



Marslev station. Sporet til højre, hvor tankvognen står, vil komme til at ligge inde i den færdige hal, mens sporet i billedets midte vil komme til at ligge uden for hallens ydervæg. Billedet stammer fra påsken 2002. Foto: Thomas N. Olesen

## Vognhal i Marslev

### - fra vision til virkelighed

Af Thomas N. Olesen

Gennem nogle år har DJK arbejdet for at etablere en stor vognhal. Vognhallen skulle gøre det muligt for foreningen at tage vare på alt det materiel, som ingen af DJK-banerne har brug for, men som det alligevel kan være interessant at bevare for eftertiden. Hallen skulle være en opbevaringsmulighed for, hvad man kunne kalde foreningens „genbank“ af historisk jernbanemateriel.

Ideen til en sådan hal blev til omkring årsskiftet 1997-98. Lige siden har der været lagt et stort arbejde i sagen, men vi er undervejs stødt på de mest forskelligartede faktorer, som har udsat byggeplanerne.

Oprindeligt var det hensigten at bygge en hal af „moderat størrelse“ i Fårup mellem Hobro og Randers. Der blev faktisk lagt en del arbejde i dette projekt, men så dukkede en forhindring op: Dét areal, vi havde i tankerne at bygge på, var blevet udlagt til fredsskov. Og så måtte projektet i Fårup opgives.

I løbet af 1999 begyndte vi derfor at lede med lys og lygte efter andre muligheder. Banestyrelsen anbefalede en placering af hallen ved en fynsk landstation, og efter en inspektionstur sidst i 1999 faldt vort valg på Marslev, der ligger mellem Nyborg og Odense. I Marslev er der foruden de to hovedspor et sideliggende overhalingsspor, hvorfra der var forbindelse til et læssespor mv. og et større areal. Dette areal bruges i vestenden af Banestyrelsen til fx læsning af skærver, mens østenden ikke rigtig blev brugt til noget - og her kunne vi godt få lov til at leje et areal til vores vognhalsprojekt.

Udarbejdelsen af en lejekontrakt på et sådant areal var dog ikke så ligetil. Over et år gik der fra vores første besigtigelse til at vi i foråret 2001 kunne indgå en egentlig lejekontrakt på arealet. I mellemtiden var foreningens medlemstal vokset voldsomt, og dermed var også foreningens økonomiske manøvrer muligheder forbedrede. Hertil kom en flot donation fra Augustinus Fonden på

200.000 kr. Medlemmerne af DJK har også været behjælpelige med bidrag, både store og små - hvilket der skal lyde en varm tak for. Den gode økonomi betød, at hallen af „moderat størrelse“ i Fårup nu var vokset betydeligt og faktisk blevet til den største af slagsen herhjemme: En 111,5 m lang og knap 17 meter bred hal med en sporlængde på ca. 440 meter.

I sommeren 2001 troede vi faktisk, at vi stort set var klar til at bygge. Et detaljeret projekt var udarbejdet, og et byggefirma havde tilbudt at udføre selve byggeriet for 1,3 mio. kr. Vi havde selv samlet 800.000 kr. sammen - incl. fondspengene og medlemsbidragene - og resten ville vi så gerne låne. Men med en egenfinansiering på 60% burde dét vel være muligt. Oveni havde vi en lejekontrakt på et areal, og vi havde allerede betalt husleje i nogle måneder. Vores byggeselskab - af forskellige årsager bygges hallen af et anpartsselskab ved navn „DJK Ejendomme af 2001 ApS“ som

er 100% ejet af DJK - var stiftet og under registrering. Nu måtte tingene være faldet på plads!

Men nej. Hallen skulle bygges i landzone, og i landzone bygges man ikke sådan bare lige. Det kræver en landzone-tilladelse. Ansøgning om en sådan indgives til kommunen, som skal vurdere sagen og indstille til amtet, hvad man mener. Det tog næsten tre måneder, hvorefter sagen blev sendt videre til amtet. Her lå den trygt og godt fra oktober til januar 2002, hvor man fandt ud af, at sagen ikke var så ligetil. Der var jo langt til nærmeste byggeri, og så var man vant til at tage stilling til ansøgninger om tilladelse til opførelse af landbrugs- og industribygninger. Men en vognhal var jo noget helt nyt. Kunne den ikke ligge bedre et andet sted?

Stillet over for det faktum, at vognhaller nu engang bedst bygges tæt ved jernbaner, gik amtets maskineri dog i gang igen. Da sagen var usædvanlig, var en politisk behandling nødvendig. Det kunne ikke lade sig gøre før på et møde den 28. februar. Her sagde man dog god for projektet - og så kunne høringsfasen begynde! Høringsfasen varer fire uger, og heldigvis kom der ingen indsigelser, for så var hele molevitten nok røget til Naturklagenævnet med en forventet sagsbehandlingstid på syv måneder.

Endelig, i begyndelsen af april 2002, udløb høringsfristen, og landzonetilladelsen var i hus. Denne proces havde varet i otte måneder! Med landzonetilladelsen i hånden turde vi godt tage et første symbolsk spadestik lige før DJK's generalforsamling den 7. april 2002.

Men, men, men. Træerne vokser jo ikke ind i himmelen. Sideløbende med behandlingen af landzonetilladelsen i amt og kommune, drøftede vi sagen med vores kreditforening. Nu opstod der et nyt problem. Lejekontrakten på „vores“ areal gør opmærksom på, at arealet kun må bruges til visse formål. Altså ikke hvadsomhelst. Det var kreditforeningen ikke glad for, men Banestyrelsen ville på den anden side ikke ændre i lejekontrakten. Vi kunne med andre ord ikke låne de penge, vi havde regnet med.

Den eneste mulige løsning har derfor været at betale hallen 100%. Anpartskapitalen i vores byggeselskab „DJK Ejendomme af 2001 ApS“ blev derfor den 25. april 2002 hævet til 1.350.000 kr. En meget stor sum, som har krævet, at foreningen har måttet grave dybt i lommerne. Vores likviditet er derfor ret presset - omend ikke problematisk - og vi håber derfor, at medlemmerne fortsat har lyst til at støtte projektet. Alle bidrag er meget velkomne!

Hvad sker der så mere konkret? Efter at endnu et par knaster af bureaukratisk art er ordnet, mener vi faktisk nu, at byggeriet kan gå i gang. Det vil formentlig ske i slutningen af juni. Herefter følger så sporlægning og lignende, som foreningen selv står for. Men engang sidst på sommeren håber vi bestemt at kunne invitere medlemmerne til indvielse af Danmarks største opbevaringshal til historisk jernbanemateriel.



Det første spadestik-ceremonien den 7. april 2002. Ved spaden ses fra venstre Jakob Schulze, Lars Henning Jensen og Søren Bay. Foto: Arne Brandt



Landinspektør Lars Viinholt Nielsen er i færd med at afsætte hallen, april 2002. Foto: Søren Bay

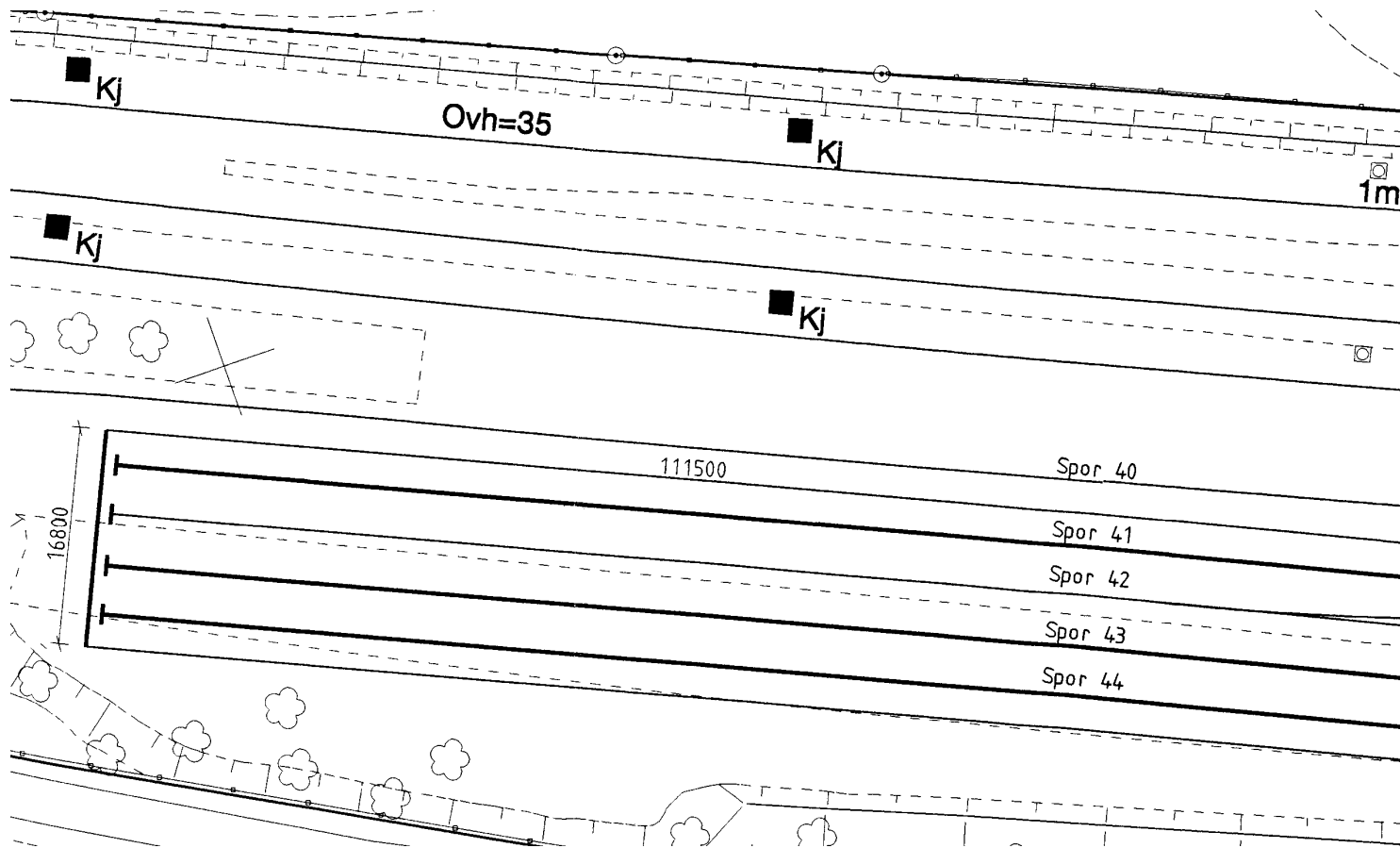
## Bidrag til vognhallen

I midten af dette blad er der indhæftet et girokort til brug ved bidrag til vognhalsprojektet. Vi håber, at mange medlemmer vil benytte girokortet til at give et bidrag til vognhallen - stort eller småt.

Bidrag til DJKs vognhal kan trækkes fra i skat efter gældende regler. Der kan højst trækkes 5000 kr. fra i skat, og de første 500 kr. der gives kan ikke trækkes fra. I forbindelse med skattefradraget er det samlede bidrag over et helt indkomstår, der tæller. Giver man fx 300,- kr. i bidrag tre gange inden for et år = 900,- kr. i alt, kan der fratrækkes 400,- kr. Sekretariatet udsender en kvittering for alle indbetalinger på 100 kr. eller derover - ved mindre indbetalinger udsendes kvittering kun, dersom der udtrykkeligt anmodes herom.

På forhånd tak for hjælpen!

DJK Hovedbestyrelsen

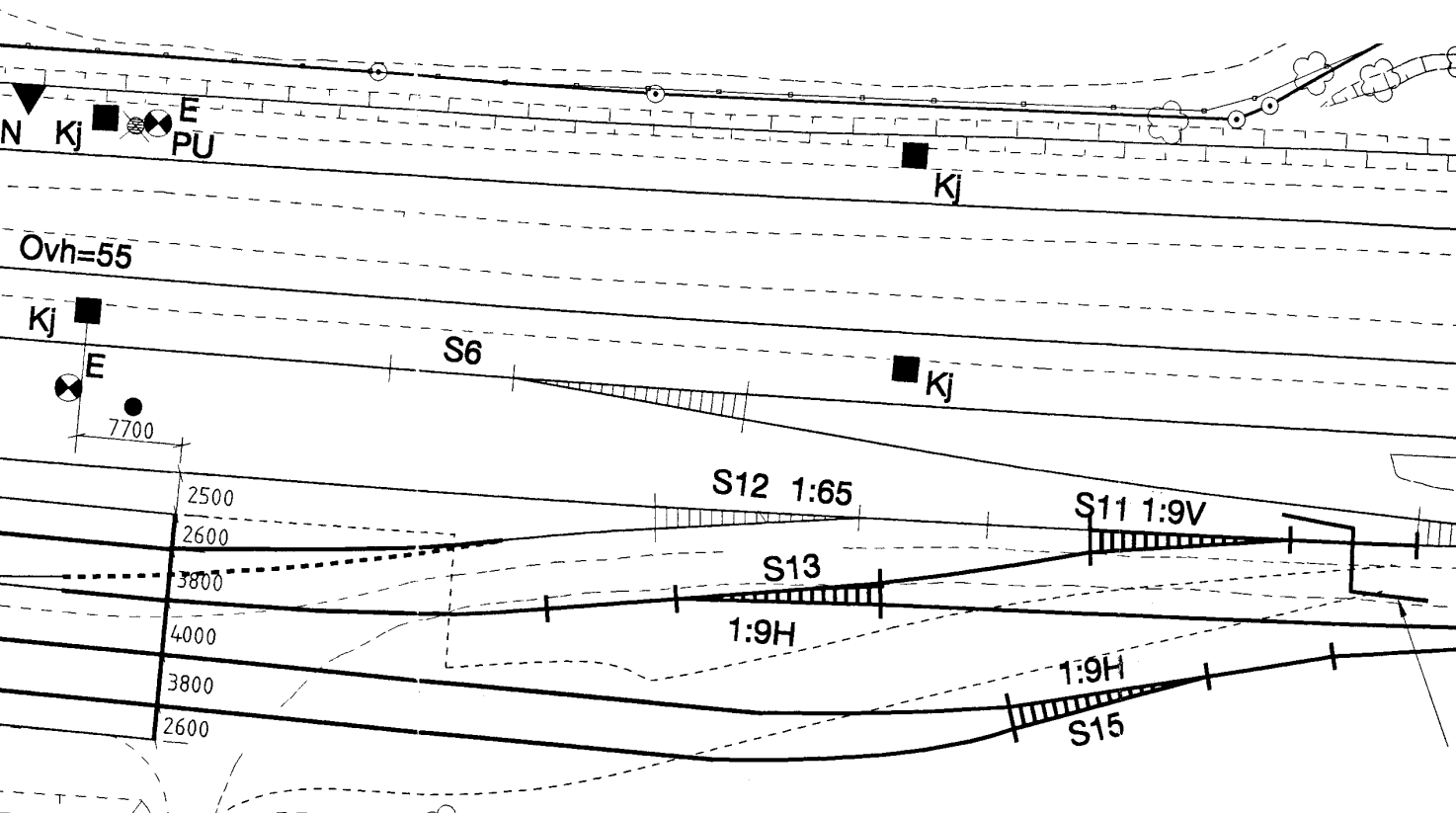


Til venstret: Efter gravning af huller - fire pr. sporramme - blev sporrammerne trukket op gennem gruslaget med kran. Foto: Arne Brandt



Til højre: Læsning af sporrammer på lastbil. Foto: Arne Brandt

**Herunder:** Plan over vognhalsprojektet i Marslev.



### Sporoptagning i Silkeborg

Sporene til DJK's vognhal i Marslev vil stamme fra tre forskellige steder. Dels ligger der lidt spor i forvejen, dels vil der blive anvendt en del spor som har været deponeret i Brande, og endelig vil en del af sporet stamme fra havnebanen i Silkeborg.

Det er efterhånden lang tid siden, at der har været godstrafik på havnebanen i Silkeborg, og efterhånden ville kommunen gerne have fjernet en del af sporene. Omkring påske var et DJK-arbejdshold derfor travlt beskæftiget med at adskille havnebanen og siden få sendt de ca. 300 meter spor plus to skifter afsted til Marslv. Selve trasporten foregik pr. lastbil fra eksternt firma. Tak til alle, der gav en hånd med!

**Herunder:** Sporrammerne fra Silkeborg ligger i Marslev og venter på deres „næste liv“ som en del af sporene i DJK's vognhal. Foto: Thomas N. Olesen



**Herover:** En stor del af sporene på havnebanens yderste del var dækket af en blanding af stabilgrus, murbrokker og græstøv. Først måtte der derfor hugges huller, hvor sporene skulle deles. Enkelte sporrammer var for lange til lastbilene og måtte skæres over, som det ses ovenfor. Foto: Thomas N. Olesen

