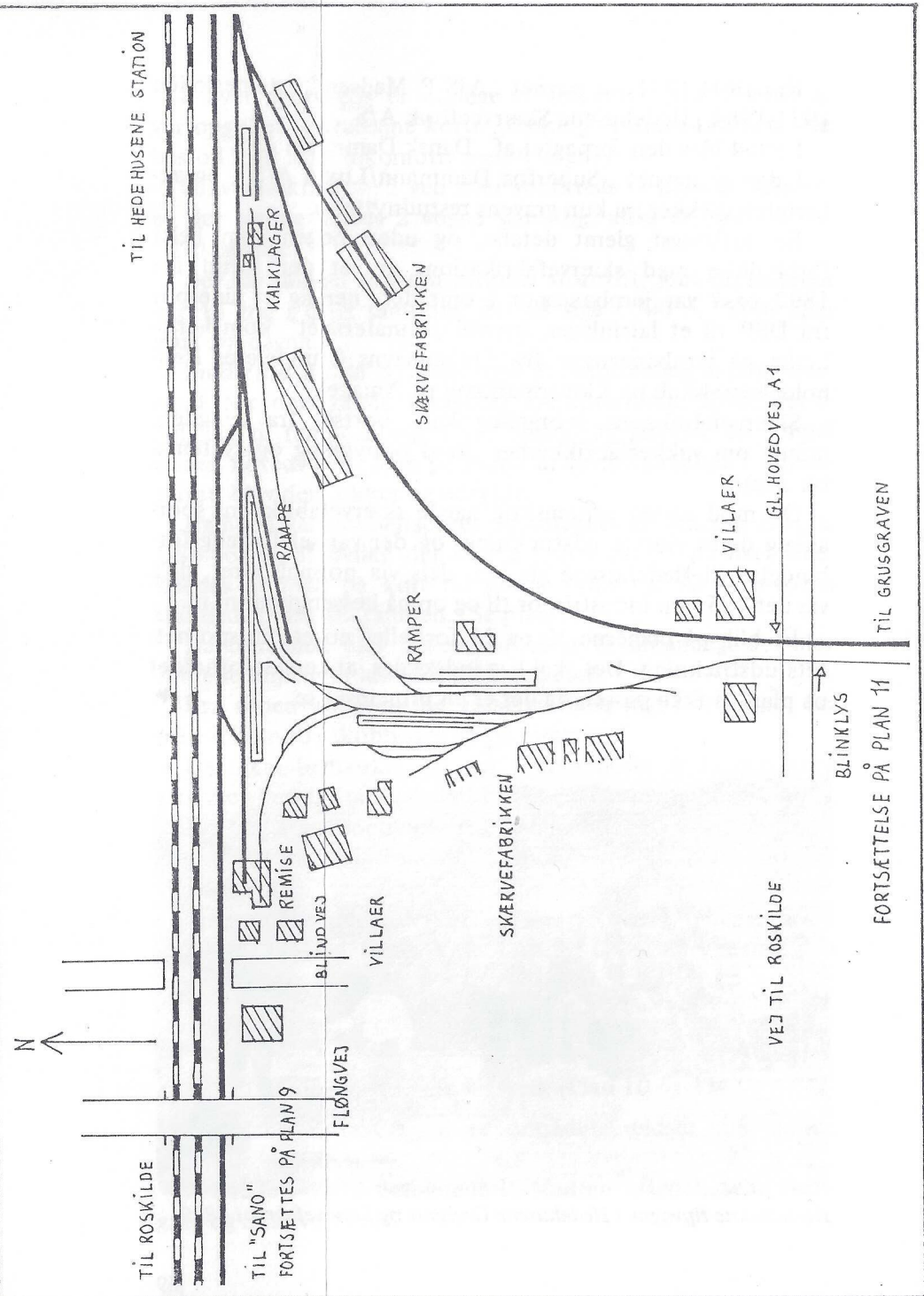
Skærvefabrikkens sporanlæg kan, bortset fra længden, minde om sukkerfabrikkernes, hvad opbygning og systematik angår.

Op mod anden verdenskrig nåede skærvefabrikkens sporanlæg deres største udstrækning, og der var selvfølgelig forbindelse til Hedehusene station, dels via normalsporet, dels via det 785 mm industrispor til og op på læsseramper m.m.

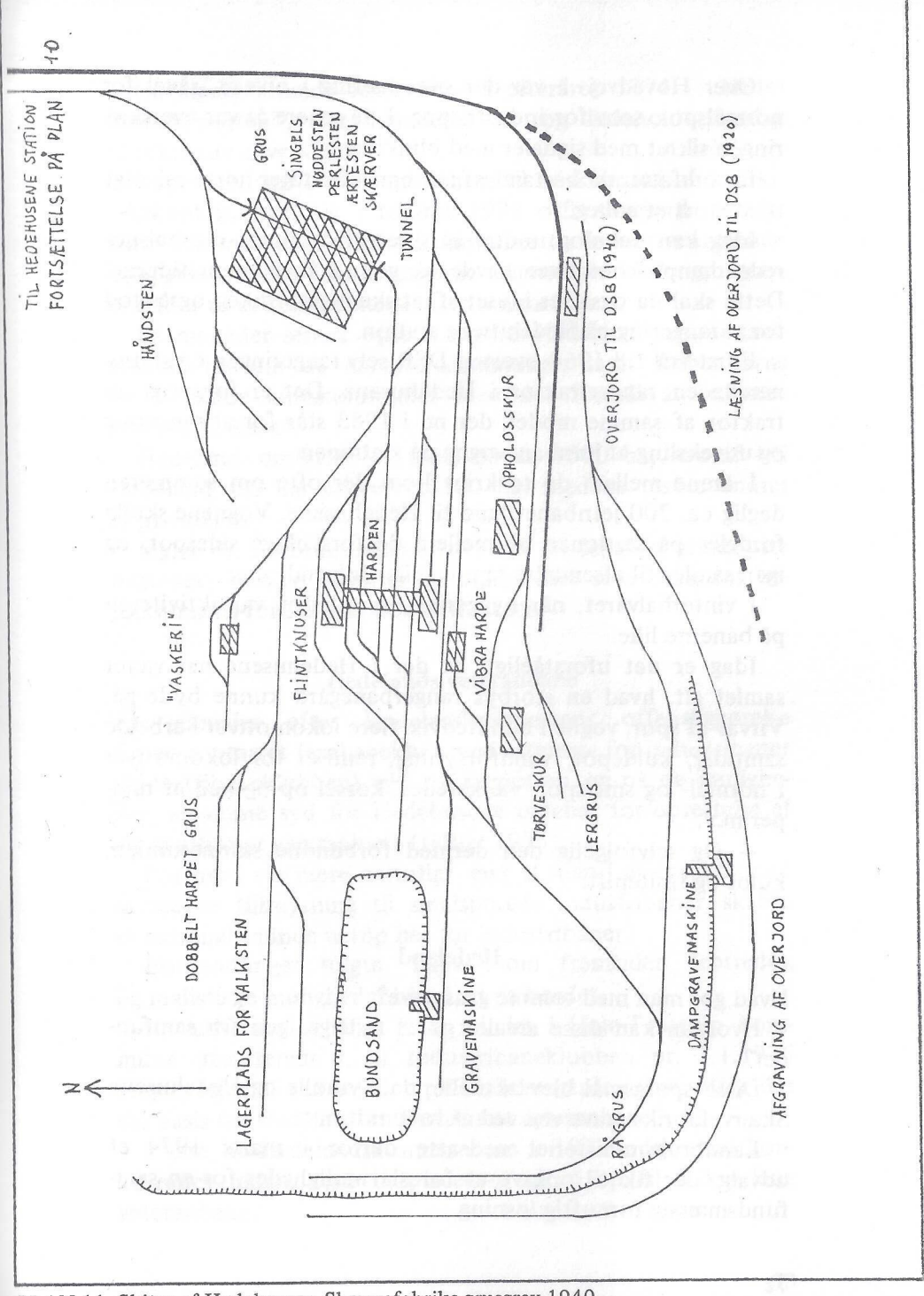
Et blik på planerne 10 og 11 fortæller noget om spornets udstrækning. Det skal lige indskydes, at længdeforholdet på plan 11 ikke passer, da det er en principskitse.



Hestetrukne tipvogne i Hedehusene Grusgrav og Skærvefabrik i 1899



PLAN 10. Skitse af Hedeusene Skærvefabrik 1940



PLAN 11. Skitse af Hedeusene Skærvefabriks grusgrav 1940

Over Hovedvej 1 var der overskæring i niveau, såvel for normalspor, som for industrispor. I de senere år var overskæringen sikret med signaler med blinklys.

En omfattende bestand af jernbanekøretøjer hørte selvsagt til så stort et anlæg.

Idag kan det dog undre, at skærvefabrikkens normalsporede damplokomotiver havde så gode kår gennem tiderne. Dette skal da også ses i lyset af, at skærvefabrikken også stod for al rangering på Hedehusene station.

Først fra 1.8.1964 overtog DSB selv rangeringen og stationerede en rangertraktor i Hedehusene. Det er forøvrigt en traktor af samme model, der nu i 1983 står for al rangering og udveksling af jernbanevogne på stationen.

I årene mellem de to krige kom der ofte om sommeren daglig ca. 200 jernbanevogne til Hedehusene. Vognene skulle fordeles på stationen og mellem de forskellige sidespor, og igen samles til afsendelse samme eller følgende dag.

I vinterhalvåret, når byggeriet var mindre, var aktiviteten på banerne lille.

Idag er det uforståeligt, at der i Hedehusene har været samlet alt, hvad en storbys rangerbanegård kunne byde på. Virvar af spor, vogne i hundredvis, flere lokomotiver i arbejde samtidig, kuldepot, vandforsyning, remiser for lokomotiver i normal- og smalspor, værksteder, kørsel op og ned af ramper m.v.

— Og selvfølgelig den dermed forbundne skinnerumlen, kulos og fløjtepift.

Hedeland

Hvad gør man med tomme grusgrave?

Hvordan kan disse arealer gøres nyttige igen for samfundet?

Disse spørgsmål blev aktuelle, da Nymølle og Hedehusene Skærvefabriks grave ved ved at være udtømte.

Landbrugsministeriet nedsatte derfor i marts 1974 et udvalg, der fik til opgave at foreslå muligheder for en samfundsmæssig fornuftig løsning.

Udvalgets arbejde resulterede i efteråret 1974 i „Hedelandsrapporten”, der handlede om og indeholdt forslag til rekreativ anvendelse.

Rapporten gav i 1977 anledning til udskrivning af en arkitektkonkurrence, og i foråret 1978 offentliggjorde Greve, Høje-Taastrup og Roskilde kommuner to forslag vedrørende udbygning af de i kommunerne sammenstødende grusgravområder til et kæmpemæssigt fritidsområde.

Få måneder senere oprettedes I/S Hedeland som et samarbejde mellem de nævnte kommuner, samt Københavns og Roskilde amtskommuner med det formål at realisere fritidslandskabet.

Hedeland omfatter et areal på ca 1500 ha, hvoraf I/S Hedeland pt. har erhvervet 300 ha, medens resten endnu er privatejet.

Målet for udformningen af det nye landskab er at udnytte terrænets særlige karakter og muligheder som basis for befolkningens forskelligartede aktiviteter.

Hedelands veteranbane

Få måneder efter Hedelandsrapportens offentliggørelse fik en nystartet jernbaneklub med interesse for industribaner (Industribaneklubben) øje på rapporten og på de muligheder arealerne syd for Hedehusene indebar for oprettelse af en smalsporet veteranbane (tidligt 1975).

For hvad var mere naturligt, end at man i et område med så megen tilknytning til smalsporede industribaner, skabte et nationalt minde netop her for industribaner?

Forhandlinger fulgte. Tanker om fremtiden drøftedes, og realistiske muligheder blev lagt på bordet.

En udstrakt velvilje, ikke mindst i Høje-Taastrup kommune, resulterede i, at Industribaneklubben pr. 1.1.1976 indgik lejemaal om lokaler på Hedehusgården, hvorefter der var basis for starten af en Hedelands veteranbane.

I den af Hedelandskommunerne i 1977 udskrevne konkurrence indgik også indplacering af en op til 8 km lang veteranbane.

Men allerede ved indvielsen af første etape af rekreativet Hedeland den 21.5.1977 var Hedelands Veteranbane med i festlighederne, idet banen samtidig blev officielt indviet.

Kl 14,15 foregik ceremonien, idet borgmester Flemming Jensen, iført borgmesterkæde, foretog den højtidelige overklipping af den udspændte silkesnor, og erklærede banen for åben. Herefter uddeltes der billetter til æresgæsterne fra by- og amtsråd.

Det skal lige indskydes, at banen dengang kun var på ca. 100 m. Siden er der foregået en vis udvikling. Terrænet er blevet formet, stationspladser planeret, dæmninger over søområder anlagt, stationsanlæg udført, vogne og lokomotiver restaureret, værksted og remiser opført.

Ved årsskiftet 1983/84 har banen en længde på ca 1,6 km, men yderligere banetrace er anlagt, således at der i 1984 kan anlægges og udbygges yderligere banestrækning og stationsanlæg.

Hedelands Veteranbane har i dag to stationer under udbygning, Hedehusgård og Sølund.

Endvidere er i efteråret 1983 færdigplaneret et 8400 m² stort areal, hvorpå Brandhøj station skal opføres i forbindelse med et museumscenter.

Det skal være hjemsted for dels veteranbanens museums-køretøjer, dels et vejteknisk museum.

Veteranbanen råder i øjeblikket over køretøjer fra Nymølle, fra sukkerfabrikkerne i Nakskov, Sakskøbing, Maribo og Assens, fra Rørdal Cementfabrik, Faxe Kalkbrud, Superfos, fra brunkulslejer i Jylland, og fra sjællandske og jyske teglværker.

Som kuriosum kan nævnes en sejldræsine fra Vandbygningsvæsenet i Thyborøn.

Banen har således et repræsentativt udsnit af de små jernbanekøretøjer, som gennem tiderne har været anvendt i dansk industri. Tilbage står nu restaureringen af disse lokomotiver og vogne, samt yderligere sporbygning, hvilket omsat i tid betyder års arbejde, ikke mindst for en klub, der arbejder på frivillig og idealistisk basis.

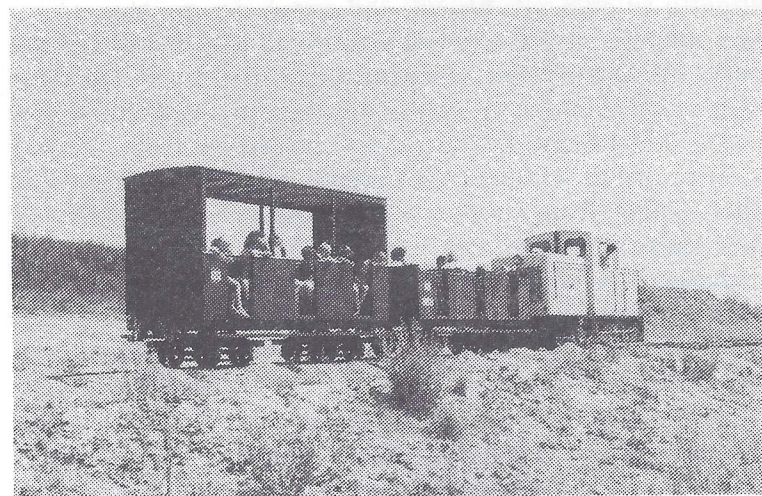
I 1983 har man dog forsøgsvis tilbudt arbejdsopgaver til beskæftigelse af langtidsledige. I en periode har der været op til 8 mand, samt en arbejdsleder beskæftiget, dels med smede- og maskinarbejde, dels med sporlægning.

Veteranbanens strækningslængde er således forøget med 550 meter. Erfaringerne med årets indsats er så tilfredsstillende, at man igen i 1984 vil forsøge at skaffe materialer til en lignende arbejdsstyrke.

Klubben er således med til at løse beskæftigelsesmæssige problemer for samfundet samtidig med, at der præsteres et arbejde, som bringer veteranbanen nærmere det erklærede mål, at kunne varetage den offentlige transport i Hedeland, samt at være et arbejdende specialmuseum.

Veteranbanen startede med regelmæssig toggang på lørdage og søndage i sommerperioden allerede i 1980, og man har lige siden effektueret særtogsbestillinger, også på almindelige hverdage, til selskaber, studiesøgende, skoler, børnehaver m.v.

Veteranbanens håb er at blive en brugsting for Hovedstadsregionens og ikke mindst for Vestegnens og Roskildegens befolkning.



Hedelands Veteranbane, særtog med skolebørn 1983

– Alt dette er da også kun muligt ved et fortsat snævert samarbejde med I/S Hedeland.

– Hvordan arbejdet skrider frem, såvel på banen, som udbygningen af Hedeland, oplever man bedst ved at besøge Hedelands Veteranbane, der arbejder under devisen: Danmark dit og mit.

Kildemateriale og kortskitser: S. A. Guldvang, Århus, hhv. Industribaneklubbens forskningsleder, Bent Hansen, Nr. Bjert.

Snubbekorset, Bartholinerne og Ole Rømer

af Claus Thykier

I undertegnedes skøde (Mtr. 3 g, Vridsløsemagle) står en bemærkning om, at jeg, ifald jeg misligholder Snubbekors-højen f. eks. ved gravning af kartoffelkule ell. lign., skal bøde med indtil 3 skæpper byg til sognets fattigkasse!

Skønt jeg måske selv ville kunne nyde gavn af en sådan bøde, stod det mig klart, da jeg købte mit hus i Vridsløsemagle, at jeg havde en ikke blot lokalhistorisk interesse, men lige-såvel en økonomisk i at finde ud af, hvorfor mit hus, som ligger i Vridsløsemagles centrum, havde noget at gøre med en høj, prydet med et kors en god kilometers vej fra landsbyen. Her er så forklaringen: Hvor mit hus nu ligger, lå før udskiftningen en gård ved navn Snubbekorsgård.

Går man op på denne høj (hvortil der ikke er offentlig adgang) finder man der et pseudoromansk kors opstillet, som imponerer mere ved sin størrelse end sin skønhed. På korset er dels indhugget, hvornår det er rejst og dels hvorfor.

Kort fortalt skyldes dette sidste (ifølge sagnet), at hustruen til herremanden Eskil Hemmingsen Snubbe på sin rejse ad den gamle landevej mellem København og Roskilde skulle være nedkommet med et barn nær en (bronzealder-)høj. Eskil, som ejede herresædet Bytteborg (hvor nu Catrineberg ligger) i Sengeløse var medlem af den uhyre velhavende Hvideslægt (der bl.a. talte Skjalm Hvide, Absalon og Esbern Snare). Hviderne ejede på den tid, der her er tale om (mens Valdemar Sejrs regerede) det meste af Sjællands jorder. På grund af det mirakel, fødslen forekom faderen at være (det er nok blevet en dreng!), skænkede han ifølge sagnet jorderne fra to gårde til Roskilde Domkapitlet – altså Kirken.