

"SOM DE SÅ DET"

DE LOLLANDSKE ROEBANER BESKREVET
AF FHV. BORGMESTER I MARIBO OG DRIFT-
BESTYRER PÅ MARIBO SUKKERFABRIK, CIVIL-
INGENIØR, VICTOR KOLDBYE

OG

FHV. SUKKERFABRIKSFORVALTER OG LEDER
AF DE MIDT, SYD OG ØST LOLLANDSKE ROE-
BANER, ERIK CLAUSEN, MARIBO.



UDSENDT MED STOR STØTTE AF MARIBOS NUVERENDE
BORGMESTER

FINN NIELSEN

Maribo
i Januar 1988

ALLE INTERESSEREDE KAN FRIT KOPIERE DELE AF ELLER HELE SKRIFTE

Roesukkerfabrikker	300		309,3	1.
Alm.	oo			
Artikel No.	9,3			
Register No.	309,3			
<u>Original 1921.</u>				

Tra : "Samlingen til
sukkerets
historie"

Driftsbestyrer V. K o l b y e

Roebanerne og Roernes Transport.

Allerede ved Anlægget af Højbygaard Fabrik i 1873 blev der bygget et Spor paa ca. 2 km til Avlsgaarden Højbygaard, hvorpaa Roerne transporteredes i smaa Kassevogne, men dette var en Undtagelse, der ikke udvidedes videre og Tilførslen skete ellers med alm. Hestevogne og Lollandsbanen.

Da Planerne om Anlæg af Fabrikken i Nakskov kom frem i 1881, var det Tanken at anlægge 20 km smalsporet Roebane med Lokomotivtrafik. Imidlertid stillede den daværende Indenrigsminister sig uvillig til at give et saadant privat Selskab Koncession og Expropriationsret, saa Planen maatte opgives.

Her skal strax bemærkes, at i 1893, da Sagen kom op igen, blev der givet Koncession med Eneret, men uden Expropriationsret. Nogle Aar senere kom Ministeriet til den Anskuelse, at Roebanerne, der kun trafikerede Roer og dertil hørende Produkter, ikke kunde kaldes Jernbaner (se Bilag 1 og 18) og derfor ikke behøvede Koncession; for at transportere andre Varer - Landbrugsprodukter, Byggematerialer m.m. - for Landmændene, maatte der da søges særlig Tilladelse og træffes Overenskomst med bestaaende Jernbaner.

I 1881 maatte Planen altsaa opgives (Hammerich: teknisk Tidsskrift 7de Aargang (1883-84) Side 6); men da man var klar over, at til en stor Fabrik maa et stort Opland, og da den ene Bane, der førte til Nakskov, langtfra var tilstrækkelig, valgte G. A. Hagemann

det franske Saftstationsprincip, hvor det var Fabrikken, der strakte sine Arme ud paa Landet. Stationerne lagdes med en indbyrdes Afstand af 1 - 2 Mil (7 - 15 km) og der forlangtes kun tegnet 300 Tdr. Land (170 Hektar) til hver.

Naar et saa beskedent Forlangende vanskeligt opfyldtes, idet Nakskov de første Aar kun havde 1500 - 2200 Hektar, laa det ikke i Afstanden, men i Frygten for den nye Kultur, hvad der bedst ses af at i 2den Kampagne 1883 var af 1082 Roedyrkere kun 86 med Areal over 5 Tdr. Land og over Halvdelen havde 1 Td. Land og derunder. Endnu 1886 var der 455 med mellem 1 og 5 og 125 over 5 Tdr. Ld.

Senere Aar indførtes en extra Betaling af 9 Øre pr. 100 kg rene Roer for større Kørelængde end $\frac{1}{2}$ Mil (4 km), men om den end gav nogen Erstatning for den længere Transport, var det dog ikke nok til at skaffe det Areal, som ønskedes.

Saa besluttedes det i 1893 at forsøge Sportransport for at skaffe større Areal. Smalsporbaner kendtes jo nok paa Fabrikspladser og ved større Jordarbejder, men ellers ikke herhjemme og mindst i den Form, der her gennemførtes paa selve Vejene.

Fabrikkerne paatog sig hele Anlægget og Driften og stillede som Betingelse, at der tegnedes mindst 300 Td. Ld. nyt Areal pr. Mil Bane (23 Hektar pr. km), at Roedyrkerne skaffede den fornødne Grund til Banen og at Fragten sattes ens for alle - uden Hensyn til Transportlængden.

Da der ikke var Tale om at faa Expropriationsret, vilde det dengang være umuligt at komme frem over privat Jord hos Landmænd, der endda ofte hverken dyrkede eller vilde dyrke Roer. Man ansøgte derfor Sogneraadene om Tilladelse til at lægge Sporene paa den i Reglen brede Rabat mellem den makadamiserede Kørebane og Grøften, hvor der kun henlaa en Række Skærvebunker. Ved at rørlægge og fylde Grøften paa den modsatte Side med passende Mellemlum (60-90 Meter), opnaaedes en Række Stenpladser og Rabatten blev fri. Sporene skulde kun befærdes med Heste og da hele Egnen var interesseret i Roedriften og Sogneraadene indsaa, at det vilde spare betydelig paa Vejenes Vedligeholdelse, opnaaedes Tilladelsen let.

Paa den flade Egn ved Nakskov var det i Reglen gørligt at klare sig med Vejens Stigning, som det kun var tilladt at ændre 15 ctm. ved Afgravning eller Paafyldning. Kun faa Steder maatte man søge ind paa Jorden hos Naboen, for at komme frem med overkommelig Stigning. Paa passende Steder med 1 a 2 Kilometers Afstand indrettedes ved Opfyldning af Grøften eller i Reglen paa Naboens Grund "Læsepladser" - det er et Omløbs- eller Stikspor med makadamiseret Tilgang, saa Roedyrkerne kunde holde her og læsse deres Roer i Sporvognene, medens andre havde et Stikspor ind paa deres Mark eller op til Gaarden.

I Løbet af Vinteren 1892-93 udførtes de forberedende Arbejder og Roearrealerne tegnedes. Andragende om Koncession for 20 Aar indsendtes gennem Amtsraadet og da dette den 31te Maj 1893 havde givet sin Anbefaling, blev Arbejdet udbudt den 1ste Juni og paabegyndtes den 14de Juni i Entreprise ved Larsen, Saabye & Schøller, projekterende og tilsynsførende Ingeniør var cand. polyt. Rammeskov, nu Driftsbestyrer for de nordjyske Privatbaner. Ministeriets Koncession er først dateret 10/1 1894.

Valget af Sporvidden voldte mange Overvejelser. 1 Meter, som vel var almindeligt, var for bredt til Vejen og ogsaa til de smaa Kurveradier, man var nødt til at vælge. 600 mm - der hyppigst anvendtes til Arbejdsspor - var noget for smalt til at være stabilt. 750 mm overvejedes, men det endte med, at vor daværende Direktør G. A. Hagemann valgte 700 mm - af hvilken Grund, han blev staaende herved, ved jeg ikke, det har næppe været fordi den 2 km Roebane, der lige fra 1873 laa fra Højbygaard Avlsgaard til Fabrikken, var af denne Sporvidde, men hermed var fastslaaet Typen for Roebaner i hele Danmark, idet alle senere Baner byggedes med 700 mm Sporvidde.

Anlægget skulde være billigt, men dog nogenlunde solidt; heldigvis valgtes en ret svær Skinnetype af Vægt godt 10 kg pr. Meter, af Højde 72 mm, Kronebredde 32 mm, Skinnefod 60 mm og Kroptykkelse 7 mm. Skinnerne samledes med 370 mm lange Vinkellasker af Vægt 3.25 kg pr. Par. Svellerne var af krydskaaren 5 x 5" pommersk Fyr 133 ctm. lange (51"); der lagdes 9 Sveller under de 8 Meter lange Skinner

med svævende Stød. Svellerne var oprindelig af uimprægneret Fyr, men ved senere Reparationer brugtes imprægnerede Sveller, hvorved Holdbarheden forøgedes i Middel til ca. 15 Aar mod 8 Aar for de almindelige.

Planum var 2.2 Meter (7') paa Marken og 1.7 Meter ($5\frac{1}{2}$ Fod) paa Vejrabatter. Ballastlaget skulde være 23 ctm. (9"), men da det kneb med at skaffe Grus og faa Arbejdet færdig, er det nok knapt med dette. Mindste Kurveradius var 20 Meter (60'), men den anvendtes kun faa Steder og det viste sig senere uhensigtsmæssig at gaa under 30 Meter (100 Fod); paa Marken var den mindst 50 Mtr. (150'). Stigningen sattes som Maximum til 1:100 mod Fabrikken, 1:75 fra Fabrikken, idet der denne Vej førtes mindre Vægt, idet Kolonnen paa 3 Vogne kun havde 1 a 2 belæssede Vogne (med Affald). Kunde disse Stigninger ikke skaffes paa Vejene, maatte Sporet lægges ind paa Marken.

Det ene Spor skulde føres gennem Nakskov By og igennem den brolagte og stærkt trafikerede Havnegade. Her var atter indgaaende Overvejelser om den bedste Type for brolagte Gader. Hagemann valgte resolut den da opdukkede høje Sporvejskinne: System Haarmann, 125 mm høj med kun 33 mm Rille af Hensyn til den langsløbende Gadefærdsel - en ret kostbar Form (617 Mtr. Spor kostede 5500 Kr.), der kom fra Belgien nøjagtig tilpasset og bøjet efter Sporets med Gaden følgende Kurver; men det har vist sig at ligge solidt og godt, som billigere Former ikke har gjort; det 0,6 km lange Spor kostede 14073.30 = 23455 Kr. pr. km, medens de almindelige Spor kostede 6168 Kr.

Købmændene frygtede for, at Landmændene skulde udskibe Korn direkte ad disse Spor og forlangte dem derfor lagt længst mulig fra Bolværket midt ad den Havnegade, hvor den almindelige Vogntrafik var stærkest og derfor generedes noget af Sporvognene. Det var sikkert kortsynet, de skulde hellere have lagt Sporet bekvemt for Udskibningen og tillige faaet Spor ind i deres Pakhuse og derved selv kunnet udnytte Forbindelsen med Landmændene. Ganske vist lød Fabrikkens Koncession kun paa Transport af Roer og Produkter fra Fabrikken, men en Udvidelse kunde sikkert være opnaaet. Efter mange

Aars Forløb flyttedes det noget til Siden for Kørebanen, men Pakhusspor er aldrig kommen.

Paa Fabrikspladsen, hvor der iforvejen var bredsporet Bane, valgte man at indlægge det som en tredie Skinne, saaledes at den ene af de eksisterende Skinner benyttedes. Et heldigt Valg, da man derved kunne komme frem alle Vegne, medens der de fleste Steder ikke havde været Plads til to adskilte Systemer; senere indlagdes den tredie Skinne ogsaa i Sporene ned til Havnen, saa Fabrikken kan benytte sit Smalspor-Materiel her; dette fik navnlig Betydning mange Aar senere, da Lokomotiver indførtes og hele Havnetrafiken da lagdes fra Heste over paa disse. Dette Valg var kun muligt, fordi man havde valgt enkeltflangede Hjul. Det er jo ogsaa det, der giver det simpleste Baneanlæg og mindst Gnidningsmodstand under Brugen og jeg tror heller ikke, der har været væsentlige Overvejelser om andet, trods dobbeltflangede brugtes meget til transportabelt Markspor af Hensyn til den større Sikkerhed for Sporfløbning.

Af Hensyn til de skarpe Kurver valgtes Vogne efter Boggisystemet: 2 firhulede Boggier med lave Hjul - ca. 400 mm D og Axelafstanden 700 mm i den enkelte Undervogn. Selve Vognkassen valgtes ret stor, rummende 3000 - 4000 kg. Roer. Af Hensyn til den store Bestilling med kort Varsel, kom de fra tre forskellige tyske Firmaer: Dolberg, Orenstein & Koppel og Osnabrück og af de Typer hvor især byggede og fordeltes saa saaledes, at hver Station fik ensartet Type. Endnu nogle Aar købtes de i Tyskland, men fra Aar 1900 byggedes Vognene til alle Fabrikkerne herhjemme og efter en af Fabrikkerne tegnet Model.

Der anlagdes følgende Linier - ca. 4 km af Linien Horslunde-Mariebjerg delvis dog først i 1894:

Nakskov Saftstation	-	Mariebjerg	10.8	km
Horslunde	"	"	6.7	
"	"	Vindeby	10.7	
Grøshave	"	Skørringe	12.9	
Majbølle	"	Kappel	7.7	
			<hr/>	
Ialt			48.8	km

Ialt fik altsaa 4 Saftstationer Sporforbindelser med tilsammen 49 km og heraf var ca. 26 km paa Vejene.

Jordarbejde var der ikke meget af, Grus var vanskeligt at skaffe paa Lolland og maatte ofte transporteres langvejs paa Sporet og der kom næppe mere end lige det nødvendige til at stoppe Sporet op med. Anlægget skulde være billigt og kostede:

48.2 km	Bane	297.286.76	=	6168	Kr. pr. km
0.6 "	Havnebane	14.073.70	=	23456	" " "
48.8 "		<u>311.360.46</u>			
	Stationsspor og				
	Vægthus	11.778.96			
	Stalde	20.675.30			
		<u>348.814.72</u>	=	7045	Kr. pr. km
Vogne (130 Stk.?)		69.498.98	=	1424	" " "
Ialt	Kr.	413.313.70	=	8469	Kr. pr. km

Se igøvrigt Bilag 2.

For at Landmændene kunde faa den fulde Nytte af Sporene, var det for større Roedyrkere af Betydning at have transportabelt Spor, der kunne sluttes til Fabrikkerne, saa Vognene kunde læsses direkte paa Marken. For at fremme det, gav Fabrikkerne Laan til saadanne og en Del blev ogsaa strax anskaffet. Da samme Aar Tilgangen af polsk Arbejdskraft begyndte, ved at Fabrikkerne byggede Kaserne, kom man over Vanskeligheden ved Pasningen og Arealerne udvidedes som ønsket. I 1893 forøgedes Arealet med 1008 Hektar = 70 % af Arealet 1892 og i 1894 med yderligere 620 Hektar.

Til Kampagnen 1893 var Banerne færdige og Tietgen var personlig nede at indvie dem. Driften, som Entreprenørerne i Følge Kontrakten skulde overtage det første Aar, foregik uden større Vanskeligheder. Der kørtes med 2 stærke Heste for 3 Vogne, hvoraf den ene i Følge Reglementet - skulde være en Bremsevogn, for at kunne beherske Farten ned ad Bakke. Med Kolonnen fulgte baade en Kusk og en Bremsepasser. Op ad stærkere Stigninger maatte Kolonnen skilles ad i 1 - 2 Vogne.

Der anvendtes altid svære jyske Heste, der indkøbtes i September og efter Kampagnen solgtes de til Omegnens Landmænd, der herved fik en Fornyelse af gode, stærke Heste.

Betalingen for Transporten var sat meget lavt: 1 Kr. pr. ton uanset Afstanden; 8 % Jord kørtes gratis, Resten maatte betales. Affald kørtes gratis retur. Den hidtil ydede Extrabetaling for

lange Afstande bortfaldt.

Betalingen dækkede ikke Transportomkostningerne og Vedligeholdelsen, endsige Renter og Afdrag, hvilket sidste vel heller ikke var beregnet. De første 12 Aar kostede Driften 86 Øre pr. ton, Vedligeholdelsen 57 Øre, tilsammen 143 Øre. For de næste 5 Aar viser en særlig Opgørelse for Nakskovlinien endog 119 Øre for Transporten alene, idet Linien her var bleven forlænget, saa Middeltransportlængden var betydelig forøget. Se iøvrigt vedlagte Bilag 3.

Det viste sig at være den rette Vej, man var slaaet ind paa. I de følgende Aar kom der flere Anmodninger om Baner. Sukkerfabrikkerne ønskede dog ikke at bygge selv, idet de mente, at det var en Sag, som Roedyrkerne hellere selv skulde tage i deres Haand. Men Sukkerfabrikkerne støttede den ved at yde Anlægsomkostningerne som Laan til 5 % Renter og Afdrag i 15 Aar. Navnlig i Aarene 1905-1911, da Roedyrkningen med de bedre Priser blev mere og mere eftertragtet, voxede Banerne op næsten som Paddehatte. Folk blev snart klar over, at det selv med alle Omkostninger var langt billigere end Transport pr. Axe - selv for de nærboende.

Mange af dem var meget tarvelig og let byggede af 7 kg Skinner med simple Træsveller og daarlig Underbygning, men de var billige og kunde bære den ringe Trafik, det drejede sig om, idet i Reglen hver Mand kørte sine Roer ind.

Andre byggedes noget bedre og større og trafikeredes i Fællesdrift, enkelte byggedes som Grene paa Fabrikens og trafikeredes af denne. Forskellen ses tydeligst af i 1905 kostede nogle Baner med 7 kg Skinner 2580 Kr. pr. km, andre lidt bedre 3660 og svære 10 kg for Lokomotiv 5800 - alt excl. Materiel og Køb af Grund og Grus. Af Vogne kostede nogle 250 andre 550 Kr. pr. Stk. (se Bilag 5). Men alle forlod de for største Delen Vejene og lagde Banerne ind over Markerne. Folk forstod nu, at den der havde dem over sin Mark, havde langt lettere ved Læsningen, end den der skulde blot lidt længere med sine Roer paa Axe og derved rigelig fik betalt den Jord, han gratis maatte lægge til, og tillige fik han sit Affald paa Spor lige til sin Kule ved Gaarden. De vilde jo nok helst have

Banen langs et Skel, saa Marken ikke blev skaaren over, men skulde det endelig være nødvendigt, tog han den tvers over Marken. I de senere Aar, med den mer og mer udvidede Roedyrkning, byggedes Banerne efter Fabrikernes Exempel til Lokomotivdrift og enkelte ældre ombyggedes hertil, selv med stor Bekostning. Et Par Privatbaner, der var meget svagt byggede, har i 1920 forsøgt Motordrift i Stedet for Damplokomotiver med godt Held.

Ialt blev der i disse Aar bygget 160 km Privatbaner, hvoraf i 1921 de 82 drives med Motor eller Damplokomotiv.

Fabrikens Baner blev ikke udvidet meget. Som nævnt byggedes der allerede i 1894 ca. 4 km Forbindelsesbane mellem Nakskov- og Horsslunde Baner, hvad der baade lettete Tilførslen af Kul m.m. til Horsslunde og var af stor Betydning for Fordelingen af Roerne efter Stationernes Oparbejdningsevne, ikke at tale om den Betydning, det vilde have, i Tilfælde af en Ildebrand.

Først 1920, da Banenettene var mere udstrakte, førtes dette Princip videre, idet Vesterborg og Majbølle ogsaa fik Forbindelsesbaner, saa nu kun Grøshave staar udenfor, og denne har Forbindelse med Maribo.

Tidligere, Aar 1907, var der lagt en Bane til den af Fabrikken erhvervede Saunsøgaard, et Anlæg der fordrede Bygningen af en Bro over Inderfjorden med en Bekostning af 9500 Kr. Dette Anlæg udførtes dog egentlig ikke for Roetransportens Skyld, men for at Fabrikken kunde blive af med den af Roerne afvaskede Jord, som ved Nakskov Station samledes i store Bassiner, der aarlig maatte tømmes. I 1920 forlængedes denne Bane til Fredsholm og Forbindelsen med Majbølle opnaaedes.

Men den største Andring var Overgangen til Lokomotivdrift for de vigtigste Linier. De andre Fabrikker var forlængst gaaet over hertil, men for Nakskov stillede det sig hindrende, at Banen laa i Siden af ofte ret smalle Veje og med meget knappe Kurver og tildels for stærke Stigninger.

Efterhaanden, som Roedyrkingen udvidedes, brugtes flere og flere Heste og Mænd.

Værst var det ved Linien Nakskov-Mariebjerg, der fortsattes i en af Fabrikken dreven Privatbane til Frederiksdal m.m. ialt med flere Stikbaner 20 km. Den længste Tur var over 12 km fra Fabrikken og i Gennemsnit var Kørelængden ind til Fabrikken 8.6 km. Da der tilmed tegnedes særlig mange Roer, blev der tilsidst brugt 42 Mand og 46 Heste paa denne ene Linie.

For at kunne gennemføre Lokomotivdrift, maatte Banerne delvis lægges ind paa Markerne, saa bedre Stigning og Kurver kunde skaffes, men Beliggenheden paa Vejene bibeholdtes dog ofte, saaledes gennem hele Nakskov By. I 1910 og 1911 overgik Nakskov og Horslundelinien til Lokomotivtrafik. Anlægget af Nakskov-Kragenæs Banen, aabnet Marts 1915, bevirkede en Del Omlægninger af Hensyn til Krysningerne, men der er dog 6 Skæringer med Roebaner, hvoraf endog 2 i Niveau, men disse to dog kun for Hestebaner.

Lokomotiverne er alle fra Henschell & Søn i Cassel, men af noget forskellig Type:

Aar	Antal	tons Tjeneste Vægt	H K.	Trækraft kg	Kobling	Kedeltryk kg cm ²	Varme- flåde m ²
1910	2	10.8	60	2300	3/3	12	18.2
1911	2	11.1	60	2340	3/3	12	18.2
1913	2	15.2	85	2560	4/4	13	28

Dog bruges de ikke alle paa Linien, men der kan regnes, at 2 bruges til Havnetrafik og Rangering.

Af de private Baner dreves de 4 ved Vesterborg - med ialt 60 km - med 4 Damplokomotiver allerede fra 1910, 12 og 14, medens 3 Baner ved Grøshave - 29 km - fra 1920 har benyttet 3 Petroleumsmotorer.

Der er da i 1921 følgende Baner: (se Bilag 4, 5 og 6)

	for Loko- motiv	km Hovedspor for Heste	ialt	Vogne	Loko- motiver	kalkuleret Pris
Fabrikken	32.9	25.4	58.3	442	6	895.000
Private	81.8	77.9	159.7	396	7	934.000
	114.7	103.3	218.0	838	13	1.829.000

hvortil kommer Omløbs- og Stikspor

Fabrikken, Linien	3.2)
" Stationspladser og Havnen	7.6) 17.7
Private	6.9)

Udviklingen belyses bedst af følgende Tal, der dog kun er omtrentlige:

1896	49 km Bane	indkørte	23900 tons	rene Roer	= 24 % af alle
1906	85 " "	" "	42300 " "	" "	= 30 " " "
1916	129 " "	" "	92400 " "	" "	= 62 " " "

Selv om den absolute Stigning delvis skyldes den alm. Forøgelse af Roedyrkningen, skyldes den p.Ct.vise alene Banerne.

H Ø J B Y G A A R D .

Allerede 1894 - Aaret efter Nakskov Anlægget - kom Roebanen til Højbygaard. Her forhandlede man først med Sogneraadene i de interesserede Kommuner om et aarligt Bidrag, da Anlægget vilde spare dem betydelige Vejjudgifter. De havde ogsaa Forstaaelse heraf og tegnede for 10 Aar Bidrag til ialt 1200 Kr. aarlig, idet de indsaar, at det vilde spare dem mange Gange dette Beløb. Imidlertid, da den aftalte Aarrække var gaaet, blev Bidraget ikke fornyet. Banen laa der jo og blev ikke borttaget, fordi Tilskuddet inddroges. Den var nu et nødvendigt Led i hele Fabrikkens Forsyning.

Højbygaard Banen blev overalt lagt ind over Markerne og selv hvor den fulgte Vejenes Retning, var den lagt inde paa Marken. Dette bidrog til, at Overgangen til Lokomotivdrift var let og gennemførtes strax det første Aar, skønt det ikke var paatænkt ved Projekteringen. Der anskaffedes et engelsk 10 tons Lokomotiv af Type "Success" fra W. G. Bagnall i Stafford og Amtet gik beredvillig ind paa at give Tilladelsen, omend med ret strikse Betingelser for Driften, bl.a. at Kørsel om Matten ikke var tilladt (Bilag 19), men Systemet var jo nyt og uprøvet og Reglerne mildnedes ogsaa snart (Bilag 20 og 21). I det hele blev Roebanerne mødt med god Forstaaelse lige fra Begyndelsen fra Amtet og særlig fra Amtsvejinspektør Holm, i fuld Forstaaelse af, hvormeget de aflastede Vejene for den stærkt slidende Roetrafik.

Højbygaard Banen var 16 km lang og anlagdes under Tilsyn af Landinspektør E. Jensen, Nakskov, af Fabrikken selv.

Naturligvis havde Lokomotivdriften sine Vanskeligheder. Jeg mindes, at Landinspektør Jensen har fortalt om den første Prøvetur, hvor Lokomotivet gentagne Gange løb af Spor, saa daværende Bestyrer Nielsen ærgerlig forlod Toget og gik hjem, overladende Jensen at finde ud af det. Han fandt ogsaa snart Fejlen, der heldigvis var let at rette; Tvangsskinnerne var spigrede for tæt paa, fordi de var indstillede efter de smalflangede Sporvogne og Lokomotivets sværere Hjul og snævrere Hjulstand bevirkede, at Tvangsskinnerne fiskede.

Men det viste sig heldigt, at man valgte Lokomotivdrift. Beta-lingen blev sat til samme Pris som Nakskov 1.00 Kr. pr. ton med 8 % Jord gratis og uanset om Afstanden var lang eller kort. Medens Nakskov ikke engang fik selve Transportudgifterne dækkede, saa kunde Højbygaards Drift dog i Reglen dække denne - noget der dog tildels skyldtes, at Højbygaard transporterede langt flere Roer pr. km Spor. Renter og Afdrag kunne ingen af dem svare. Banen var anlagt som Nakskovs, og her var brugt en stor Mængde billige Sveller af Lærketræ. Det viste sig imidlertid, at de raadnede efter faa Aar, og de blev da i 1898 udskiftet med Staalsveller. Der valgtes her et bølget Profil 140 mm bredt 25 mm højt og af Længde 1360 mm, Vægt af Sveller er ca. 7 kg. pr. Meter, $9\frac{1}{2}$ kg pr. Svelle; der indlagdes 9 Stk. paa 8 Meter Skinne, senere 10 Stk. paa 9 Meter og man havde da et udmærket solidt Spor. Anlagt saaledes fra Begyndelsen vilde det have kostet ca. 7000 Kr. pr. km. foruden Materiel ca. 3000 Kr. Men anlagt paa denne Maade blev det en Del dyrere. Se Bilag 7 og 8.

Banen kostede oprindeligt	105.987.63 Kr. = 7000 Kr. km
Senere Anskaffelse af Staalsveller	30.861.95 "
Mindre Udvidelser bragte det hele	
op for 16.3 km til ca.	149.000.00 " = 9200 " "
medens de 16.7 km Privatbaner	
bygget 1905-1910 kostede	99.000.00 " = 5900 " "

dels er Staalprisen meget billigere i disse Aar, dels er der ikke Læssepladser og store Omløbsspor.

Af Materiel anskaffedes oprindelig

60 Vogne	a	492.60 Kr. pr. Stk.
1 Lokomotiv		10.508.68 "

men med forøget Roearreal maatte der anskaffes mere

allerede 1896 og 97:	52 Vogne	a	448.97 Kr.
og i 1902	1 Lokomotiv	-	samme Type

Men med det stadig stigende Areal og forøgede Tilslutning af Privatbaner, som Fabrikken skulde levere Materiel til, maatte der yderligere udvides:

1912	1 Lokomotiv	samme Type, faaet fra Maribo, der skulde have et større
1910-13	46 Vogne	a 390 Kr.
1920	20 "	- 2083 " en for Krigstiden karakteristisk Prisforhøjelse.

Der er saaledes nu ialt: (se Bilag 7 og 8)

16.3 km	Fabriksbane	149.000 Kr.
16.7 "	Privatbane	99.000
178	Vogne	112.000
3	Lokomotiver a 10 ton	32.000
	ialt	<u>392.000 Kr.</u>

M A R I B O .

Da Maribo Fabrikken anlagdes i 1897 projekteredes strax et betydeligt Banenet paa ialt 32 km beregnet til Lokomotivtrafik og lagt ind over Markerne. Uden dette havde det heller ikke været muligt at faa Roer nok. Da Lollandsbanen, Søen og Byen næsten umuliggjorde at føre Baner mod Nord, blev de udelukkende ført mod Syd og Øst. Det var samme ugunstige Beliggenhed for Enden af Banenettet som Højbygaard, men end mere udpræget, fordi Oplandet løb sammen i en Spids mod Fabrikken og tilmed førtes Banens ene Gren langt ned i Højbygaards Opland; men det var jo ogsaa et andet Selskab.

Der valgtes her dobbeltflangede Hjul paa Vognene, hvad der giver nogen større Sikkerhed - navnlig paa Markspor, men er dyrere og vanskeligere i Driften. Der købtes strax 2 Lokomotiver for ca. 30.000 Kr. fra Krauss i München af betydelig sværere Type end Højbygaards, idet Tjenestevægten var 13 tons med 60 HK (mod 10 og 32) og de kunde da trække betydelig større Tog. Vognene købtes af

"Vulcan" i Maribo, 85 a 550 Kr., 15 Bremsevogne a 650 Kr. og senere 20 alm. a 590 Kr. ialt 120 for 68.300 Kr. Men allerede Aaret efter, da Sukkerfabrikkerne overtog Maribo, anskaffedes 46 til a 475 Kr., disse af Osnabrück Typen, som Højbygaard brugte. Senere i 1910 og 13, da Højbygaard skulde have flere Vogne, overgik de til denne og Maribo fik ensartet Type, som ogsaa var anvendt ved Nyanskaffelser. 1905 og 06.

Selve Banen anlagdes som Højbygaards af 10 kg Skinner med Sveller af pommersk Fyr 5" x 5" x 1.4 Meter (54"). Arbejdet udførtes af Entreprenør Firmaet Hoffmann & Gunnarsen under Tilsyn og Projektering af Baneingeniør Hvid ved Lollandsbanen. Tæt ved Fabrikken gik den sydlige Gren af Banen i en Viadukt under Lollandsbanen. Banen anlagdes meget billigt med stærke Stigninger indtil 1 : 70 og skarpe Kurver, mindste Radius 40 Meter.

Med nogle Efterarbejder de første Aar kom de (se Bilag 9)

32 km paa	202.862 Kr. -	6380 pr. km
166 Vogne	90.184 "	
2 Lokomotiv.	30.000 "	
	<hr/>	
	323.046 Kr. =	10.000 pr. km

Ligesom ved Højbygaard fortrød man snart, at man ikke havde valgt Staalsveller og fra 1902 gik man over til at benytte saadanne efterhaanden, som Udskiftning var nødvendig. Enkeltvis har Træsvellerne holdt til de sidste Aar, fordi man ofte lod dem ligge og blot indskød en Staalsveller ved Siden af.

Paa Grund af den sværere Lokomotivtype valgtes en stærkere Staal Svelletype end Højbygaards, nemlig Svelle af Kasseform 160 mm bred i Foden og 50 mm høj og af Længde 1360 mm, og tillige var Enderne ombøjede, saa at de bliver langt fastere mod Sidebevægelser i Sporet, hvad der har Betydning i Kurver, men mindre paa lige Spor. Vægten af disse Sveller er 14 a 14.6 kg pr. Svelle, ca. 9 kg pr. løbende Meter, medens Højbygaards kun er $9\frac{1}{2}$ og 7 kg.

Banerne er i Aarenes Løb ogsaa forbedrede ved, at de stærke Stigninger og skarpe Kurver er udlignede, men de staa ogsaa nu i ca. 12.000 Kr. Kilometeren excl. Materiel.

I 1900 byggedes en Forbindelsesbane paa 2.2 km mellem Maribo

og Grøshave Sporene og samtidig overførtes en Del af Grøshaverørerne til Maribo. Den Del af Sporet, der nu skulde benyttes, ændredes i 1905 til Lokomotivdrift ved Forstærkning med nogle flere Sveller. Sporet her laa i Siden af Amtslandevejen Nakskov - Rødby, men Amtsvejvæsenet gav beredvillig sin Tilladelse og der har heller aldrig været Ulemper for de Vejfarende herved, idet der naturligvis køres med fornøden Forsigtighed - eventuelt stanses medens Køretøjer kommer forbi.

Da Sporet ligger tæt op ad Grøften, frygtede man for, at det ikke kunde bære de svære Lokomotiver og der købtes et af den lettere Højbygaardtype. Det viste sig snart, at denne Frygt var ugrundet og da der i 1911 trængtes til mere Lokomotivkraft, købtes et nyt fra Krauss og det lettere overgik til Nakskov, senere derfra til Højbygaard.

Ligesom ved Højbygaard byggedes der i Aarenes Løb en Del Privatbaner i Tilslutning til Fabrikkens, saaledes at denne leverede Materiel og besørgede Transporten til sædvanlige Taxter forsaavidt det skete med Lokomotiv, medens Hestetrafik var den uvedkommende med en enkelt Undtagelse, hvor den maatte udføre den, fordi Roerne var overført fra Grøshave.

I 1921 er der da: (se Bilag 9 og 10)

	for Lokomotiv km	for Heste km	ialt km
Fabrikkens Spor	41.08	2.86	43.94
Private Spor	<u>8.64</u>	<u>6.72</u>	<u>15.36</u>
ialt	49.72	9.58	59.30

Hertil kommer Omløbs- samt korte Stikspor

Fabrik, Linie	6.60	0.73	7.33
Fabrikspladsen	4.21		4.21
Private	<u>1.77</u>	<u>4.99</u>	<u>6.76</u>
	62.30	15.30	77.60

Af Materiel have:

345 Vogne
5 Lokomotiver, nemlig:

Aar	Antal	Fabrikant	Tjeneste Vægt kg	HK.	Træk- kraft	Kobling	Damp- tryk kg/cm ²	Hede- flade m ²
1897	2	Krauss	13.0	55	1910	3/4	12	24.5
1912-13	2	do.	13.0	60	2070	3/4	13	24.5
1920	1	Orenstein & Koppel	13.5	90	2620	3/3	12	27.8

Af Lokomotiverne bruges det ene altid til Rangering paa Pladsen.

Fragten blev i Modsætning til de andre Fabrikker sat noget forskelligt efter Vejlængden, nemlig til 80, 100 og 120 Øre pr. ton og uden de 8 % Jord gratis. Da D.D.S. i 1898 overtog den, blev de samme Satser bibeholdt og de senere tilsluttede Privatbaner trafikeredes uden Forhøjelse af Taxterne.

Ved Stokkemarke Saftstation anlagdes 2 Privatbaner, som byggedes og trafikeredes af Roedyrkerne selv, idet Fabrikken kun anlagde Sporet paa Stationen og over Stokkemarkegaard, som Fabrikken ejer.

Der anlagdes:

1906	Sydbanen til Vilhelmshøj og Troelseby	10.9 km med 30 Vogne
1910	Nordbanen Ørbygaard m.m.	15,0 " " 34 "

De byggedes ganske let af 7 kg. Skinner og Træsveller, egentlig beregnet for Hestetrafik, men da Nordbanen var bygget, prøvede de her først med et lille Motorlokomotiv og da dette idelig gjorde Knuder, købte de et lille Damplokomotiv paa kun 6.8 tons Tjenestevægt og 25 HK, Damptryk 12 Atm., Trækkraft 810 kg, Varmeflade 10.5 m. Det er 3/3 koblet og med den ringe Vægt, blev Hjultrykket ikke saa stærkt, saa den lette Bane - med nogle Forstærkninger, især i Kurverne, klarede sig. Opmuntret heraf købte ogsaa Sydbanen sig et Lokomotiv Magen dertil. De kan hver trække 8 læssede Vogne, hvad der er nok til Trafikken her.

S A X K Ø B I N G .

Da Saxkøbing i 1910 skulde anlægges, blev Banespørgsmaalet strax taget op til rationel Ordning. Fabrikken vilde ikke paatage sig hele Anlægget, men fordrede at Roedyrkerne skulde deltage deri. Det ordnedes da saaledes, at Fabrikken paatog sig hele Materiellet

og hele Transporten til samme Pris 80 Øre pr. ton uanset Vejlængden. Men selve Baneanlægget deltes saaledes, at Halvdelen - den inderste Del - byggedes af Fabrikken og den yderste Del byggedes, ejedes og vedligeholdtes af Roedyrkerne, der hertil fik et 15 Aars Laan af Fabrikken. Det nye i Ordningen ligger ikke heri, men i at alle Roedyrkerne dannede en Enhed og ikke som ved de andre Fabrikker, hver Banestump for sig, og dette førtes endnu videre, idet Leverandører ved Hestevogne ogsaa maa betale til Privatbanernes Vedligeholdelse, Renter og Afdrag i samme Forhold, som Leverandørerne til disse, ud fra den Betragtning, at uden Baneanlægget var Fabrikken overhovedet ikke kommen.

Efter Erfaringer fra Højbygaard og Maribo valgtes en Banetype nærmest Højbygaards, der er betydelig billigere i Anlæg, men der indlagdes 1 og i Kurver og paa vanskelige Steder 2 Sveller mere paa den 9 Meters Skinnelængde. Højbygaards Svellotype var allerede 1915 ikke mere i Handelen, men en lidt lettere af samme Bølgeform men 128 m/m bred (mod 140) og 22 m/m høj (mod 25) samme Længde 1360 m/m. Vægt $8\frac{1}{2}$ kg (mod $9\frac{1}{2}$) pr. Sveller anvendtes. Det har ogsaa vist sig særdeles formaalstjenligt; trods der er anskaffet svære Lokomotiver, holder Sporet godt og kun paa enkelte udsatte Steder, har man forstærket det med Sveller af Maribo Typen.

Saxkøbing Fabrikken ligger som en Edderkop midt i sit Banenet - se Kortet - medens Maribo og Højbygaard ligger i Udkanten, noget der har stor Betydning for Driften. Transporten bliver betydelig kortere og derved billigere. I de første 5 Aar er saaledes Middelvejslængden pr. Vogn frem og tilbage

for Maribo	25.5 km
Saxkøbing	16.5 "
Højbygaard	17.3 "

Denne sidste kommer saa langt ned, fordi Fabrikkens egne Gaarde med stort Roearreal ligge tæt ved Fabrikken.

Naar saa ogsaa Saxkøbing har et stort Areal til Banen, bliver Vedligeholdelsen billigere pr. trafikerede Roer.

Anlægget i 1910 udførtes under Ledelse af Landinspektør Jensen af Entreprenørerne Brøchner-Larsen & Co. og for en Afdeling af

Schultz, Nakskov. Vognene byggedes, som tidligere nævnt, efter egne Tegninger heri Landet.

Med nogle Udvidelser af Privatbanerne - 3.6 km - er der i 1921: (se Bilag 11)

	Hovedspor km	Omløbs- og Stik km	Anlægsomk. Kr.	pr. km Hoved spor	Hoved + Omløbs
Fabrikkens, Linien	36.00	2.33	352.955	9432	8022
" Havnebanen	1.42				
" Pladsen		4.25			
Roedyrkernes	39.21	7.98	387.566	9866	8213
	76.63	14.56	740.521	9664	8121

Fabrikkens:

500 Vogne	203.115
12 Tipvogne, 2 Dræsiner	1.612
8 Lokomotiver	82.232
Lokomotivremisse	24.939
	<hr/>
	1.052.419
	13734
	11541

Lokomotiverne er fra Henschell & Sohn, Cassel:

Antal	Tjeneste Vægt	H K	Trækraft kg	Kobling	Kedel- tryk	Varme- flade
5	10.8	60	2300	3/3	12	18.8
3	15.2	85	2560	4/4	13	27.8

A S S E N S .

Ved Assens havde Interessen for Roedyrkningen, trods Oplandet med 4 Saftstationer var ret stort, aldrig rigtig kunnet faa ordentlig Fodfæste, hvad der vel for en Del skyldtes den ringere Høst pr. Td. Ld. Lige til 1892 - 93 var Arealet omkring 1000 - 1100 Hektar, medens Nakskov havde 16 - 1800. Saa steg det dog jævnt til 2500 i 1901, men saa faldt det atter Aar efter Aar trods de gode Priser og naaede i 1909 ned paa 1200 Hektar. Saa besluttede Fabrikkerne at prøve Anlægget af Roebaner og der tegnedes under disse Forudsætninger 2438 Hektar for 1910 og siden er det yderligere stigende.

Anlægget var ikke let i det stærkt bakkede Terræn, men med Bistand af daværende Baneingeniør, nu Driftsbestyrer Stensballe ved

sydfynske Jernbaner, lykkedes det at faa gennemført et godt Banenet. Anlægget udførtes som Saxkøbings, men naturligvis maatte man finde sig i stærkere Stigninger og skarpere Kurver. Der anskaffedes derfor udelukkende svære Lokomotiver, nemlig Henschells paa 15 tons Tjenesvægt m.v. som Saxkøbings store. Da Vægten er fordelt paa 4 Hjulpar, er der ikke stærkere Hjultryk end Maribos 13 tons paa 3 Hjulpar + en lettere belastet Forvogn med 1 Hjulpar.

Der anlagdes i 1910: (se Bilag 12)

		Anlægsomkostn.	pr.km	
		Kr.	Hovedsp.	Hoved + Omløbs
Hovedspor	67.8 km			
Omløb- og Stik	6.6 "			
Pladspor	3.8 "			
78.2 km		860.709	12695	11007
Lokomotivremisse		18.554		
360 Vogne (+ 8 Tipvogne 5 Drasiner)		154.187		
6 Lokomotiver		81.901		
		1.115.351	16451	14263
1914 - 15 Vogne	ca.	6.000		
1921 - 25 "	"	50.000		
1 Lokomotiv	"	34.000		
		1.205.000		

Banerne var anlagt, saa de to Saftstationer Uglebjerg og Haarby stod i Forbindelse med Assens Station. Dette gjorde det muligt at koncentrere Driften og allerede i 1912 nedlagdes Uglebjerg som Saftstation, men bibeholdtes som Modtagerstation, hvorfra Roerne kørtes til Assens og oparbejdedes der.

I 1921 da Assens yderligere udvidedes og Banemateriellet, som ovenfor nævnt, udvidedes lidt, blev Haarby ogsaa reduceret til Modtagestation.

S T R G E .

Ved Stege var der kun liden Anledning til at anlægge Baner. Kun ved Holme Station anlagdes 1894 en Bane med 10 kg Skinner for Hestekraft ud til Klintholm. I 1911 anlagdes en anden til Raaby og

begge indrettedes nu til Lokomotivtrafik:

Hovedspor	11 km	}	99.214 Kr.
Vogne	36 Stk		
Lokomotiv	1 "		

fra Henschell & Sohn, Cassel, Tjenestevægt 11.5 tons, 40 HK
Trækkraft 2000 kg, Damptryk 12 Atm., Varmeblade 15.3 m².

Ved Holme indkører Roebanen godt 40 % af Stationens samlede Roemængde, men for Stege som Helhed spiller Roebanerne ingen Rolle, hvad derimod Pramtrafiken gør. Herom nærmere i det følgende.

Den store Betydning, som Roebanerne har haft for Roedyrknin-
gens Udvikling, fremgaar af det foregaaende. Den jevnt fremadskri-
dende Benyttelse ses bedst af den under Nakskov givne Oplysning, at
der kalkulemessig kan regnes ved Nakskov at være trafikeret:

1896	paa 49 km Bane	23900 tons rene Roer	24 % af alle Fabr.Roer
1906	85	24300	30
1916	129	92400	62

Navnlig den p.Ct.vise Fremgang viser Banens Betydning.

En Sammenstilling som Bilag 13 viser, at i 1921 havde Fabrik-
kerne og Roedyrkerne tilsammen:

	km Hovedspor	Vogne	Lokomotiver	<i>4000 kg de 1921</i>
Nakskov	218.0	838	13	
Maribo	85.2	409	7	
Saxkøbing	75.2	500	8	
Højbygaard	33.0	178	3	
Assens	67.8	400	7	
Stege	11.0	36	1	
	<u>490.2</u>	<u>2361</u>	<u>39</u>	

Der er altsaa nærved 500 km Roebaner og de kan anslaaes at have
kostet ca. 5½ Million Kroner, hvoraf Materiellet andrager ca. 1.6
Mill. Sukkerfabrikkernes Part er 233.4 km, 1901 Vogne, 30 Lokomoti-
ver ialt for 3.864.000 Kr. Roedyrernes 256.8 km. 460 Vogne, 9 Lo-
komotiver ialt for 1.704.000 Kr., men hertil kommer de utallige
transportable Spor, som Roedyrkerne har anskaffet for at kunne føre

Vognene helt ud paa Roemarkerne; enhver større Roedyrker har saadanne og man regner næppe fejl, ved at antage at der er anvendt op mod $\frac{1}{2}$ Mill. Kr. til disse.

Saa store Kapitaler maa naturligvis betinge en stor Transport.

For at udligne de enkelte Aars Tilfældigheder er i Bilag 14 og 15 opgjort et Gennemsnit for Femaaret 1916 - 20.

I Forhold til det samlede Roekvantum, som Fabrikken har modtaget, er der med Roebanerne - Fabrikken og de private - indkørt til:

Nakskov	60.3 %
Maribo	48.0
Saxkøbing	73.0
Højbygaard	64.6
Assens	51.0
	<hr/>
alle under et	58.7 %

Ialt ca. 300.000 tons pr. Aar. Naar p.Ct.Tallet for Maribo bliver forholdsvis lavt skyldes det Stokkemarke Station, hvor kun 27.9 % kommer med Spor, medens Hovedfabrikken for sig har 68 %.

Ved Siden heraf har de bredsporede Baner kun ringe Betydning for Tilførslen; Assens har dog 19 %, men de 4 andre Fabrikker har kun 3 - 8 %. Derimod faar en enkelt Saftstation under Stege - Mern paa Sjælland - næsten Halvdelen af sine Roer med Jernbane og Resten med Hestevogn og for Fabrikken i Odense, med denne Bys store Banenet, bliver Tilførslen ogsaa stor, nemlig 85.2 %, medens Rosten er med Hestevogn. Denne sidste spiller egentlig kun den største Rolle ved Stege, hvor alle Stationer under ét har 63.4 % med Hestevogn, de andre Fabrikker faar kun ca. $\frac{1}{3}$ af Roerne paa denne Maade, Saxkøbing endog kun 10 %

Hvad nu Omkostningerne ved Driften angaar, har vi jo set, at den Krone, der betales pr. ton fra Begyndelsen ved Nakskov, ikke kunde dække Drift og Vedligeholdelse og ved Lokomotivbaner med mange Roer højst gav et lille Overskud. Men der er i Virkeligheden flere Udgifter, som ikke føres herhen, som er en Følge af Sporleveringen: Aflæsning af Roerne, Rensning af Vognene, Læsning af Af-fald, Rangering med Heste og endelig Renter og Afdrag. Alt ialt kom man mindst op paa 2.00 Kr. pr. ton Roer + Jord.

Kørsel med Heste vilde dog være flere Gange dyrere saasnart det gaar over 2 km; ellers var Tilslutningen heller ikke bleven saa stor og især var der ikke bygget saa mange Privatbaner, hvor dog Roedyrkerne skulde betale alt selv. Med Renter og Afdrag (i 15 Aar) kom disse i Reglen omkring 2.00 Kr. pr. ton, hyppigt dog mindre, især paa lette Baner, hvor hver Mand selv kørte sine Roer ind, men der var ogsaa dem, der kom højere op.

De bredsporede Baner kunde Roebaner let konkurrere med, især da der jo altid var Kørsel - ofte lang - til Stationen.

For de lange Afstande maa man ogsaa erindre, at Roebanerne afløser Saftstationsprincippet.

Men med den af Verdenskrigen foraarsagede enorme Prisstigning forrykkes Forholdene helt. Med de forhøjede Lønninger og de øgede Priser paa alle Materialier, navnlig da Kul, steg Omkostningerne Aar for Aar, indtil de naaede det femdobbelte, se Bilag 16, men Fabrikkerne var bunden til den gamle Taxt. De private Baner maatte derimod følge med og Forrentningen, som i Reglen her var det dyreste, blev nu underordnet. Omkostningerne steg op til 7.00 Kr. pr. ton, ja maaske endog højere og det var intet Under, at de saa med en vis Bitterhed paa Leverandørerne til Fabrikkens Baner, der havde det for 1.00 pr. ton.

Da der i 1921 skulde afsluttes nye Kontrakter om Roeleveringen, blev det da ogsaa bestemt, at Betalingen skal dække de "beregneede Udgifter ved Transporten og Banens Vedligeholdelse". Den kan altsaa ændres aarlig og sattes for 1921 til:

Frugt Øre pr. 100 kg

		før 1921	1921
		% Jord gratis	ingen Jord gratis
Roebane	Nakskov	8	30
	Maribo	o 8-10-12	28-32-36
	Saxkøbing	o 8	16
	Højbygaard	8 8-10	28-32
	Assens	o 8-10-12-14	24-28-32-36
	Stege	8 10-11	34-36
Pram	Stege	8 10	36
	Saxkøbing	o 16	32

Forholdet til Lollandsbanen.

Benyttelsen af Banerne til anden Godstrafik har ikke været betydelig og har heller ikke mødt Velvillie fra Lollandsbanens Side.

Banenettets Udvikling bevirkede en Frygt hos Driftsbestyrer Larsen for at der skulde kunne etableres en Konkurrence. Lollandsbanen holdt paa sin Eneretsbevilling og der førtes i 1900 en Del Korrespondance med Ministerium og Amt, se Bilag 18, med et meget kraftigt Indlæg fra Amtsvejinspektør Holm af 23/4 1900 til Fordel for Fabrikken.

Inden Sagen kom til Ende ad denne Vej, greb Lollandsbanen imidlertid en anden Udvej og truede Sukkerfabrikkerne med at nedlægge Vigesporene til Fabrikkerne, hvilke kunne opsiges med 6 Maaneders Varsel til en 31/12. Om det havde været at gøre det, er vel tvivlsomt, men der resulteredes i hvert Fald en Overenskomst af 19/22 August 1900 om Forbindelsesspor ved Fabrikkerne, hvis Pg. 6 forbyder Fabrikken at transportere andet end Gods til Fabrikken selv, samt Roeaffald og andre Varer saasom Gødning, Roefrø og Melassefoder, som Sukkerfabrikkerne enten selv fremstiller eller kontraktlig er forpligtede at levere dens Roedyrkere. Senere noteres enkelte Undtagelser paa Grund af 5 tinglæste Deklarationer samt Sten til Amtets Veje og endvidere stilles Dispensationer velvillig i Udsigt, se Bilag 22.

Denne Overenskomst bliver nu Lollandsbanens Støttepunkt i senere Stridigheder. Den saa ganske vist gennem Fingre med, at der lejlighedsvis transporteredes Korn o.ln., navnlig efter at Ingeniør Agerskov var bleven Driftsbestyrer. Men den holdt dog paa sin Ret til at forbyde det.

Da Saxkøbing Baner byggedes, opstod der Ønske blandt Landmændene om at benytte disse til forskellig Transport udover Roerne. Lollandsbanen gav sit Samtykke til Transport af Korn og Foderstoffer, Hø, Halm, Sten, Byggematerialier og lignende grove Varer for Fabrikken eller Roedyrkere, men derimod ikke for Trediemand.

Det var nu ret naturligt, at Tilladelsen her gaves velvilligt,

thi der var her ingen Konkurrence mulig, medens der snarere kunde tilføres Banen Gods ad denne Vej; og den forbeholdt sig, at Vaabenstedlinien ikke benyttedes, saafremt Banen skulde lægge en Holdeplads her.

Ved Maribo kom Ønsket stærkere frem om Udnyttelsen af Banerne og da Sukkerfabrikkerne var bunden af Overenskomsten af 1900, indgik Roedyrkerne ved deres Formand Godsejer Friderichsen til Trafikministeriet med Andragende. Lollandsbanen protesterede, men var dog villig til at give Tilladelsen for Varer som ved Saxkøbing og paa de eksisterende Spor, dog ikke udover Olstrup, idet Oplandet derudover hørte til Søllesteds Station. De øvrige Linier kunde nok forarsage noget Fragttab, men ikke af Betydning - se Bilag 23.

Lejlighedsvis paatalte Driftsbestyreren ogsaa underhaanden en formentlig Omgaaen af Bestemmelserne, som var sket uden Sukkerfabrikkens Vidende. Mursten var fra Fuglse Teglværk ad Roebanen ført over Fabrikken til en Modtager paa den sydgaaende Linie i Nærheden af Rødby; men herfra blev de saa kørt med Hestevogn ind til en Bygning nær Rødby. De skulde være omladet i Maribo til Lollandsbanen.

Om Forholdet mellem Assens Roebaner og Statsbanerne er lignende, ved Referenten ikke. *I Skrivelser af 10-8-1911 fra Raag Herred til Fogedene. Her Rosen meddeler Ministeriet Tilladelse til lignende Transport (se Bilag 26)*

Roebanerne kunde sikkert udnyttes langt mere om Sommeren. Der transporteres vel Kalkslam, Bassinjord og andre af Fabrikkens Produkter i ret betydelige Mængder, men fremmede Varer kun lidt.

I Middel af Aarene 1916 - 20

har Assens kørt	2600 tons
Saxkøbing	1700 "

der næst Maribo Korn, og Foderstoffer for et Par Gaarde, men Nakskov og Højbygaard saa godt som intet.

P e r s o n t r a f i k .

Egnen om Ø. Ulslev var ret daarlig stillet med Hensyn til Adgang til Jernbane og der opstod derfor naturlig Ønsket om at benytte Roebanen Ø. Ulslev - Maribo til en, om end primitiv Person- og

Her mangler tilsyneladende fortsættelsen, men den fandtes ikke i materialet der er kopieret fra.

4.

Det er Erik Clausen, der fortæller om roebanerne under Højbygård, Maribo og Sakskebing Sukkerfabrikker.

Det var Erhard Frederiksen, der ejede Nøbbøllegård og de mindre landbrug, hvor fabrikken Lolland blev bygget. Grundstenen til fabrikken blev nedlagt den 10. 12. 1872, fabrikken startede i januar 1874, og kampagnen sluttede først hen på foråret, i april 1874. Da fabrikken i 1877 kom på andre hænder, fik den navnet Højbygård Sukkerfabrik. Den første bestyrer var Christian Larsen, som ledede fabrikken til 1880, han var i Odense fra 1880 - 1884, i Assens fra 1884 - 1908 og i Stege fra 1908 - 1928. En datter blev gift med direktør Broager, en anden datter med bestyrer Gamborg, der i mange år var ansat på Højbygård Sukkerfabrik. En søn var maskinmester på Højbygård Sukkerfabrik, men døde desværre alt for tidligt. Hans yngste søn Jørgen Houghton-Larsen har været og er en dygtig forsøgsleder på Forsøgsstationen Maribo.

D.D.S. købte fabrikken i 1880. For at få roer nok forpagtede E. F. Højbygård, Sofiehøj, Lungholm og Saxfjeds avlsgårde. D.D.S. købte Sofiehøj i 1934 og flyttede roeforsøgene fra Ulriksdal til Sofiehøj. Forsøgene blev ledet af forsøgsleder Viggo Lund og hans dygtige medarbejder O. J. Olesen, de skabte sammen P.roen.

E. F. lagde et 7 kg spor til Højbygård i 1874, og i små vogne, 70 stk., blev roerne pr. hestekraft transporteret til sukkerfabrikken, i 1875 blev der lagt et normalt spor over til den nyanlagte jernbane Maribo - Rødbyhavn. D.D.S. og andre drev Højbygård i 75 år, Lungholm i 55 år og Saxfjed i 25 år. D.D.S. blev hurtigt klar over, at det var nødvendigt med andre transportmidler, derfor begyndte man i 80erne at forberede roebanedriften, man lavede dæmninger og udgravninger, en særlig stor dæmning gik fra Thorslunde til Assenbølle. Først brugte man jord fra Højbygårds marker og derefter grus fra sukkerfabrikkens bassiner. I 1894 var de første roebaner færdige, det var 10 kg skinner lagt på rillesveller, og ballasten var grus fra bassinerne, vognene blev lavet på fabrikken og kunne tage op til 4 tons snavsede roer. Vognene vejede ca. 2 tons. Trækraften var damplokomotiver, som vejede ca. 12 tons. Disse spor havde en sporvidde på 70 cm, lokomotiverne blev bygget i Tyskland.

Sporene nåede først til udkanten af Lungholms jord mod Bjernæs og til Darkets jord på Hyldtofte Fælle. Man blev hurtigt klar over, at der måtte mere spor til, mange landmænd ønskede skifter i hovedsporet, så de kunne lægge 5 eller 7 kg spor ind i roemarken.

Jeg vil begynde med at fortælle om Højbygårds spor. Sporet blev lagt op til Nøbbølle og herfra markspor mellem Hillestolpe og Rødbybanen.

På sukkerfabrikkens plads lå der normalspor med en indbygget 10 kg skinne, så de små benzindrevne 4 tons maskiner kunne køre rundt på pladsen. Der var mange ekstra spor på fabrikspladsen.

I Thorslunde var der et stort omløbsspor og spor over til Højbygård, som havde et langt markspor, og videre forbi Assenbølle læsseplads til Olstrup kirke, og derfra gik sporet til Errindlev, hvor der var 2 læssepladser.

Hovedsporet ved Bjernæs blev forlænget til vejen til Saxfjed og over Bjernæsgårdens jord til Lundehøje. Flere af sporene var privat ejet ligesom nogle læssepladser. Fra Olstrup kirke gik sporet over Lungholms marker til Taagerups læsseplads, herfra gik sporet til Lundegårde, videre ud gik der privat spor til Lungholm. Ved Gedserled gik sporet til Pilet, og hovedsporet gik til Hyldtofte Fælle mod Rixø, her var også spor til Ottelundegården og Vestermark, disse var delvis private. I 1955 blev Ottelundesporret ført under den nye statsbane. 1943 - 1963. I 1955 blev sporet Gammelgård - Søgård ført under motorvejen og statsbanen, sammen med Vestermarksporet. Fra Rixøs læsseplads går sporet under Lollandsbanen til Nygård, resten er privat spor forbi Gammelgård, Bindernæs, omløb ved Lidsø og ender ved Søgård. Ved Kærstrup gik sporet under statsbanen.

I 1929 blev Fuglse præstegårds jord udstykket, og fabrikssporet blev ført op langs med statshusene og koblet til Maribos spor. Efter udstykningen til statsbrugene måtte flere læssepladser udvides, så de nye roedyrkere havde plads til roevognene. Læssepladserne blev asfalteret, og sporet flyttet ud. Da krigen 1939 - 45 var forbi, tog man fat på at forstærke alle hovedspor og de mest trafikerede sidespor, da de var meget nedslidte. Sukkerfabrikken overtog det private Bjernæs - Sjelstoftespor, og man begyndte at køre med 16 tons diesellokomotiver, de større skinner 15 - 17 - 22

kg blev købt fra de nedlagte baner i Sønder- og Nordjylland. De stålstøbte skifter kom fra Varde Stålværk, de fleste kassesveller kom fra Tyskland. Udskiftningen begyndte i 1948 og var afsluttet i 1958. Ballasten var grusgravsgrus.

Personalet var meget ansvarsbevidst, så der var få uheld, desværre kom een mand alvorligt til skade under en rangering. Omkring 65 % af roerne blev leveret pr. spor.

Arbejdet på jernbanen Nykøbing F. - Rødbyhavn påbegyndtes i 1943 og blev afsluttet 1963, den skar roebanen flere steder, først i Assenbølle, hvor roebanen blev ført over statsbanen, og Lundegårdsporet blev nedlagt i 1960. Tak til landmændene og assistent Arvid Rasmussen, Otto Carlsen og hele personalet, der var meget dygtige og interesserede.

Maribo Sukkerfabrik startede i 1897 på privat initiativ, men blev købt af D.D.S. i 1898, man havde lært af Højbygård Sukkerfabrik, at uden let tilgængelige roearealer kunne der ikke skaffes roer nok, der skulle spor til. På grund af søen og Lollandsbanen lagde man de første 16 km mod Holtegård, Bursø og Søholt og senere op til Godsted læsseplads langs skoven, som var Maribos sidste, før denne blev der lagt spor ned til Ulriksdal, som i mange år var forpagtet af D.D.S.

I 1963 blev der lagt 4 lange omløb bag Søholts avlsgård, fordi Højbygård- og Maribofabrikkerne blev nedlagt i 1959 og 1962. Der var i hele sporenlængden mange skifter i hovedsporet, så der kunne kobles markspor til. Mellem Sægård og Søholt blev der lagt spor over Krønge, Hillestolpe forbi Frederiksminde, her blev der lagt 2 skifter, så Frederiksminde kunne lægge spor til affaldskulerne og roemarkerne, på samme måde blev Højbygård og Maribos spor forbundet.

Sporet gik videre til Kærstrup, ved Kærstrup gik sporet under statsbanen, Flårup, Vester og Øster Ulslev, der var mange skifter, og den sidste læsseplads lå i Øllebølle.

Fra hovedsporet ved Kærstrup gik sporet ned til Bremersvold, som havde et meget langt markspor. På Skovnæs' jord blev roesporet ført under Lollandsbanen, videre langs Binnitze, forbi Norregård til Tirsted, herfra gik et sidespor forbi Dansted til Bukkehave, herfra gik privat spor til Sædingegård, og fra Bukkehave gik et privat spor over til Gerringe, sporet gik videre til Nebbelunde og markspor helt ud til Landøgården. Fra Tirstedgården gik sporet op langs Skørringegårdens jord mod Kristianssæde; med et sidespor til

Brandstrup læsseplads og et privat spor til Frihedsminde, sporet gik videre mod Toreby, før denne læsseplads var der privat spor til Duesminde, Maglebjerggård og Korterup. Fra Toreby gik sporet til Gammelgård, i 1900 blev der lagt 10 kg spor til Græshave for at få roer nok til Maribo og for at aflaste Nakskov. Forbindelsen blev nedlagt i 1925 på grund af udstykning. I 1955 blev der lagt et 7 kg spor til Græshave, 2 km langt. Maribo kunne ved hjælp af 4 tons motorlokomotiver transportere kalkslam til de større gårde.

På grund af jernbanen Nykøbing F. - Rødbyhavn, 1943 - 63, blev sporet til Kærstrups affaldskuler nedlagt. Motorvejen 1943 - 1962 Majbølle - Rødbyhavn forårsagede flere forlægninger ved Håred, Binnitze og flere gårde. Ved Binnitze blev sporet ført under motorvejen.

I årene 1947 - 1957 blev hele hovedsporet og stærkt trafikerede sidelinier forstærket med 15 - 16 kg skinner, da disse var meget nedslidte. Der blev anvendt kassesveller, og ballasten var grusgravgrus. Læssepladserne blev asfalteret, og sporene flyttet, så der var fri adgang til begge sider. Ca. 55 % af roerne blev leveret pr. spor.

Personalet var også her særdeles ansvarsbevidste, så sammenstødene var mindre. En større ulykke skete ved, at en dampmaskine væltede ud på landevejen ved Kristianssæde, og alle tre mand blev skoldet ihjel, det var frygtelig tragisk.

Jeg takker de mange landmænd, der har givet mig oplysninger, som har muliggjort arbejdet her. Jeg siger en stor tak til Verner Jensen og Poul Thomsen, begge forhenværende medarbejdere på Maribo Sukkerfabrik.

Stokkemark Saftstation pumpede saften i en 5" ledning af stålrør, der var 12 km lang, til Maribo Sukkerfabrik. Der var 15 km spor til Stokkemark, det meste var privat. Saftstationen blev nedlagt i 1960, og en del af saftledningen blev solgt til vandværket, det, der lå nærmest Maribo Sukkerfabrik, blev taget op på grund af motorvejen. En del af 5" rørene blev taget op, men da det var en dårlig forretning, blev resten liggende.

I 1963 blev 10 kg sporet fra Gumpehave og Tirstedgården taget op, det var både hoved- og sidespor, ligeledes 7 kg sporet fra Toreby til Græshave. Alt spormaterialet, D.D.S. ejede, blev solgt til en god pris til en jernhandler i

Nakskov. Roerne fra disse områder kom til Nakskov.

Den 10. 10. 1910 startede Saksøbing Sukkerfabrik, en kreds af landmænd og købmænd begyndte en agitation, som lykkedes, og fabrikken kom til at ligge på et ideelt område. Et spor blev lagt 4 km nord og syd for fabrikken, og landmændene lagde selv spor til, som D.D.S. overtog efterhånden, der var dog stadig private spor.

På fabrikken lå en del 10 kg spor, et af dem gik til havnen, og dertil blev roer fra Fejø, Femø, Askø og Vejre transporteret på pramme og sejlskibe, og derfra til fabrikken. Al trafik på roebanerne gik over den stærkt trafikerede hovedvej Nykøbing - Saksøbing, der var fast vagt, indtil vagten blev eratattet af blinklys i 1961. Nord for fabrikken blev lagt spor langs kalkslambassinene, under Lollandsbanen, forbi Krænkerup med spor til affaldskulen. Sporet gik videre forbi Hydesby, et sidespor til Rykkerup og til Langgården, forbi Geltofte - Rosenlund med spor til Rosenlunds marker; videre gik sporet til Døllefjelde - Langet og endte i en stor læsseplads med ømløb, der var mange ømløb, markskifter og mindre læssepladser. Det næste spor på sydsiden udgik fra Reersø med spor over til Kulhøj, stadig på Krænkerups jord, forbi Skovridergården og Grønlandsgården, Kartoffe, Slemminge, derefter til Bramslykke og derfra ud til læssepladsen ved Nysted - Saksøbingvejen. Fra Bramslykke gik sporet til Store Musse - Brydebjerg, derfra til Herritslev, Herritslev Skov og Skårupgård med spor ind i marken. Et privat spor gik over til Kallehave og til Øster Ulslev ømløb, spor til Louisehøj. Fra skiftet til Bramslykke gik sporet til Lille Musse og Fælleseje op til Godsted; forbundet med Maribos spor.

Der gik flere år, før sporet over mosen kunne lægges, når der var lagt ballast, sank det i mosen. Først på året 1922 blev sporet lagt, og alt syntes i orden. En aften blev der sat en vognstamme fyldt med grus, og næste morgen mødtes de to bestyrere fra Maribo og Saksøbing for at overvære det historiske øjeblik, at sporet holdt, var alt sunket i mosen. Bestyreren sagde, vi fortsætter trods alt, D.D.S. giver ikke op; og inden kampagnen 1922 var sporet en kendsgerning.

Fra Kulhøj gik sporet til Nørregårdsspor, og et stykke hen ad linien gik sporet mod Agerup, men sporet gik over Nørregårds jord til Udstolpe, der var også på denne linie

en del skifter og læssepladser. Forbi Agerup med privatspor til affaldskulerne, forbi Trudstolpe og mod syd til Helgeshøj og derfra privatspor til Engestofte. På disse linier var der også skifter, omløb og læssepladser. Fra Trudstolpe gik sporet til Våbensted over hovedvejen Sakskøbing - Mariibo og under Lollandsbanen til Nielstrup, igennem dennes marker med spor til gården, videre til Hunseby læsseplads; herfra gik et privat spor til Knuthenborg og Hasager; på denne linie var der skifter, omløb og læssepladser.

Nord for fabrikken lå, ud mod Guldborgvej, 4 spor, som i kampagnen blev brugt til affaldsdepot og udenfor kampagnen til vogndepot.

Langs med Cypressegårds jord gik sporet til Radsted-Langet, Nørre Radsted, Karlsbjerg og Krungerup læsseplads, op til Idalund og Hjelm; her var flere omløb, skifter og læssepladser. Længere fremme på nordlinien lå Berritzgård, dernæst Eremitagen, Langbjerg og Ødegård, med spor ind til denne gård. Sporet gik videre til Majbølle med omløb og læsseplads, videre til Soesmarke med markspor. Fra Eremitagen gik sporet til Kalø by og Kalø Skovby og ud til Vignæs by, her var et langt markspor, på disse linier var der omløb og skifter. Fra Berritzgård gik sporet til Killerup, Tårs by og Tårs Skovby og ud til Rodsnæs, med privat spor til Oreby. Her var også omløb, skifter og læssepladser.

Vi havde et meget dygtigt og ansvarsbevidst mandskab, og uheldene var få, kun i eet tilfælde havde det døden til følge.

I 1962 blev alle sporvogne forsynet med selvlysende maling på vognramme og hjul, dette blev godkendt af amtets trafikudvalg og politi.

Vi fik også roer ind pr. jernbanevogne, de kom fra Ryde-Østofte omløb, her var en rampe. Der kom også vogne fra Bandholm, denne transportgren hørte op i 1960 samtidig med pramsejlads og småskibe.

I 1958 fik vi 10 jernbaneladninger roer fra Nykøbing Sukkerfabrik, og i 1959 fik vi 20.

Der blev leveret ca. 73 % roer pr. roespor, på grund af de mange jernbaneroer måtte vi lægge et nyt normalspor. Kampagnen 1960 var meget regnfuld, så i december fik fabrikken så få roer ind, at man måtte standse. De fleste af de resterende roer fra hele Lolland blev sejlet til Odense

og oparbejdet.

1965 var sidste gang, der blev leveret pr. roebane. Den 10. november kom sneen og jordfygningen, fabrikken måtte sætte farten ned, og vi måtte i lange tider låne læsetraktorer både hos Damman i Sakskøbing og asfaltfabrikken i Maribo for at rydde sporene. Mange dyrkere havde lagt roerne langs deres markspor, og før at få leveret disse roer måtte vi låne mange brugte træsveller hos Lollandsbanen og lave svellebroer ind til roekulerne. Til at transportere disse roer kørte vognmand Erland Petersen, Sakskøbing, han udførte et stort og dygtigt arbejde. På grund af alle de besværligheder sluttede kampagnen først lidt ind i januar.

Forstærkningen af sporlegemet med 15 - 16 - 22 kg blev påbegyndt 1948, men først afsluttet i 1959. Motorvejen i 1943 - 1962 gik i Majbølle over roebanen, som måtte sænkes for at give plads til lokomotiverne. I Nørre Radsted, ved tennisbanen syd for fabrikken og i Våbensted gik motorvejen også over roebanen. Jernbanen, 1943 - 1963, gik så nær Døllefjelde læsseplads, at denne måtte flyttes. Ved Store Muse gik jernbanen under roebanen. D.D.S. ejede ca. 500 km spor omkring deres fabrikker.

Da jeg den 1. marts 1957 blev forvalter ved Sakskøbing Sukkerfabrik, var asfalteringen og reparationerne endnu ikke påbegyndt, og amtet og kommunerne gjorde vrøvl over al den jord, der blev slæbt ud fra læssepladserne. Der skulle forhandles med landmændene, der ejede læssepladserne, og D.D.S. betalte i første omgang reparationerne og asfalteringen af læssepladserne, men beregningen af udgifterne blev foretaget af de to dygtige assistenter Færch og Marcussen, jeg havde den glæde og støtte at arbejde sammen med i flere år, jeg kunne fuldt ud stole på dem, og deres beregninger var altid rigtige. De har begge i mange år været forsøgsledere på forsøgsstationen Maribo.

Vi regnede ud, hvor mange læssepladser vi kunne lave pr. år; bestyreren og jeg holdt mange aftenmøder med roedyrkerforeningens formænd, Rasmus Bentsen og Ejgil Petersen, og med de implicerede landmænd; og vi aftalte, hvor meget roedyrkerne skulle betale pr. d.c., men på grund af de mange og ofte store læssepladser var arbejdet først afsluttet i 1962; en del dyrkere var ikke færdige med at betale i 1966, de sidste penge eftergav D.D.S. dem. Nu bruges læssepladserne til roedepoter.

Inden jeg kom til Saksøbing, var der vanskeligheder med læssepladsen ud til Guldborgvejen i nærheden af Ødegård. Forvalteren havde i længere tid forgæves forhandlet med landmanden. Medens jeg endnu var i Holeby, fik jeg den opgave at løse problemet. Jeg kørte ned til konen på stedet og foreslog hende den enkle løsning, at fjerne hækken og sætte et raftehegn i stedet, så der kunne læsses til begge sider. Hun blev meget glad for den løsning; så alle blev tilfredse.

Vogne, sveller og skinner blev udbudt til salg, og det blev Ringsted Jernhandel, der fik ordren. De fleste vognkasser blev solgt til landmændene, som brugte dem til maskinhuse og sider i affaldskulerne. En del skinner blev eksporteret rundt i verden, helt til Japan; de fleste undervogne, sveller og skinner havnede på valseværket i Frederiksværk.

Optagningen af sporet påbegyndtes i foråret 1966, men blev først afsluttet i 1968; det drejede sig om ca. 200 km. Ålholm købte spormateriel og undervogne fra vandvognene, så i dag køres der på smalspor i Ålholm Park.

I 1967 startede ledningen, der fører det snavsede vand ud på de lave arealer i Kaløgrå.

I 1968 påbegyndtes tørringen af en del af affaldet.

Alle udgravninger og dæmninger blev målt op, og landmændene fik et pænt beløb for at jævne og sløjfe disse. Enkelte ville ikke gøre arbejdet, så fabrikken lod en entreprenør gøre det; nogle af dæmningerne ligger stadig og bruges som skovveje etc. Det var Fritjof Jensen og en medhjælper, der udførte arbejdet, og overassistent Nissen beregnede opmålingerne, dette arbejde blev udført så godt, at der ingen reklamationer var; og dette skal de begge have hjertelig tak for.

Når det var umuligt af finde skellene, måtte vi have hjælp hos en landmåler. Tak for god hjælp til Fritjof Jensen og landmændene, jeg takker også Jørgen Nielsen, uden hans hjælp var dette ikke blevet til.

Tak fordi De ville høre på mig og for al den venlighed, jeg har mødt i mit otium; især en varm tak til Østergård og Per Hansen og Claus Olesen.

Tilføjelse.

Vore efterkommere skal vide, at det første damplokomotiv kørte i kampagnen for første gang i 1894 fra Holeby til Bjernæs; den sidste gang var i 1965 på Saksøbing Sukkerfabriks store område.

Der står 6 forskellige typer roevogne på museet i Hedehusene.

Et damplokomotiv, nr. 5, kører på Hjerl Hede Veteranbane. Et lokomotiv er lavet om til at køre på gas og kører på Ålholms veteranbane.

I 1957 fik Saksøbing's sporarbejdere 2 spisevogne.

D.D.S. blev stiftet den 22. 4. 1872, og grundstenen til Odense Sukkerfabrik blev nedlagt den 16. 11. 1872.

En hjertelig tak til tandlæge Hammer i Saksøbing for de smukke film og for hans store interesse for roebanerne.

På Blovstrød Teglværk står 2 damplokomotiver, B 4 og B 2, som er fra Saksøbing Sukkerfabrik.

På Hedelands Museum står 2 16 t. diesel, M 24 og 25, og 2 damplokomotiver, B 3 og D. A. 7.

Roebanen gik under motorvejen 6 steder og over statsbanen 2 steder og under 3 steder. 3 steder gik roebanen under Lollandsbanen.

Saksøbing Sukkerfabrik beskæftiger i kampagnen 350 mand og udenfor kampagnen 300 mand.

Efterskrift

Roebanernes sidste år på midt, syd og ØstLolland.

Ⓜ Det skal slås fast, at hvis anden verdenskrig ikke var kommet, så var roebanerne og saftstationerne afviklet ca. 10. år før!

Det var anden verdenskrig der standsede alle rationaliseringsplaner som delvist var udarbejdet af a/s De danske sukkerfabrikker i 1939. Og efter anden verdenskrig var afsluttet i 1945, var det materialemanglen der forhindrede den modernisering af Sukkerfabrikkerne, der var forudsætningen for nedlæggelsen af saftstationerne og roebanerne.

Da jeg blev klar over, at roebanedriften ville blive forlænget i en længere årrække, gik jeg og mine dygtige medarbejdere, straks igang med at „levetidsforlænge“ både selve banelegemerne og banernes rullende materiel, altså både de mange vogne, og, særligt, lokomotiverne!

I slutningen af 1940erne fik vi de første store dansk producerede dieselelektriske lokomotiver til roebanerne, men disse helt igennem velegnede og moderne maskiner fortrængte kun på Nakskovbanerne damplokomotiverne fuldstændigt. (i Nakskov havde man i 1967 kun et damplokomotiv i reserve for motorlokomotiverne, det var det trekoblede C.4 også kaldet „Heiringe-maskinen“ som blev det sidste damplokomotiv i tjeneste på de danske roebaner.) På midt, syd og ØstLolland fortsatte damplokomotiverne deres gode tjeneste både som rangerlokomotiver på fabrikkerne og som togmaskiner ude på linierne.

Togpersonalet og maskinafdelingernes lokomotivsmede passede så godt på vore damplokomotiver, at disse „arbejdsheste“ stadig ydede samme trækevne, d.v.s. 180.tons = 30 læsede roebanevogne, som da disse lokomotiver blev „født“ for ca. 40. år siden! Vi havde aldrig „underskud“ af damplokomotiver, eller af reservedele til disse. For da Højbygård og Maribo sukkerfabrikker var nedlagte, fik vi i Sakskiøbing rådighed over lokomotiverne fra disse fabrikker, ligesom vi overtog samtlige vogne og spormateriel derfra. De største og kraftigste af damplokomotiverne fra Maribo og Holeby hovedreparerede vi og genindsatte i driften og nogle stod i tip top stand som driftklare reserve maskiner. De reststerende lokomotiver, som vi ikke mente vi kunne bruge, blev hugget op og solgt som gammelt jern. (motorlokomotiverne fra Højbygård og Maribo indgik alle i driften igen - nu styret fra Sakskiøbing).

Yderligere fik vi samtlige damplokomotiver fra Gørlev sukkerfabriks roebaner, da disse blev afviklet, og vi fik også Gørlevs roevogne - ialt 400.stk. Så vi havde lige til det var definitivt slut med roebanedriften på midt, syd og østLolland rigeligt med godt materiel til rådighed.

For at imødekomme bla. ønsker fra færdselspolitiet, sørgede vi for, at vore damplokomotiver fik ekstra elektrisk belysning, så de havde ligeså moderne og kraftigt lysanlæg som de store motorlokomotiver. På mit forslag indførtes selvlysende maling på alle roebanevognenes hjul (denne bemaling kunne i mørke ses på 200.m. afstand i lygtelys fra en bil eller motorcykel) og på mit forslag opsattes der blinklys ved alle krydsninger af hovedveje. Den sidste, og mest moderne forbedring, vi indførte, var så ganske afgjort RADIO DIRIGERING af vore mange roetog! Der blev indbygget en modtager og sender-radio i hvert eneste strækningslokomotiv og i nogle rangerlokomotiver, både i damp og motorlokomotiverne. Nu kunne vi tillade op til 4 tog på samme linie på een gang! For dels kunne alle tog nu dirigeres udenom hinanden via læssepladsser og omløbsspor, og dels kunne lokomotivførerne nu konferere deres indbyrdes pladsser på linierne så der ingen farlige situationer opstod.

Således var roebanerne særdeles vel rustede og i fin stand, så de

kunne sagtens have fungeret mindst 10 år endnu uden større indvesteringer, og vi havde et meget stort reservedels og skinne lager. Og - måske vigtigst af alt? - vi havde et meget dygtigt og ansvarsbevidst togpersonale. Så mandskabs og materiel mæssig set kunne vi ikke stå bedre end vi gjorde, og forsættelse af banedriften frembød ingen problemer for os.

Problemerne var LÆSSEPLADSSERNE og KRYDSNINGERNE AF VEJENE. Landmændene krævede læssepladsserne mekaniseret, og politiet og Amtet krævede automatiske blinklyssikringer af ALLE overskæringer hvor roebanerne krydssede selv den mindste bivej.

Skulle disse ting udføres, disse krav opfyldes, ville udgifterne blive helt urealistisk formidable både for landmændene og De danske sukkerfabrikker, så derfor blev beslutningen taget om at nedlægge roebanerne! DET var årsagen.

Maribo fredag d.8 januar 1988.

Erik Clausen.

Dette skrift er mangfoldiggjort af Maribo kommune, på initiativ af Borgmester Finn Nielsen, som vi hermed bringer vor bedste tak. Uden Borgmesterens hjælp havde det ikke været muligt, at Maribo sukkerfabrik og Stokkemarke saftstations gamle medarbejdere kunne få skriftet, der må siges at have stor lokalhistorisk betydning, hvilket også fremgår, af den forhåndsinteresse der har været om Dette skrift.

Torger Nielsen

OPLYSNINGER OM ROEBANERNE
PÅ
VEST-LOLLAND

INDSAMLET OG BEARBEJDET
PÅ INITIATIV
AF

FORHENVÆRENDE
SUKKERFABRIKSFORVALTER

ERICH CLAUSEN
MARIBO

OG
KULTURMINDEFØRENINGEN
I NAKSKOV

PÅ
BAGGRUND AF MANGE-

MANGE
SAMTALER

MEDE

PERSONER

DER HAR

HAPT

DERES

VIRKE

PÅ

ELLER I

FØRBINDELSE

MEDE

ROEBANERNE.

Kulturmindeforeningen i Næstved
siger hermed Hr. Sukkerfabrikensforvalter
Erich Clausen, Maribo, en stor tak
for den enestående hjælp og støtte
han har ydet - og stadig yder - for at
sikre mest muligt bevaret af histori-
ske fakta om de hollandske roebaner
og hele Sukkerindustrien og sukker-
roedyrkingen på Lolland gennem ti-
derne.

Uden Erich Clausens initiativ og
utrættelige efterforskning var omstæn-
de oplysninger aldrig blevet samlet
og alment tilgængelige for eftertiden

Maribo d. 8 september 1986.

Jørgen Nielsen

Da der overalt er bygget på erindringsmateriale
hos de gamle roebanefolk og medarbejdere på Saft-
stationerne og Næstved sukkerfabrik samt gamle
landmænd, der har været med i de private roebane-
selskaber, kan fejl forekomme, selvom der er blevet
gjort alt for at undgå dem. Af skriftlige kilder har
vi kun haft vogplister og materieloversigter i højst
ufuldstændig form.

De sidste roetog i Danmark kørte som følger.

Klokkeslettene er det øjeblik da pågældende tog er hjemme med roerne på Nakshov sukkerfabrik.

Tirsdag d. 19-12-1967 kl. 19.40 fra "Munkeby-banen" = "Syd-banen". Dieselelektrisk lokomotiv No. 22. ført af Kaj Wagner og togfører J.P. Hansen.

Torsdag d. 21-12-1967. (her er ikke oplyst klokkeslet) fra "Nøjsomheds-banen". Dieselelektrisk lokomotiv No. 25. ført af Einer Skytte og togfører Aksel Thomsen.

Fredag d. 22-12-1967 kl. 11. formiddag, fra "Horslunde-banen" dieselelektrisk lokomotiv No. 25. ført af Einer Skytte og togfører Aksel Thomsen. (disse to mænd kom altså til at slutte togdriften af på to banelinier.)

Dette var det uigenkaldeligt sidste roetog i Danmark.

Om Roebanernes nedlæggelse på Vest-Lolland kan følgende oplyses.

Grøshave saftstation blev som den første nedlagt i 1956 (efter kampagnen dette år) og med den dens roebaner.

Horslunde saftstation blev nedlagt i 1957 (efter kampagnen dette år) her blev „Kastagerbanen“ nedlagt, men „Trolde-lundbanen“'s 5. km. blev opretholdt og var i forsat drift til og med kampagnen 1967. Idet Nakskov-togene nu betjente denne banes roedyrkere.

Malbølle saftstation blev nedlagt i 1958 (efter kampagnen dette år) Men dens roebane, inclusive remisen og sporterrenet på selve saftstationen blev opretholdt i fuld udstrækning til og med kampagnen 1967, idet Nakskov-togene nu betjente denne 6,5. km. lange banes roedyrkere.

Vesterborg saftstation blev nedlagt i 1959. (efter kampagnen dette år) og med den dens roebaner. Der var fra roedyrkerne, som drev „Birket banen“ kraftige protester mod specielt denne

banes nedlæggelse (det var jo de roedyrkere der ville få længst at køre af landevejen til Nakskov) og protesten fulgtes af en tilsvarende fra "Karleby-banens" brugere, hvorimod "Søllested-banens" interessenter IKKE protesterede mod deres banes nedlæggelse.

Trods protesterne blev samtlige baner under Vesterborg saftstation nedlagt sammen med denne efter kampagnen var slut i 1959.

Stokkemarke saftstation blev under stærk protest fra roedyrkerne nedlagt efter kampagnen 1960, og med den dens roebaner. Der havde været forslag fremme om at udbygge Stokkemarke saftstation, men de faldt på problemerne med at skaffe vand nok og "rigtig" jernbaneforbindelse med Lollands-banen på Ryde station eller ved Østoftesømløb. Og at Saftledningen så skulle vendes fra Maribo til Nakskov på grund af motorvejsbyggeriet (der måtte IKKE ligge nogen rørledninger under motorvejen!

Da Nakskov sukkerfabrik kørte sin sidste kampagne på roespor i 1967 havde banerne her en samlet længde af 63 km.

Øversigt over de Vest-hollandske roebaner og deres materiel pr. 1-12-1955. Hvad angår banelængder er alle sidelinier regnet med.

Horslunde saftstation havde 2 stk. 3 koblede damplokomotiver. Det ene var privatejet (af Kastager-Utterslev banen) og det andet var fabriksjet. Det samme var et 4 tons diesellokomotiv. Der udgik 2 roebaner fra Saftstationen. Nemlig den private- og længste, på 8 km. kaldet "Kastager-banen" som rådede over 40. roevogne. Saftstationen ejede den 5 km. lange "Troldelund-bane" - som var tilslutningsbane til Vesterborg og Naleskov banerne. på denne bane brugtes 17 roevogne. Remisen for begge baner var på Saftstationen.

Vesterborg saftstation havde 3. stk. damplokomotiver, nemlig 2. stk. firekoblede, som var privatejede og 1. stk. trekoblet som var fabriksjet. Hertil kom 2. stk. diesellokomotiver, 1. på 5½ tons og 1. på kun 1,5 tons, de var begge privatejede. Der udgik 3. roebaner fra Vesterborg saftstation. Den længste var "Birkeet-banen" på 17 km. Den gik helt ud på Urne-havn! (Denne bane var den eneste roebane på hele Holland hvor der i større stil også kørte rene

godstog i mange år i stadig indøst kamp mod "den rigtige jernbane" (Nakskov-Kragencøs banen.) Birket-banen ejede det ene af de 4 koblede damplokomotiver hvortil hørte 1. stk. vandvogn og 38 roebanevogne. Remisen var i Mægeltving.

Så var der "Karleby-banen" De var kun 7 km. lang. Her havde man det andet af de 4 koblede damplokomotiver + 1. vandvogn og 36 roevogne. "Karlebybanen" endte ved Trollelund og var dermed tilslutningsbane til Horslunde og Nakskov banerne. Remisen var på Saftstationen.

Den sidste bane der udgik fra Vesterborg saftstation var "Søllestedbanen" på 8 km. længde (den gang den var tilsluttet "Voldshavebanen" fra Grøshave saftstation og dermed forbindelsesbane til Højbygård, Maribo og Saxtejøbing fabrikkerne. Denne forbindelse varede kun fra 1900 til 1925.) fra 1925. var "Søllestedbanen" kun 5 km. lang og denne banes materiel var de 2 nævnte motorlokomotiver og 24 roevogne. Remisen var først, i 23 år, i Skovlunge - hvorfor banen også kaldtes "Skovlungebanen", siden var remisen ved Søllestedgård. Endelig kan om Vesterborg saftstations baner fortælles, at de

her omtalte 3 private roebaneselskaber næsten permanent led under vognmangel, hvilket medførte at der blev lavet en lejeaftale med Saftstationen som gik ud på, at der på saftstationen året rundt skulle være en reserve på 25 roevogne til rådighed for de 3 selskaber, der også lejlighedsvis lejede Saftstationens damplokomotiv der jo ellers arbejdede som rangerlokomotiv på Saftstationen. Det var navnlig Sølested-banen der fik brug for at leje damplokomotivet. Såvel Saftstationens forvalter som de 3 selskaber var meget tilfreds med lejeaftalen som sikrede rolig og stabil drift på de 3 baner. Saftstationens damplokomotiv stod i en remise (dobbelt) der.

Stolekemark Saftstation havde 2. stk.

5½ tons (Deutz) diesellokomotiver der begge var privatejet, og 1. stk. damplokomotiv (3. koblet) der var fabriksejet og dels virkede som rangerlokomotiv men mest stod som reserve for de nævnte motorlokomotiver. Til damplokomotivet hørte 1. vandvogn. Fra Saftstationen

nen udgik 2 roebaner, der begge var private. Nord-banen - som den kaldtes, hed "Heiringe-Ravnslu-banen" og var 10. km lang. Den havde remise i Heiringe og vogndepot ved Mejerigården hvorfra der kun var ca. 800. m. i luftlinie til Vesterborg saftstations bane til Birket, men der er, EJENDOMMELIGT NOK, aldrig tænkt på et forbindelsesspor mellem de 2. baner! Heiringe-banen rædede over 38 roevogne. "Sydbanen" eller som den rigtig hed "Vilhelms-høj - Troelseby - banen" var også 10. km lang. Dens remise var i Albed og til Banen hørte 36. roevogne. Det fabriksejede damplokomotiv stod i en primitiv træ-remise på Saftstationen.

Stokkemarke saftstation var den eneste hvis baner ikke stod i forbindelse med nogen andre roebaner.

Groshave saftstation havde 4 stk. 4. tons diesel-lokomotiver der alle var privat ejede. Desuden var der, fra 1940, 1. stk. 3. køllet damplokomotiv der var fabriks-ejet og det fungerede udelukkende som reserve for motorlokomotiverne.

Damplokomotivet stod i en primitiv træremise - som den i Stokke-
marke, på Saftstationen. De 4 motor-
lokomotiver havde remiser i hen-
holdsvis Dannemare, Hoby og Glos-
lunde (smeden i Gloslunde ved-
ligeholdt dem alle 4.) Fra Grøshave
saftstation udgik 3. roebaner, der
alle 3 var private. Den længste var
„Voldshave-banen“ på 5. km. (det
var den der fra 1900 til 1925 havde
forbindelse med Maribo, Højbygård
og Saxkjøbing roebanerne) Det var
også Voldshave-banen der sikre-
de Grøshaves forbindelse med
Nakskov over Skovlænge-Vester-
borg, men også her blev forbin-
delsen afbrudt i 1925. på krav
fra Lollands-banen hvis spor
roebanen skar i niveau ved
Skovlænge, og som, ifølge Lollands-
banen, medførte gener for den-
ne (de „rigtige“ Jernbaner har al-
tid set på roebanerne som kon-
kurrenter - og med nogen grund.)

Den anden roebane fra Grøsha-
ve saftstation var kun 4. km lang
og gik mod Nord/Vest og en gren
gik stik Vestpå. Det var „Arninge-
banen“ der havde sin Vestligste
begrænsning i Dannemare.

Herfra var der kun $2\frac{1}{2}$ km til Mai-

balle saftstation, men at skabe sporforbindelse her er aldrig blevet forsøgt.

Den tredje- og korteste af Græshavebanerne var "Hoby-banen" den var på kun $3\frac{1}{2}$ km. De 3. baneselskaber blev drevet under een bestyrelse og tilsammen havde man 60 røevogne.

Mailballe saftstation var den af de hollandske saftstationer der havde det korteste banenet. Kun 6,5 km. blev det til ialt, og denne banelinie gik stik Vestpå til "Gottesgabe" ved Kappel, med en enkelt sidelinie Sydpå til Vindeholme gods og de få gårde og husmandssteder der lå den vej ned. På Munkelby station, på Nakskov-Rødby-banen, havde røebanen 3 lange omløbsspor og en stor læsseplads i yderst fredeligt samarbejde med "den rigtige jernbane". Noget der som bekendt ellers var meget sjældent. Da Nakskov-Rødby-banen blev nedlagt i 1953. beholdt røebanen sit sporareal på Munkelby station lige til 1968.

(Nakskov-Rødbybanen var den "rigtige" jernbane, der flest steder på Holland blev krydset i Niveau af røebanerne, hvilket gav nogle problemer med Maribo-sukkerfabrikens

baneafdeling = Forvalterens arbejdsområde. Men man fandt, efter besvarelige forhandlinger, en løsning begge parter kunne leve med.

De 6,5 km. roebane fra Maibølle saftstation var privat - indtil Saftstationen blev nedlagt i 1958. fra da af og til og med kampagnen i 1967. blev roebanen her drevet af Naleskov sukkerfabrik efter direkte ønske fra egnens roedyrkere.

I 1955 ridede roebanen i Maibølle over 1 stk. 5 tons, (Deutz) diesellokomotiv - kaldet "Krokodillen" efter sin form og bemaling. Baneselskabet havde faktisk 2. stk. af disse lokomotiver - de var kommet/købt ti Maibølle i 1919. men fra 1954 blev det ene lokomotiv brugt som reservedele for det andet. I stedet for det lokomotiv der var taget ud af drift, lånte Baneselskabet et mellemstort (8 tons) diesellokomotiv på Naleskov sukkerfabrik, og dette lokomotiv arbejdede så i Maibølle til og med kampagnen i 1967. hvorefter det i foråret og sommeren 1968 var trækraft ved sporoptagningen. De to diesellokomotiver havde remise på Maibølle saftstation, og det samme havde 1. stk. 3. koblet damplokomotiv-fabriksejet, som arbejdede i Maibølle fra 1940-54.

damplokomotivet i Mailølle fik en primitiv træskurs remise ligesom dem der blev rejst i 1940. på Stokkemarke og Grøshave saftstationer. Mailølle roebanelselskab ejede 28 roevogne. Til damplokomotivet var medgivet 1. vandvogn og den var som lokomotivet fabrikssejet.

Nakskov Sukkerfabrik. havde reelt 4 roebaner.

De 3. udgik fra Nakskovs Nordlige bygrænse efter jernbaneoverskøringen - på Nakskov-Kragenes jernbanen - på Tårsej ved Madseskovgård. Mellem denne jernbaneoverskøring og Nakskov sukkerfabriks roebanegård var der et ca. 3. km langt liniespor der fra 1884 lå fra Sukkerfabrikken gennem Vinckelsgade, Havnegade, Niels Nielsensgade og Tårsevej ud til Madseskovgård. Fra 1940. blev dette hovedliniespor ført Nord/øst om Nakskov, nemlig fra Sukkerfabrikken via Nakskov-Rødbybanens spor til Nakskov jernbanestation, derfra bag om stationsterrænet og vest herfor ind i Nakskov-Kragenesbanens spor som roebanen så kørte på ud til Madseskovgård på Tårsevej. Således lå roebanen i Nakskov til

og med kampagnen 1967. Fra Nakskov-Kragens jernbanen blev nedlagt i 1965. og til kampagnen i 1968 (da var sporoptagningen fra Tårnsvej til Nakskov jernbanestation slut) rådede Sukkerfabrikken suverænt over sporene fra Fabrikken til Tårnsvej - altså sporene der lå i byområdet.

Fra Madestovgård og ud i oplandet Nord/Nordvest for Nakskov gik der altså 3 hovedlinier. De kaldtes "Frederiksdal-linien", "Nøjsomheds-linien" og "Horslunde-linien" sidstnævnte endte ved Trollelund i Karleby som beskrevet under Horslunde og Vesterborg saftstationers baner. Tilsammen var de her nævnte 3. banelinier 25. km. lange. og 2 steder førtes de i viadukter under Kragensbanen og 2 steder skar de den i niveau.

Vi kan altså fastslå at De nordlige roebaner der udgik fra Nakskov sukkerfabrik, regnet fra selve sukkerfabrikken, havde en samlet længde af 28. km. og de var alle uden undtagelse fabriksejede.

Mod Syd/Sydvest havde Nakskov sukkerfabrik kun een enkelt bane, og den var 12. km. lang og hed "Munkelby-banen". Denne roebane udgik fra Nakskov sukkerfabriks roebanegårds Vest-ende langs med lokomotivremiserne, derfra over

Rødbyvej og hen langs Indrefjorden
langs Vinckelsgade, hvorfra den, ved
indgangen til Indrefjords anlægget,
i en meget skarp kurve svinger
mod Vest og over en speciel roe-
banebro af jernbeton, videre over
den gamle losseplads (her gik roe-
banen oprindeligt på en høj dam-
ning, men nu er ved opfyldning - det
omgivende terræn kommet op i ni-
veau med roebanen), krydser
Maglehøjvej og Midlerkampsvej
og kommer så ud til de lange
omløbs og vogndepotspor på
Førgelandet bag småvejene der,
(Heimdalsvej, Godstedvej, Ingemannsvej,
Baldersvej og Ørstedsvvej.) Her lå et
samlet sporareal - rangerterræn på
1 km. og her lå Sukkerfabrikkens
store kalle-slamsbassiner ud mod
Vestenskovvej, ved bebyggelsen Sten-
sø. Bag om alt dette forsatte
roe banen så ud til Munkelby
station, som omtalt under Mai-
bølle saftstation, og her mødtes
Nakskov og Maibølle togene og
udvekslede vognstammer, både
om dagen og om natten, fra
Maibølle saftstations nedlæggelse
i 1958 til og med kampagnen 1967.
Hvilket lokomotiv og vognmateriel
kørte så på Nakskov-roebanerne?

Ja, lad os tage denne gennemgang efter materiellets anvendelse.

1. stk. 4. koblet damplokomotiv til strøkningskørsel. 3. stk. 16. tons diesellokomotiver til strøkningskørsel

1. stk. 3. koblet damplokomotiv og 1. stk. 8. tons diesellokomotiv til kørsel (udenfor kampagnen) på "havnebanen" = de spor der lå fra Vinckelsgade og på begge sider af Nakskovhavn, og hvor Moetogvognene hentede kalfsten og kul til sukkerfabrikken og saftstationerne i Horslunde, Vesterborg og Mailballe. Groshave og Stokkomarke fik deres kul og kalk af landevejen på grund af de manglende sportilslutninger.

1. stk. trækoblet damplokomotiv som reservemaskine (den var i kampagnen 1955 køreklar men uopfyret) 1. stk. 8. tons diesellokomotiv til rangering. og 4. stk. 4. tons diesellokomotiver også til rangering og kul transport fra kulplads til keddehus. På "Saunsegård" Sydvest for Nakskov arbejdede et enkelt 4. tons diesellokomotiv permanent. (Saunsegård var/er ejet af A/s De danske sukkerfabrikker)

De var trækraften, hvad var der så af vognmateriel? Ja, først og fremmest var der 4. vandvogne, hvoraf kun een var i brug (i kampagnen 1955) de

andre 3 stod klargjorte som reserve (også for saftstationernes damplokomotiver). Så var der 3 snepløve. Det var roebanevogne der havde hele deres overbygning udført i jern og som var fyldt med brosten, foran var monteret en løftbar snepløv. Så var der 4 "overgangsvogne" det var jordfyldte roevogne med højtpladssejede puffer foruden de almindelige puffer til roelokomotiverne, disse 4 vogne blev brugt på Sukkerfabrikken's terræn og på havnebanen, når man med roelokomotiverne skulle køre med "rigtige" jernbanevogne, bla. de 6 melasse tankvogne som Sukkerfabrikken kørte melasse i fra Fabrikken til tankskibe i Havnen. Så var der 24 stk. sukkertransportvogne, som blev brugt til at transportere sukker i sætke fra Sukkerfabrikken til lastskibe i Havnen, disse vogne var høje-lukkede, meget velholdte, godsvogne i roebane dimension.

Så var der 4 sporreparationsvognsæt, hver bestående af 3 vogne, nemlig en skurvogn, en skrinne og svelle transportvogn og en værktøjsvogn. De to af disse vognsæt var stationeret på henholdsvis Mailølle og

Vesterborg saftstationer. Så kommer vi til alle de almindelige roetransportvogne, dem havde Naleskov sukkerfabrik 293 stk. af. Alt dette her beskrevne rullende materiel var fabriksøjet.

Skal vi slutte denne gennemgang af de Vestlollandske roebaner og deres materiel ved kampagnens slutning i 1955. med lidt ren statistik ser den således ud.

Der var ialt på Vestlolland 124. km. roebanepor.
Heraf var de 51,5. km. fabriksøjede og 72,5. km. var privatejet.

Der var 3. firekoblede, d.v.s. store damplokomotiver
og der var 9. trekoblede, d.v.s. mindre —||—

Der var 21. dieselelektriske/eller dieseldrevne lokomotiver i flere størrelser.

Der var 635. roebanvogne til roetransport.
—||— 7. vandvogne til damplokomotiverne.
—||— 24. Sukker transportvogne
—||— 4. overgangsvogne
—||— 3. snepløve
—||— 12. sporreparationsvogne

Der var på Vestlolland i 1955. ialt 8 private roebanelskaber. De ejede de 3 af damplokomotiverne og de 9 af motorlokomotiverne, De ejede 2 vandvogne og de ejede de 308 af roebanevognene.

SLUT.