

Rødding-Løvel-Pederstrup Mergelforening.

Nedenstående er uddrag fra Kai Dalsgaards hæfte om Dalsgaardslægten, Løvelslinjen. Omtalt i sidste nr. af Tjele på Tværs.

Måske under indtryk af mergelbrydningens muligheder indbyder ingeniør Th. Claudi Westh fra Det danske Hedeselskab ved en annonce i Viborg Stifts Folkeblad d. 25. oktober 1909 til mergelmøde med flg. ordlyd: "*Rødding med flere byers husmandsforening har anmodet Hedeselskabet om at afholde møder angående stiftelsen af en mergelforening til aftagelse af mergel fra Ejstrup mergelleje. - Møder afholdes i Løvel forsamlingshus onsdag d. 27. ds. kl. 2 pr c. I Rødding forsamlingshus samme dag kl. 5prc. – Til møderne indbydes alle interesserede. "*

Og dagen efter refererer avisen møderne således:

Ny mergelforening. På foranledning af husmandsforeningerne i Rødding og Løvel havde Hedeselskabet i går indbudt til møder i Rødding og Løvel. Tilslutningen var meget ringe, formentlig fordi det er blevet opfattet som om møderne kun var for husmandsforeningernes medlemmer, mens hensigten jo var at søge dannet en forening for aftagelse af mergel fra Ejstrup mergelleje. - Hr. ingeniør Westh anbefalede at danne foreningen og fremlagde forslag til vedtægter. Man kunne ved anlæg af et spor, oplyste hr. Westh, transportere mergelen billigt og bekvemt, så at sige direkte til hvert medlems mark. Vedtægterne vedtoges, og foreningen dannedes under navnet "Rødding-Løvel-Pederstrup mergelforening".

Bestyrelsen kom til at bestå af boelsmand Mads Chr. Kallestrup og husmand Jens J. Dalsgaard, begge af Rødding, samt gårdejer A. Simonsen, boelsmand Niels Chr. Andersen og husmand Niels P. Christensen af Løvel. - Bestyrelsens første opgave bliver nu at arbejde videre på tilslutningen til foreningen.

Det lykkes efterhånden. I 1912 kan man skride til handling, idet der da er ca. 200 interessenter i mergelskabet, der da har gmd. Anders Simonsen i Løvel som formand og Jens Jesper Dalsgaard i bestyrelsen. Mergelskabet underskrev en kontrakt med Det danske Hedeselskab om leje af et mergelspor med tipvogne, og en entreprenør Bertelsen etablerede ved licitation fra Hedeselskabet det fornødne transportmateriel til at føre mergelen over Skalsåen til Løvel. Fra Viborg Sparekasse fik man gode lånevilkår, ligesom staten gav tilskud på halvdelen af renten indtil gælden var betalt. Der var solidarisk hæftelse og pengene til sporleje og mergel skulle betales til Hedeselskabets kontor i Viborg. Dette, ansatte også formelt en sporphormand, der var ansvarlig for sporets rette

pasning og brug, og som aflønnedes af Hedeselskabet; desuden skulle der hver måned indsendes en indberetning på blanketter udleveret af Hedeselskabet og underskrevet af såvel spormanden som mergelselskabets bestyrelsesformand.

I maj 1912 indsender da Jens Chr. Dalsgaard flg. ansøgning til Hedeselskabet:

Undertegnede søger herved det danske Hedeselskab om at måtte blive antaget som spormand for Rødding-Løvel-Pederstrup Mergelforening. Ærbødigst Jens Chr. Dalsgaard. Til De hrr. ingeniører ved Det danske Hedeselskabs kontors afdeling i Viborg undlader jeg ikke at meddele at det er med nogen ængstelse jeg søger denne plads, da jeg jo ikke har praktisk kendskab til ledelse af ovennævnte arbejder. Jeg mener at jeg ved et kursus på et af Hedeselskabets i virksomhed værende spor hurtig vil kunne sætte mig ind i ledelse af nævnte arbejder og lover med fuld ansvar at sætte alt ind på at dygtiggøre mig såvidt mine evner strækker til, håbende at de hrr. ingeniører vil være mig til hjælp med råd, om jeg skulle blive antaget som spormand for nævnte mergelforening. Ærbødigst Jens Chr. Dalsgaard.

Vedlagt er en anbefaling af 29. 04. 12 underskrevet af A. Simonsen på bestyrelsens vegne lydende således:

Jens Chr. Dalsgaard, som vil søge plads som spormand ved det herværende mergelselskab, kan vi anbefale som en pålidelig og ædruelig mand i alle måder.

Også gårdejer Anders Simonsen er en fjern slægtning af en af Dalsgaardlinjens aner, men herom senere, ligesom om hans landsberømte søster Kirsten Simonsen. (Pigen fra Løvel, der var med til at fjerne hovedet af Chr. den niende i Løvel Forsamlingshus)

I oktober begyndte så arbejdet med ham som spormand. Som nedenstående kort viser var der hovedstation ved Løvel på en mark udenfor byen. Her var adskillige vigespor, en lokomotivremise og et kulhus, og herfra udgik sporene i forskellige retninger til byerne Pederstrup, Vraa, Rødding, Batum, Hauris og Ålstrup, sådan at merglen blev kørt direkte ud til interessenternes marker. I Hobro avis nr. 241 er der en beskrivelse af en sådan tur med Rødding-Løvel mergelbanen med tilhørende fotografier. Af kvitteringen for modtaget materiel, underskrevet af Jens Chr. Dalsgaard og Anders Simonsen, dateret d. 10. 01. 13, fremgår det bl.a., at der er leveret 4,4 km spor a 10 kg, 4,4 km spor af 7 kg, 950 stk. træsveller, 40 stk. åbne tipvogne og 10 stk åbne bremsevogne. Kørslen udførtes med 3 lokomotiver på 25,20 og 10 hk, idet al merglen køres over engene ved Skals å og derfra trækkes op ad en ca. 2 km lang strækning med stigning 1:50 op til Løvel by.

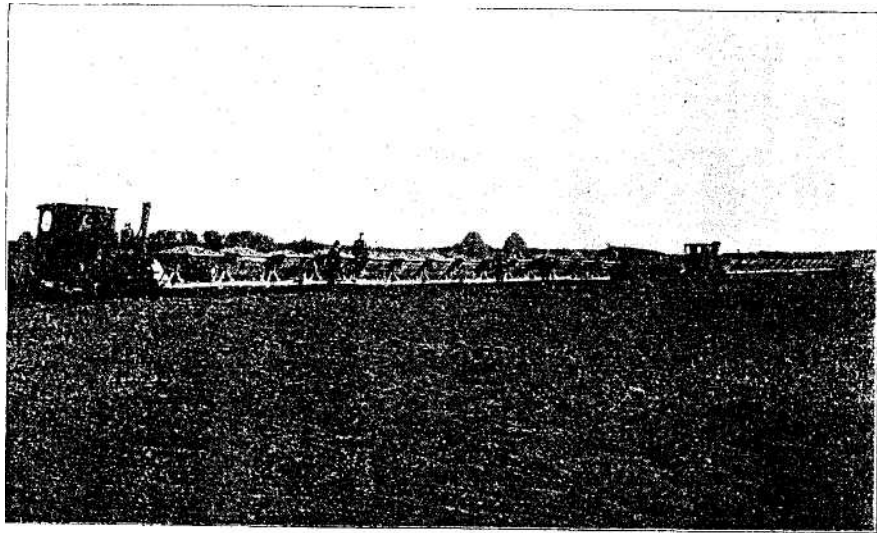


Fig. 1. Rødding—Løvel Mergelspor.

Ved Opkørsel af Mergel fra Skalsaadalen til Løvel anvendes 2 Maskiner. Stigningen her er 1 : 60.

Sommeren 1914 er udbringningen færdig; ialt var der da udkørt en mergelmængde på 39.000 kbm og med et samlet spornet på 16 km, sporene tages op og mergeludbringningen flyttes til A/S Kjeldberg-Mergelbane på Hagebro-egnen ved Skive med udkørsel fra Kølsten mergelleje. Og Jens Chr.Dalsgaard flytter med som sporformand.

Marius Dalsgaard fortæller:

Hver lørdag aften cyklede far til Løvel - det har vel været ca.25 km, og jeg husker også, at inden han startede søndag aften skulle han have sin karbidlygte ordnet, med ny karbid og vand. Og dengang var det jo hullede grusveje man kørte på.

Familien flytter derefter fra Løvel og til Stoholm i mergelområdet, hvor Jens Chr.Dalsgaard fortsætter som sporformand med ingeniør J.P.Olesen fra Hedeselskabet som overordnet. Ligesom tidligere indsender han hver måned indberetninger til Hedeselskabet. I 1917 ophører så Kjeldberg Mergelbane, i alt var der da udlagt 8,3 km 10 kg spor og anvendt 44 tipvogne.