

Nr. 9 - Persillekræmmeren - 2003

Odderbanen - Naturstien

Horsens Privatbaner

Horsens Privatbaner var byens stolthed. Horsens elskede og respekterede sine baner, der dækkede en stor del af oplandet, og samtidig kørte gennem Horsens' forstæder: Tyrsted, Torsted, Dagnæs i den sydlige del – Lund, Vestermarken i den vestlige del - samt Stensballe, Strandpromenaden og havnen i den nordlige del af byen. Det var ikke bare en forbindelse til oplandet. Nej, der var også intern trafik mellem ruterne og statsbanerne på den jyske hovedstrækning. Horsens Privatbaner havde en stor stab af medarbejdere. Faktisk var det byens største arbejdsplads, der var kendt for et godt sammenhold og arbejdsforhold i særklasse. Fra 1928 udgik banerne fra den nuværende banegård/rutebilstation ved Andreas Steenbergs Plads. Før den tid kørtes der fra den nedlagte banegård/rutebilstation i Gl. Jernbanegade. Banernes levetid blev: Horsens – Juelsminde 1884 – 1958; Horsens – Bryrup – Silkeborg 1929 – 1968; Horsens – Rask Mølle – Ejstrupholm 1929 – 1962; Horsens – Odder 1904 – 1967.

Banernes historie findes behandlet i bogen ”Horsens – privatbanernes by – det var dengang” af Niels S. Ludvig (1998).



Jernbanebroen over Stensballe Sund 1904

Horsens – Odder

Jernbanen blev som nævnt etableret i 1904 og nedlagt i 1967. Det var en normalsporet bane, der havde en længde på 34 km med 8 stationer og 21 trinbrætter

(stoppesteder). Disse var: Horsens Banegård, Sønderbrogade, Lindeallé, Næsset, Husodde, Elbækskov (sommerhusene), Elbækskov ("Pavillon"), Brakør, Haldrup Strand, Haldrup, Toftumvejen, Søvind, Torupvolde, Kronholm, Tendrupvejen, Hundslund, Oldrup, Bilbæk, Aakær, Falling, Trekanten, Ørting, Smedrupvejen, Grusgraven, Drammelsbæk, Odder værksteds- og maskindepot og Odder Banegård. Fra Odder var der igen koordineret forbindelse til Århus. I begyndelsen kørtes der med damptog. Senere blev det motortog og til sidst skinnebusser.

I næsten hele banens levetid havde den besvær med økonomien, og ved flere lejligheder blev der talt om at nedlægge banen. Problemerne skyldes dens linieføring, hvor især strækningen gennem Elbækskov gav jordskred, idet banelegemet hvilede på bund af plastisk ler, så sporene i perioder hang fritsvævende i luften. Fænomenet kan stadig iagttages. Den engang så rette linieføring slår i dag bugter.

Efter 1967 køres strækningen med busser, men ruten er en ganske anden end i banernes tid.

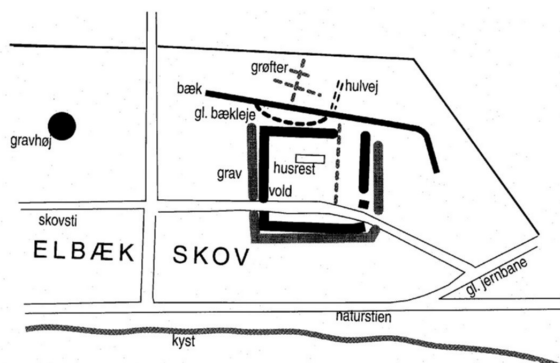


Det første togmateriel på Odderbanen, omkring 1905.

Husodde og Elbækskov

Jernbanen, der havde faste holdepladser i Husodde og Elbækskov, medvirkende til, at der opstod nye beboelser i området, f.eks. refererer vejnavnet P. Schmidts Vej til bagermester P. Schmidts udflytning af privatboligen til Husodde i 1920'erne, medens selve forretningen lå i Hestedamsgade. Nærtrafikken havde også en afsmittende virkning på Stensballe, hvor flere byggerier blev igangsat. I udkanten af Elbækskov fik havnearbejdere fra Horsens lov til at leje jord direkte til strandkanten og dér opføre selvbyggede sommerhuse (der i dag belagt med restriktioner for bevarelse). I Elbækskov opførte ejeren af Stensballegård i 1904 en "Pavillon", der igen i 1928 blev flyttet op i Stensballe ved siden af den kendte restaurant "Krokodillen". Begge bygninger blev fjernet i slutningen af 1970'erne. På denne plads, Bygaden 66, findes i dag J S Auto og Industrilakering og Den lille anlægsgartner. "Pavillon" i Elbækskov var gennem årene et meget velkendt og yndet udflugtsmål med musik og

dans for borgere i Horsens. Hen- og hjemrejse kunne ske med Odderbanen eller via en fjorddamper, der lagde ved en anlagt dampskibsbro. Ved skibstransport gik ruten også til Boller på den anden side af fjorden.



Stensballegårds forgænger ligger i Elbæk Skov på et skrånende terræn ned mod en bæk. På den side er der ingen voldgrav, og man kan se, at bækken har flydt tæt ved volden, idet det gamle bækkeleje er bevaret. På de tre andre sider er der en to meter høj vold, der er velbevaret de fleste steder. Graven uden for volden har været en tørvegrav. En vej og nogle grøfter går gennem voldstedet. Voldstedet er ca. 60x60 m. Ingen murrester ses, men store sten kanter bækken, hvor den ligger nærmest voldstedet.

Sabotage

Under 2. verdenskrig, 1940 – 1945, blev Odderbanen af tyskerne benyttet som parallel-transport for krigsvigtig materiel, idet hovedstrækningen Horsens – Århus blev ofte saboteret. Natten mellem 28. og 29. august 1943 udførte to lokale modstandsfolk en sabotage mod broen. Skaden var dog af begrænset omfang.

Politiets rapport hedder det, at en kraftig detonation havde ødelagt jernpladerne i broen og en af svellerne var stærkt molesteret, samt at der blev fundet en usprængt bombe, 1,25 kg. Det var to unge lokale modstandsfolk, Peer Borup og Jørgen Kieler, der var ude at gøre deres første erfaringer. Begge sabotører lærte dog hurtigt og blev siden landskendte. Peer Borup faldt i en ildkamp med tyskerne, og Jørgen Kieler havnede i en koncentrationslejr i Westfalen, og måtte gennem et meget langt rekreationsophold efter krigen

Nævnte begivenhed findes bl.a. beskrevet i bogen "Horsens går til modstand" af Chr. Rimestad (1998).



Pavillonen" i Ellbækskov, ca. 1905..

Naturstien

Ved Odderbanens nedlæggelse i 1967 blev dens terræn omdannet til en offentlig natursti, der går fra Stensballe Sund til Haldrup. Ved omdannelsen blev stiens retning ændret fra en del af Ellbækskov til Brakøre, så den på dette stykke følger strandkanten, hvor banen tidligere gik hen over Stensballegårds marker. Ved stien gennem Ellbækskov findes et museumsskilt "Voldsted", der viser hen til ruinerne af Stensballegårds forgænger, og umiddelbart før Brakøre findes ca. 10 meter fra stien mod nord en stengrav fra stenalderen.

Naturstien, der veksler mellem fjord, strand og skov, må henregnes til en af de skønne pletter i Danmark.