

Mogenstrup Skærvefabrik, jernbane- sidespor og "Pusterbakken"

Det var statsbanernes stigende behov for sten og grus, der efter første verdenskrig dannede grundlag for etableringen af Skærvefabrikken i Mogenstrup. Banerne var fra starten fabrikkens eneste, men store kunde. Her fortæller en af de gamle arbejdere fra fabrikken om dennes anlæggelse og årene derefter:

Der var gammel højskov, hvor selve Mogenstrup Skærvefabrik ligger. Det var det yderste af skoven, som følger Bøgesøvejen mod øst. Vest derfor var 7-10 år gammel ungskov, og hvor værkstederne ligger, var der ligeledes ungskov.

Ved høsttid 1919 ankom det første maskingods til Mogenstrup og allerede tidligt på efteråret begyndte forberedelserne til virksomhedens start. Tre mand med trillebøre begyndte at flytte jord ud på den anden side Bøgesøvejen. Skoven havde en lille stigning fra vejen og ind efter, og længere inde tog stigning stærkt til. Det varede ret længe med trillebørene, og det første spor - et af de lette - blev derefter lagt, ligesom der blev lagt planker ude på vejen, så vognene kunne gå over. Jorden kunne nu læsses i tipvogne, der blev skubbet ud med håndkraft. Samtidig med jordarbejdet begyndte to tømrere at bygge et hus til formanden og et andet til hestestald. Der kom også en smed, der arbejdede ved sin feltesse ude i det fri.

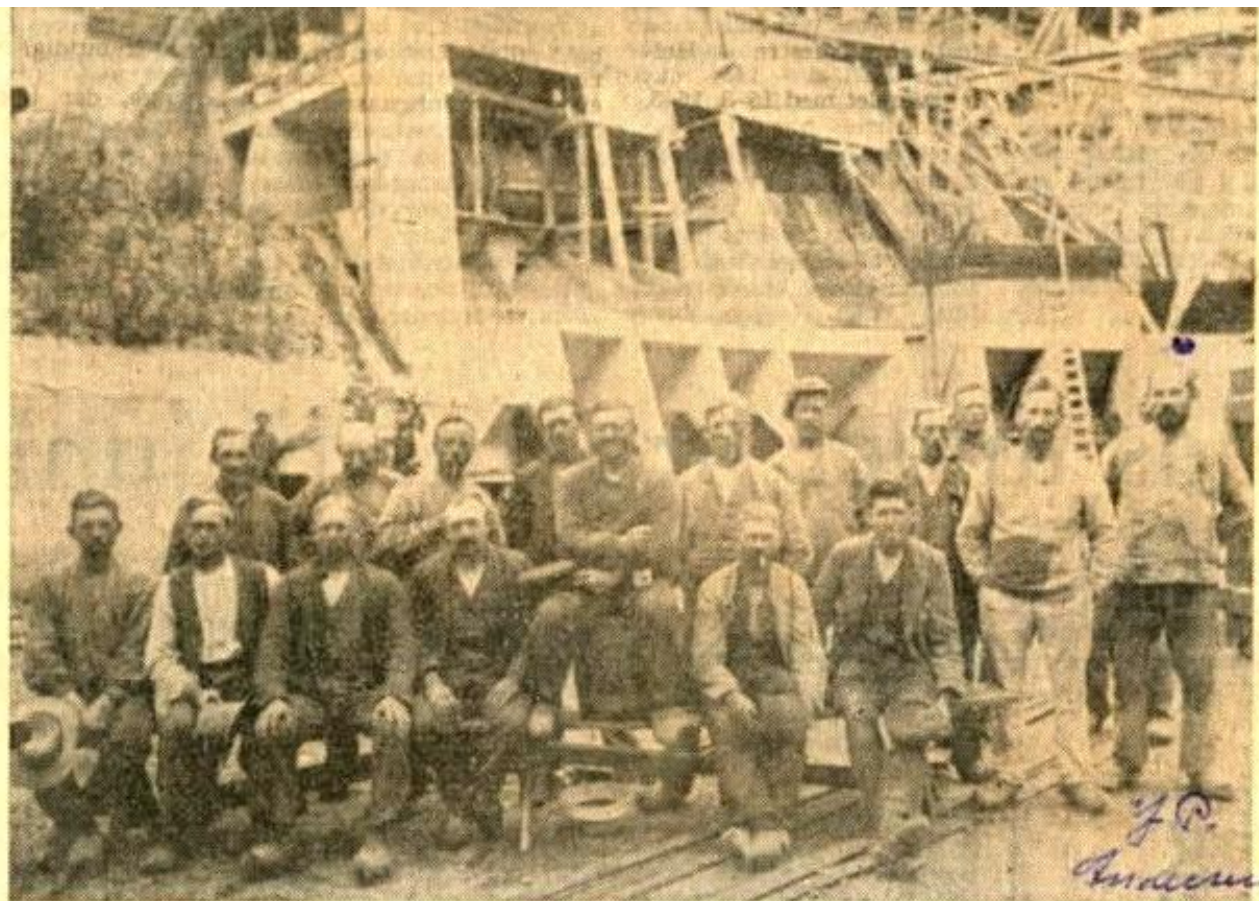
Klar til drift i 1920

Arbejdet blev ledet af en formand, der hed Hansen. Jeg arbejdede på det tidspunkt i skoven, hvor mange træer skulle væk. En mand, der hed Lind, var beskæftiget med at sprænge de store bøgestød og kløve de større sten. Sidst på efteråret eller i begyndelsen af vinteren blev der planlagt, hvor maskinerne skulle stå, og udgravningen af fundamenter begyndte. Formanden brugte gerne to arbejdere til dette. De gravede huller målte han efter med tommestokken. De skulle passe nøjagtigt efter de opgivne mål, ellers måtte det laves om. Der var ingen, der nogensinde havde set formanden med en tegning for opstilling af fabrikken. Hullerne blev fyldt med cement, og formanden anviste, hvor de meget svære bolte skulle sættes ned.

Først på vinteren fik formanden hjælp af sin broder, Thor. Han arbejdede med transporten af alt det meget jern, der skulle hentes i Lov. Der var i løbet af efteråret kommet meget maskingods, både nyt og brugt, men der var stadig meget at hente i Lov. Den store knuser blev transporteret til Mogenstrup på en særlig vogn. Det skete om natten, og der blev sagt, at der var 12 heste til at trække.

Det viste sig, at fundamenterne passede, som de skulle, og i foråret begyndte monteringen af fabrikken. Jordarbejdet var for længst færdigt og siloerne bygget. Der blev opført en bygning til den sugegasmotor, der var fabrikkens første trækkraft, og der blev bygget et smedeværksted, ligesom der blev gravet en brønd. Den første brønd var der ikke noget i, og en ny, der blev gravet ved siden af, gav for lidt vand, og man tog derefter vand fra Fladsåen.

Hen på sommeren 1920 begyndte man at prøvekøre fabrikken, og da enkelte ting var rettet, kom det hele rigtig i drift. I skoven var der lagt tipvognsspor ud til transport af materialerne til værket. Dette bestod af en stor knuser til kløvet sten og ellers sten, hvad en mand kunne løfte. Der var en stor jordsorterer og en lille knuser til at tage stenene herfra. De forskellige sorteringer fra værket – grus, nøddesten, singels, stenmel, 2-6 mm og 6-10 mm, skærver m. m. – gled ned i siloerne, hver slags for sig.



Arbejderne på skærvefabrikken, fotograferet 1922



Medarbejdere på Skærvefabrikken, formodentlig omkring 1920-1940



Formodentlig også fra årene 1920-1940

Næstved Tidende den 7.12.1932 om
(midlertidig) indstilling af skærvefabrikken:

Mogenstrup Skærvefabrik indstiller Virksomheden.

Mogenstrup Skærvefabrik har i Forgaars indstillet Virksomheden for i Aar, hvorved 25—30 Mand er blevet arbejdsløse. Fabrikken plejer altid at ligge stille en Tid om Vinteren, men naar man er gaaet til Standsning allerede nu, staar dette i Forbindelse med Tidens Vanskeligheder. Der spares jo overalt paa Vejarbejderne i Aar, og da

ingen kan sige, hvordan Fremtiden vil blive, er man ikke paa Fabrikken interesseret i at producere til Lager, saa meget mindre som det jo vilde være ret store Kapitaler, der paa den Maade skal bindes. Paa Skærvefabrikken sætter man sin Lid til, at Storstrømsbroen nu vil blive paabegyndt, saaledes at der her bliver et Marked for Fabrikkens Produktion.

Jernbanespor til Mogenstrup

I sommeren 1921 – den 3. eller 4. juni – kunne det første tog køre til skærvefabrikken i Mogenstrup efter sten og grus. Fra banelinjen Næstved-Vordingborg var der ved Myrup lagt et sidespor ind til fabrikken, og der var ved Mogenstrup støbt bærepiller over åen.

Ude ved Myrup var anlagt et blindspor tæt ude ved hovedsporene. Når toget var inde efter vogne fra fabrikken, skulle sporet ud til Mogenstrup stilles ind på blindsporet. Ved nytår 1921 havde toget været inde efter vogne med sten og grus. Sporene var meget glatte at isslag, og lokomotivet og noget af togstammen kom ind på blindsporet, hvor lokomotivet styrtede ud over sporet. Det var de mindre lokomotiver fra Slagelse-banen, man brugte til at hente banevognene. Til at trække tipvognene til og fra fabrikken blev anvendt heste.

Til at begynde med var Statsbanerne eneste aftager af grus og sten. Senere kom amtet og kommunerne med som købere, og bilerne begyndte så småt at hente sten og grus. Vejen fra Mogenstrup ud til fabrikken, som var en ren jordvej med 4-5 væld i vejbanen og slem at befærde i forårstiden, blev ved aftale mellem fabrikken og kommunen bragt i forsvarlig stand, hvilket også var nødvendigt, efterhånden som bilernes antal steg for hvert år.

I 1924-25 begyndte skærvefabrikken at anvende motorkraft til at trække tipvognene

I 1929 kom den første gravemaskine, og sommeren 1930 overtog gravemaskinen alt læssearbejdet i skoven, og en stor del af læsseholdet blev afskediget. Efter 1930 og i årene derefter er fabrikken blevet noget ombygget og mange tilføjelser er kommet til.

J. P. A.

Sidesporet til Mogenstrup Grusgrav

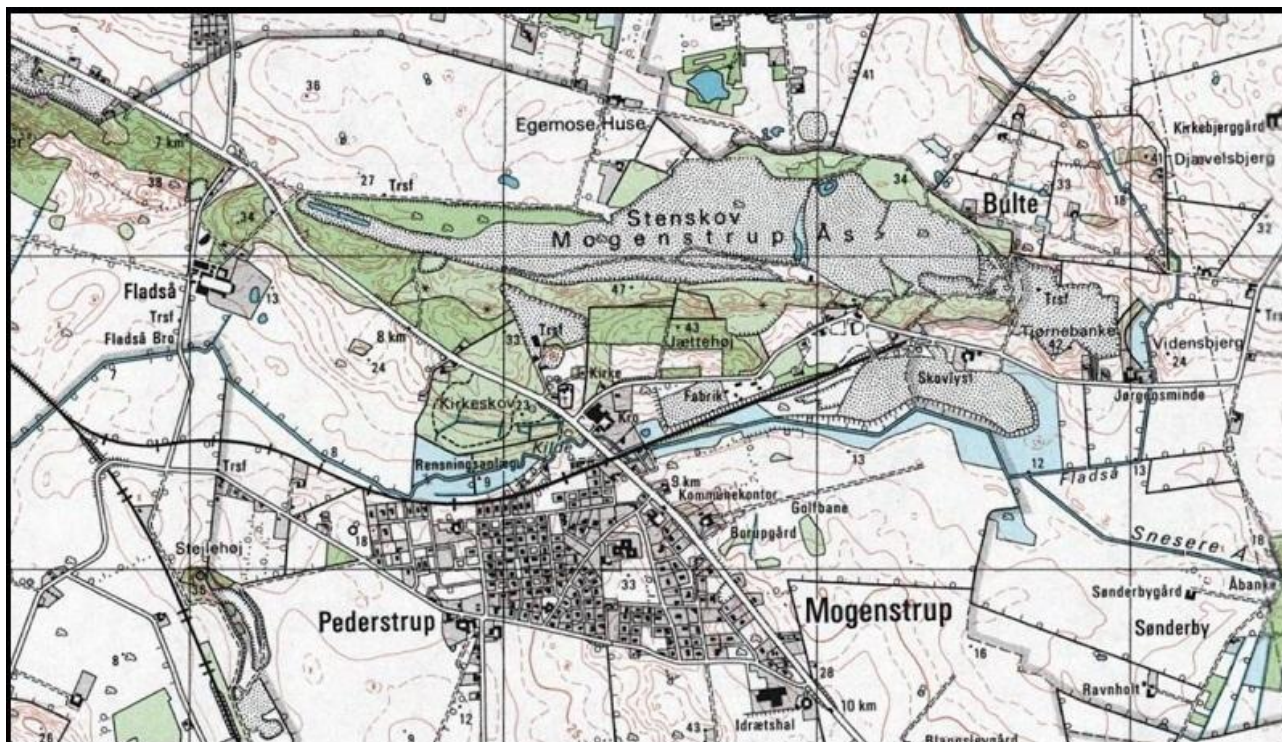
Sidesporet i Mogenstrup erstattede Myrup Sidespor, der lå lidt sydligere (mod Lov). Forslag til et sidespor ved Mogenstrup er omtalt allerede i 1914. Men en overenskomst omkring Mogenstrup Grusgrav mellem Statsbanerne og Korsør Stenforretning kendes først fra 1920, og sidesporet er antagelig først åbnet i juni 1921 (andre kilder nævner dog 1919!). En krydsningsstation ses dog først taget i brug 12. september 1922. Omkring 1920 var de to store sjællandske grusgrave ved Dyndet mellem Borup og Kværkeby samt Dybendal på Sorø-Vedde banen nemlig ved at være tømte, og det var derfor naturligt at man nu rettede blikket mod Mogenstrup, hvor der fandtes store mængder af grus.

Sporet ved Mogenstrup anvendtes ved forskellige lejligheder også af udflugtsstog – et særtog af denne art kendes fra 1929. Ligeledes arrangerede Dansk Jernbane Klub søndag den 23. februar 1964 en udflugt til sidesporet ved Mogenstrup. Dertil kom naturligvis de talrige transporter af grus som afsendtes fra sidesporet, og eksempelvis i forbindelse med anlæggelsen af færgelejerne ved Rødby (ved Fugleflugtsliniens etablering) i begyndelsen af 1960'erne transporteredes store mængder grus fra Mogenstrup til Rødby.

Sidesporet til grusgraven ved Mogenstrup anvendtes ikke efter 1978. Samtidig blev sporet officielt nedlagt og sporskiftet i hovedsporet fjernedes. Hvornår selve sidesporet er optaget vides dog ikke. I dag er det vanskeligt at finde spor efter sidesporet ved Mogenstrup, men det er dog muligt at finde rester efter banen ved mosen samt det sted, hvor sidesporet var tilsluttet strækningen Næstved-Vordingborg.

Læs om sidesporene i Næstved og Myrup på:

<http://www.jernbanen.dk/artikler.php?artno=19#sthash.6buvl2dO.dpuf>



Mogenstrup sidespor ca. 1976.

Morten Flindt Larsen skriver på jernbanen.dk den 14. marts 2015: "For at gøre en kort historie lang, så blev sporskiftet indlagt i maj 1920. Muligvis var Mogenstrup tænkt som en erstatning for Myrup Grusgrav sidespor 1,7 km længere mod syd, som DSB opgav og nedlagde i 1921/22. Mogenstrupsporet var ca. 2 km langt og gik til en DSB stengrav, der fra 5. maj 1920 endvidere kunne benyttes af Korsør Stenforretning, senere I/S Henriksen + Henriksen, Mogenstrup Stenindustri. Desuden blev sporet fra 1950 til 1955 benyttet ved roetransporter. Fra 8. august 1968 var Mogenstrup VM-station. H+H's brugsret til sporet udløb 31. januar 1981, hvorefter sporskiftet blev taget op 2. februar samme år. Sporet i selve grusgraven var da senest blevet anvendt i 1978. Fra Mogenstrup-sporet udgik i en periode et privat sidespor tilhørende Præstø Amts Vejvæsen. Forsendelser herfra kunne ekspederes fra 5. oktober 1921 til 30. november 1953."



Jernbanebroen over Fladså lige øst for Mogenstrup Kro, juni 2014

Lidt om Mogenstrup stengrav.

Sidesporet, der udgår fra fri bane mellem Næstved og Lov, anlagdes i 1921. Oprindeligt var det Myrup grusgrav, som både Korsør Stenforretning og Præstø Amts vejvæsen var interesseret i. To store sjællandske sten- og grusgrave var på det tidspunkt ved at være tømte, nemlig Dybendal på Sorø-Vedde banen og Dyndet mellem Borup og Kværkeby, så der kom ret hurtigt gang i transporterne fra Mogenstrup, og de har i de senere år kulmineret med leverancerne til anlægget af færgelejerne i Rødby Færge. - Sidesporet er godt 2 km langt og ender med 3 opstillingsspor. Kørsel fra Næstved foregår ad venstre spor med maskinen bagest og "tudehornsvognen" forrest af hensyn vejkrydsningen ved Mogenstrup kro. Hertil er ført adskillige udflugstog. (Meddelelser fra Dansk Jernbane-Klub M 2/64).

Om sommeren kunne der være koblet en passagervogn på godstogene. Så holdt toget ved landevejen i Mogenstrup og satte gæster af til Mogenstrup kro.



Mogenstrup Ås 1941 – formodentlig stenbruddet med skinner.



Mogenstrup Stenindustri ca. 1970

”Pusterbakken” i Mogenstrup

(Foromtale den 20.1.1961 i Næstved Tidende af et stort vejarbejde, der sænkede den kendte bakke og skaffede bedre tilkørselsforhold til Mogenstrup Skærvefabrik)

Pusterbakken mellem skolen (senere kommunekontor/Netto) og Borupgård (golfklubben) fik ændret sit udseende ved et større vejarbejde, så selve Pusterbakken nærmest forsvandt. Arbejdet blev udført af Præstø Amts Vejevæsen i samarbejde med entreprenør Georg Schmidt, Blangslev.

Projektet gik ud på at sænke bakken 2-3 meter. Det ville blive hilst med glæde fra mange bilisters side. Bakken har ikke fået sit navn med urette. Især har vognmænd, der kørte ud fra Mogenstrup Skærvefabrik, mange gange haft svært ved at komme over den med læs. De er ofte gået i stå på halvvejen. Nu bliver bakken sænket, og tilkørselsforholdene til skærvefabrikken bliver dermed forbedret betydeligt. Desuden bliver der bedre gennemkørselsforhold til Mogenstrup by. Fra Mogenstrup mod Blangslev vil der blive skåret ca. 3 meter af bakketoppen. I alt skal der ved vejarbejdet fjernes ca. 14.000 kubikmeter jord.

Planerne går ud på, at vejarbejdet skal være tilendebragt 1. maj. Til den tid vil vejudmundingen fra skærvefabrikken være forlagt fra Mogenstrup kro til et sted ca. 70 meter højere oppe mod kirkegården.

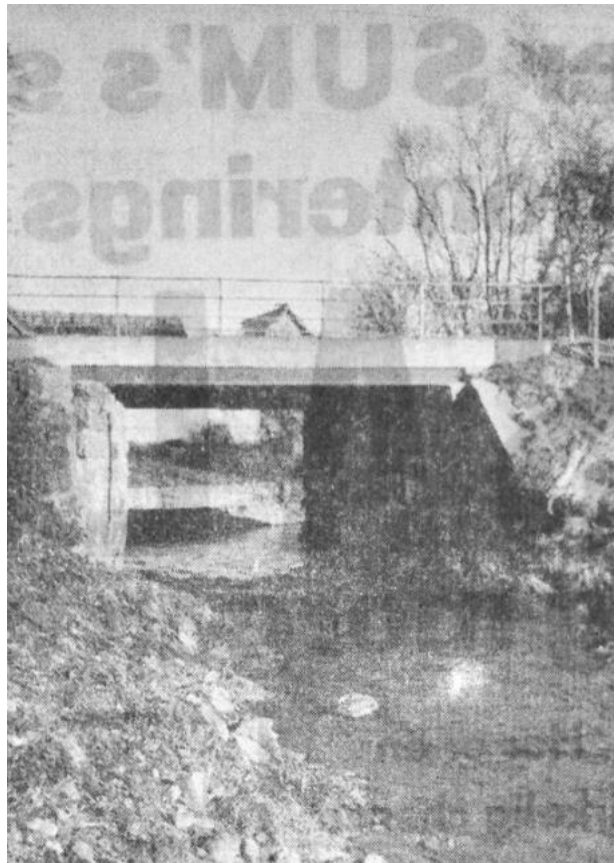
Biler, der kører ud fra fabrikken, vil dermed kunne nå at få mere fart på, så de kan komme over bakken. Stigningen på den nye vejbane vil blive meget ringe, men projektet vil ændre landskabet betydeligt.

Mogenstrup kro kommer til at nyde godt af vejarbejdet. Vejen foran den hæves ca. halvanden meter. Dette i forbindelse med den lave parkeringsplads vil bevirke, at udsynet over vejbanen ikke ødelægges. Der vil samtidig blive mulighed for en større parkeringsplads ved kroen.

Gennemførelsen af dette vejarbejde, Fladsaa II eller Mogenstrup-projektet følger efter den delvise udretning i 1958-59 af svinget ved Fladsågård og etablering af viadukten til Fladsågårdsvej.

Næstved Tidende omtalte samme dag, at den daværende bro over Fladsaa (da kaldet Rettestrup aa) var for spinkel til at bære forswarets køretøjer på op mod 50 tons. Den nye bro forventedes at koste 75.000 kr., mens hele vejprojektet var budgetteret til 1,2 mio. kr.

Det vides ikke, hvornår broen og den ændrede vejbane er taget i brug som planlagt den 1. maj 1961, da det ikke har været omtalt i Næstved Tidende.



Pusterbakken, set fra broen, marts 2016



Broen marts 2016, fra nord ↑, fra syd ↓





Pusterbakken, marts 2016



Springvand, samt den ca. 2 meter høje
skråning mod landevejen
Marts 2016



Løvehoved, samt den her ca. 3 meter høje
skråning mod landevejen
Marts 2016



L.A. Rings maleri 1888-91 (før skråning)