

Nr. 79 - Persillekræmmeren - 2011

Drengår ved Sundet 1946 – 1951 (I)

af Lars Gregers Hansen, Kolding

Lars Gregers Hansen, f.1940 havde barndom og ungdomsår i Stensballe. Siden blev det til en lang journalistisk karriere, der sluttede som pensionist og ansvarshavende redaktør af Kolding Senior. I 2004 skrev han bogen ”Drengår ved Sundet” (77 sider). Arkivet har fået lov til at ”stjæle” to afsnit af bogen. I denne persillekræmmer bringes afsnittet ”Liv og leg ved jernbanen”. (Læs mere om Odderbanen i Persillekræmmeren nr. 9).

Lars Gregers Hansen voksede op på Tunet, der var en sidevej til Stensballe Strandvej. En vej, der var uden navn, men naboen besluttede, at vejen skulle hedde Tunet, inspireret af et islandsk udtryk, der enten betyder, hvor fiskerne trækker deres både op, eller en indhegning til fårene. Naboen satte et skilt op, malede det lysegråt og skrev på det med sirlig håndskrift, Tunet, og det har vejen siden heddet. Stensballe Strandvej var dengang en grusvej, der sluttede blindt ved en lang hæk, der lå ved en mark op til Husoddevej. Bilkørsel til Husodde var op til Stensballe højre om og ned til Husodde.



I 1945 kørte man med damplokomotiver på Odderbanen.

Liv og leg ved jernbanen

Fra terrassen, hvor vi boede, var der en storslået oversigt over fjorden, en del af Sundet og den lille jernbanebro, der skilte fjord og sund. Her kom flere gange om dagen damplokomotiver lystigt futtende med passager- eller godsvogne. Ofte var det lange togstammer med mergel.

Banen var ikke indhegnet, så vi gik over sporet, hver gang vi skulle til fjorden. På lang afstand kunne vi høre, når et damptog nærmede sig, og vi havde også megen spøg med at lægge ørerne til skinnerne for at lytte, om et tog var på vej. Svellerne var ikke som hos DSB lagt i skærver men i grus, så banestrækningen var god at spadsere på, og mange voksne gik da også aftentur på jernbanen.

Banebroen over Sundet hvilede på to støvsætninger af opmuret granit. Mellem dem var der bygget en stålkonstruktion, hvorpå sporet lå. Mellem skinnerne var der lagt jernplader, og over de ekstra brede sveller var der brædder, så der var gangvej i begge retninger.

Endelig var broen forsynet med et rækværk af metal. Det var med andre ord det ideelle sted at stå, her lige over den smalle rende mellem fjord og sund, hvis man ville fiske, og det var der mange, der gerne ville, ikke mindst vi knægte. Og når toget nærmede sig, kunne vi svinge os ud over gelænderet og ned på en af de lejehylder eller recesser, som de kaldes af broteknikere, der bar stålkonstruktionen med sporene, hvor vi så sad og lyttede til den infernalske larm, når toget buldrede hen over vores hoveder.

Det gik godt hver gang, bortset fra en dag, da vi var lige ved at blive afsløret. Damptoget nærmede sig, og som små lyn smuttede vi ned. Den dag legede vi med en dreng, som var på besøg hos en familie ved Sundet. Han var amerikaner, og vi kunne naturligvis ikke tale meget med ham. Engelskundervisningen lå for mit vedkommende en fem år ude i fremtiden, og Danmark var dengang ikke angloficeret. Han nåede ikke at komme over rækværket, og toget standsede. Nedefra i vores skjul kunne vi fornemme en af togmændene gribe vores legekammerat i kraven og høre den skrideballe, han fik på dansk. Drengen svarede på sit modersmål, og togmanden råbte op til kollegaen i lokomotivet: - Hvad fanden, han er jo amerikaner!

Så opgav de, og lokomotivet prustede sig videre.

Men alt det fiskeri og al den uvedkommende trafik over jernbanebroen var naturligvis til irritation for banens folk, og en skønne dag gik de alvorligt til værks. Rækværket blev pillet ned. De lange sveller blev savet af, og jernpladerne mellem skinnerne blev taget op. Dermed forhindrede banens ledelse også den stigende trafik af cyklister, som brugte sporet som cykelsti, når de skulle fra Horsens ud til deres kolonihaver eller sommerhus ved sydsiden af Stensballe Strandvej eller ved Husodde.

Det var gået godt i mange år i damplokomotivernes tid, og da de gamle motorvogne kørte, men senere fik Odderbanen de små skinnebusser, som – sådan forekom det – kørte rasende hurtigt og ikke larmede så meget.

To gange skete det, så vidt jeg husker, at ældre mænd blev kørt ihjel på banen, når de kom cyklende, og vinden var imod dem. Så kunne de ikke høre toget, når det kom bagfra, og ulykken var uundgåelig. Med jævne mellemrum opfordrede banens ledelse gennem Horsens Folkeblad til at lade være med at færdes på banen.

Skamferingen af jernbanebroen hindrede nu ikke os knægte i at lege der. Blot skulle man lytte og se sig godt for, hvis man ville over broen, hvor vi skulle springe fra svelle til svelle, og det var et mareridt at tænke på, at man stod midt på broen, hvis der kom en skinnebus.

Odderbanen havde et trinbræt ved Næsset, og det næste inden for vores geografiske barneverden var trinbrættet ved Husodde. Det var de to yderpunkter i vores udfoldelsesverden, i hvert fald når det drejede sig om fritiden.

Og vi var synligt imponerede, da vores genbo engang skulle med toget. Han ringede til banen og fik toget til at stands ved jernbanebroen, så han kunne stige på. Sikken service over for en ældre mand.

Endnu mens banen brugte en af de gamle motorvogne, skete der et uheld ved overkørslen til Næsset. En varebil fra et af byens farvefirmaer var gået i stå midt på sporet. Føreren var ung, så ung at han vist ikke havde noget kørekort, og hans makker var lige så ung.

Da de kørte motortoget nærme sig, blev de febrilske og søgte desperat at få bilens motor i gang, men uden held. Den ene af de unge løb så hen ad sporet og slog ud med arme og ben for at advare lokomotivføreren. Det hed sig, at motorvognens trykluftsystem kunne enten fløjte eller bremse, ikke begge dele på én gang. Uheldigvis besluttede lokomotivføreren sig for at bruge fløjten for at advare og efter kraftig fløjten var der ikke tryk nok til en kraftig opbremsning, så varebilen blev kørt til pindebrænde. Men heldigvis kom ingen mennesker noget til.

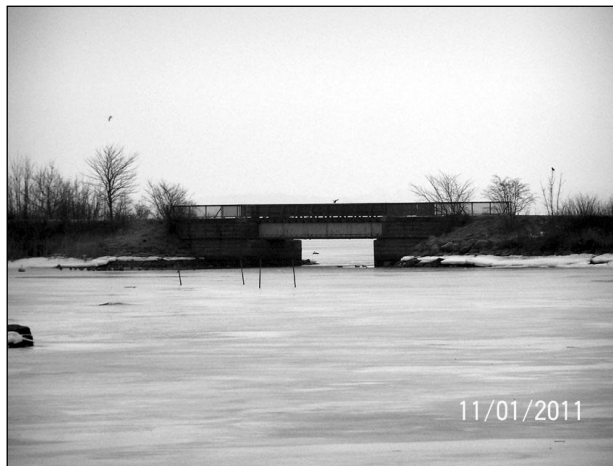
Selv havde vi et lidt anspændt forhold til jernbanen, ikke alene fordi vi måtte afbryde vores leg, når der kom tog, men også fordi togfolkene havde klaget over os.

Baneskråningen var pænt bevokset med alskens træer, som vel var en meter høje, og med flere års mellemrum blev de kappet. Mens buskadset endnu var tæt, havde vi drenge banet os vej ind i det og lavet en lille hule, hvor vi hyggede os med at ryge i smug. Dengang måtte man selvfølgelig ikke ryge cigaretter.

Det fik man først lov til, når man blev konfirmeret, og så var det endda så naturligt, at man fik cigaretter i konfirmationsgave.

Endnu lå konfirmationen – både den kirkelige og den af tobakken – langt ude, og vi var blevet fristet til at begive os ud på oplevelser i smøgernes verden ved at kikke ind i vores fars tobaksskab. Han købte en karton ad gangen. Det var forskellige mærker (lige efter 2. verdenskrig), Broadway, Queens, Craven A, Virginia no. 6, Samos, og hvad de nu alle sammen hed. Han kunne, mente vi, ikke lægge mærke til, at der manglede nogle enkelte cigaretter.

Men hvad vi ikke vidste, var, at fyrbøder og lokomotivfører på et af togene havde lagt mærke til, at der steg cigaretrøg op fra buskadset. De må også have set os, for i hvert fald kom vores far hjem blå i hovedet. Han var (ansat som pressefotograf på Horsens Folkeblad) blevet ringet op fra banen, som bad ham sørge for, at rygningen øjeblikkeligt blev indstillet. Og så var det slet ikke vores sundhed, togfolkene tænkte på, nej det var faren for brand i buskene. Og derhjemme blev vi grundigt konfirmeret.



Odderbanen eksisterede 1904-1967. Nu en del af Naturstien. Foto 2010.

Tak

Tak til redaktør Lars Gregers Hansen for lån af artiklen. Bogen ”Drengear ved Sundet” er genoptrykt i 2011.

Redaktion: FGS, KSO