

Horsens-Odder Jernbane



HOJs godstog med 3 vogne på Horsens Havn med retning mod Horsens Banegård. DSBs havnespor ses til højre. Huse, spor og rækværk kan måske genkendes fra dioramaet præsenteret i Spor og Baner nr. 48, december 2019. Foto: Fotograf Hjalmer Jørgensens søn.

Af Rasmus Wiuff

Trofaste læsere af dette blad vil måske have bemærket, at jeg har haft et særligt forhold til Horsens Havn og dens omgivelser. Til de mest interessante omgivelser hørte Odderbanen, som lå nord for havnen på en strækning af ca. 1 km. Tæt på havnen lå trinbrættet Horsens Havn. Horsens-Odder Jernbane, HOJ, var en af Danmarks mindste og ubetydeligste jernbaner. Det var ikke meget, der stod om den i min barndoms tog-bibel, "Jernbanens Hvem Hvad Hvor" fra Politikens Forlag 1959, jf. kopi fra bogen. Ikke engang trinbrættet på havnen er med på det lille kort. HOJ blev indviet den 14. maj 1904 og sidste tog kørte 31. marts 1967. Banens opland var tyndt befolket, og der lå kun små landsbyer stort set uden virksomheder. Fra Søvind var der dog periodevis betydelige mergeltransporter. Odder havde i forvejen god forbindelse til Århus via Hads-Nings Herreders Jernbane, HHJ, og Odder var derfor orienteret mod storbyen Århus både med hensyn til person- og godstrafik.

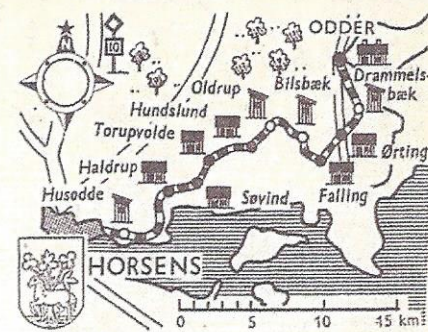
Fra 1956 til 1966 boede jeg med udsigt til havnen og Odderbanen. Både havne-

banen og Odderbanen gav sig lydeligt til kende med fløjtesignaler og hornsignaler, så jeg blev altid orienteret, om der var noget at kigge efter. Især trafikken på Odderbanen var hørilig. Skinnebussen kom forbi fra tidlig morgen til sen aften, og ved passagen af hver af de mange ubevogtede overkørsler ned til havnen afgav den advarselssignal. Man kunne følge den i lang tid fra den første fjerne tuden ude langs fjorden til de sidste trut inde i byen – eller omvendt. Denne lyd-kulisse fungerede som klokken i et kirketårn; uanset hvor man var i området, så vidste man altid nogenlunde, hvad tid på dagen det var. Og hvis der var afvigelser i den daglige rytme, var det noget, man fornemmede ubevidst.

Men mere spændende end skinnebussen var Odderbanens godstog. Det kørte mod Odder, efter jeg var gået i skole, men om aftenen kom det tilbage ca. 1940. Det var altid spændende at se, hvor mange godsvogne, der var med. Jeg vidste jo godt, at banen var lukningsstruet, så få godsvogne var et dårligt varsel, mens mange vogne gav en god fornemmelse. En dag besluttede jeg mig for systematisk at tælle vognene i aften-godstoget. Det med at tælle vogne hører

Horsens-Odder jernbane.

Allerede i 1874 fremkom de første planer om en jernbaneforbindelse mellem Horsens og Odder. Den endelige lov stammer fra 20. marts 1901, og koncessionen udstedtes den 24. juni s. å.



Anlægsarbejdet blev sat i gang i april 1902, og den 14. maj 1904 påbegyndtes regelmæssig drift med 4 tog daglig i hver retning.

Privatbanen ejes af Horsens-Odder Jernbaneaktieselskab.

Tal fra Horsens-Odder banen:

Løbenummer i køreplanen	62
Banelængde, kilometer	34
Fast ansat personale	18
Hurtigste forbindelse, minutter ...	50
Damplokomotiver	1
Motorlokomotiver og -vogne	4
Driftsindtægter	kr. 380.354
Driftsudgifter	kr. 441.652
Driftsresultater	÷ kr. 61.298

Få fakta om HOJ i Jernbanens Hvem Hvad Hvor. Hurtigste forbindelse (skinnebus) var den gang 50 minutter. I dag bruger bussen samme tid.

vist til en af særhederne hos nogle af os tognørder. Min storesøster syntes i hvert fald, at jeg var sær. ”Hvis du er så toggal, hvorfor ser du så ikke på de særligt spændende vogne i stedet for blot bevidstløst at tælle dem alle sammen?”, sagde hun så kært, når jeg så et langt DSB-godstog køre forbi. Men hun havde nu heller ikke helt ret, for jeg kunne da godt samtidigt både tælle og se på de spændende vogne.

Nå, med Odderbanen blev det alvor. Fra mandag den 25. september 1961 begyndte jeg at tælle, så vidt muligt hver aften. Når tiden nærmede sig, skærpedes min lyttesans, og straks det første trut var registreret, skyndte jeg mig op i husets sydværelse, hvorfra der var udsigt til havnen og Odderbanen. Resultatet blev noteret med en prik og en streg på millimeterpapir. Lokomotivet var altid HOJ DL 400, et Frichs diesellokomotiv (”rulleskøjte”) fra 1953 med 375 hk. Efter lokomotivet kom HOJ E 433, en kombineret person-, post- og rejsegodsvogn, som fungerede som togførervogn.

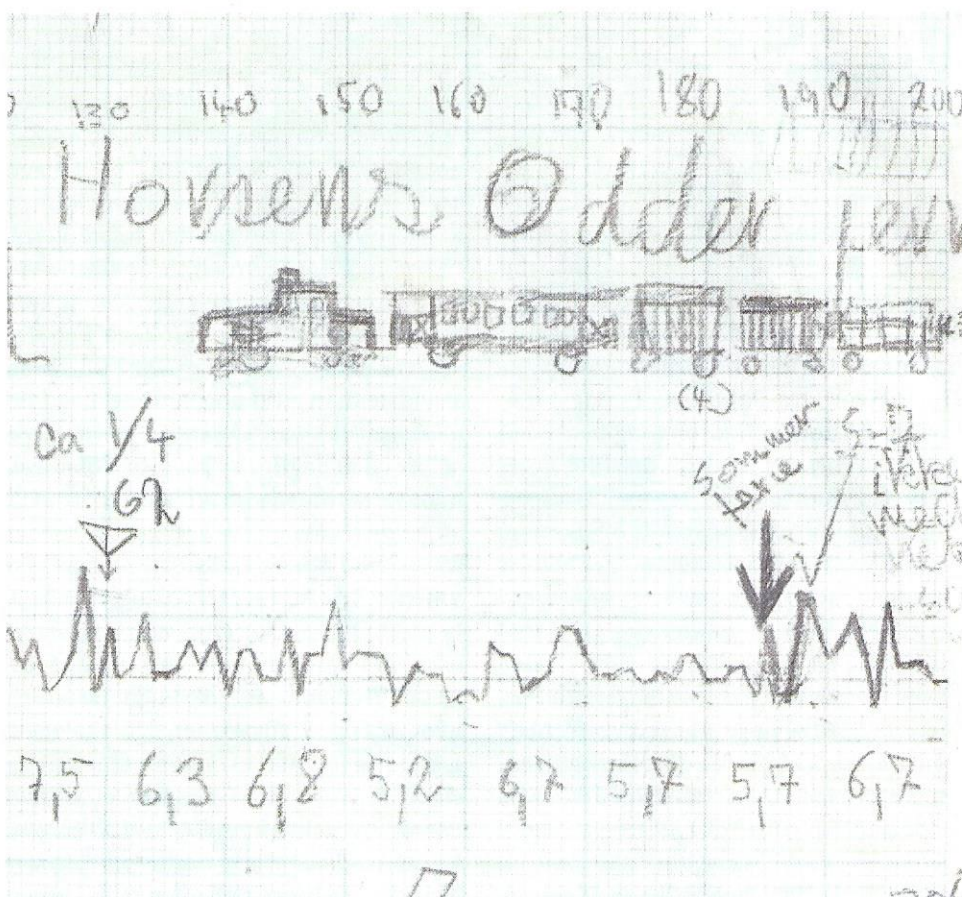
I 1953 begyndte en omlitrering af alt materiel på Odderbanen, således at første tal skulle være 4. Tallene 1, 2 og 3 var reserveret til de øvrige baner under Horsens Privatbaner: Horsens Vestbaner (HV), Horsens-Bryrup-Silkeborg (HBS) og Horsens-Juelsminde (HJJ). I sine velmagtsdage var den samlede længde af Horsens Privatbaner knap 200 km. I dag er kun Veteranbanen Bryrup-Vrads (VBV) tilbage med en længde på 5 km.

HOJ havde to damplokomotiver, L 405 og L 406, som begge var overtaget fra Horsens Vestbaner. Jeg husker ikke at have set dem i drift på Odderbanen. L 405 er for længst skrottet, mens L 406 en kort tid kørte som HV 2 på VBV. Nu står maskinen hensat på et sidespor i Vrads. Ikke så langt herfra stod i nogle år i 60’erne damplokomotivet HBS L 205 sammen med en togførervogn og en personvogn, se fotos. Lokomotivet blev i sin tid bygget til Horsens Vestbaner som HV3, da de i 1928 fik normalspor. I dag kører denne maskine på Mariager Handest Veteranjernbane, igen som HV 3.

Diesellokomotivet DL 400 endte sine dage som rangermaskine hos Det Danske Stålvalseværk i Frederiksværk. Da det ikke kunne klare den tjeneste mere, endte det formodentlig i den store smel-



HBS L 205 i Vrads, efteråret 1963. Forfatteren kigger ud.



Vognstatistik foråret 1962 pyntet med en tegning af et godstog med 4 vogne.

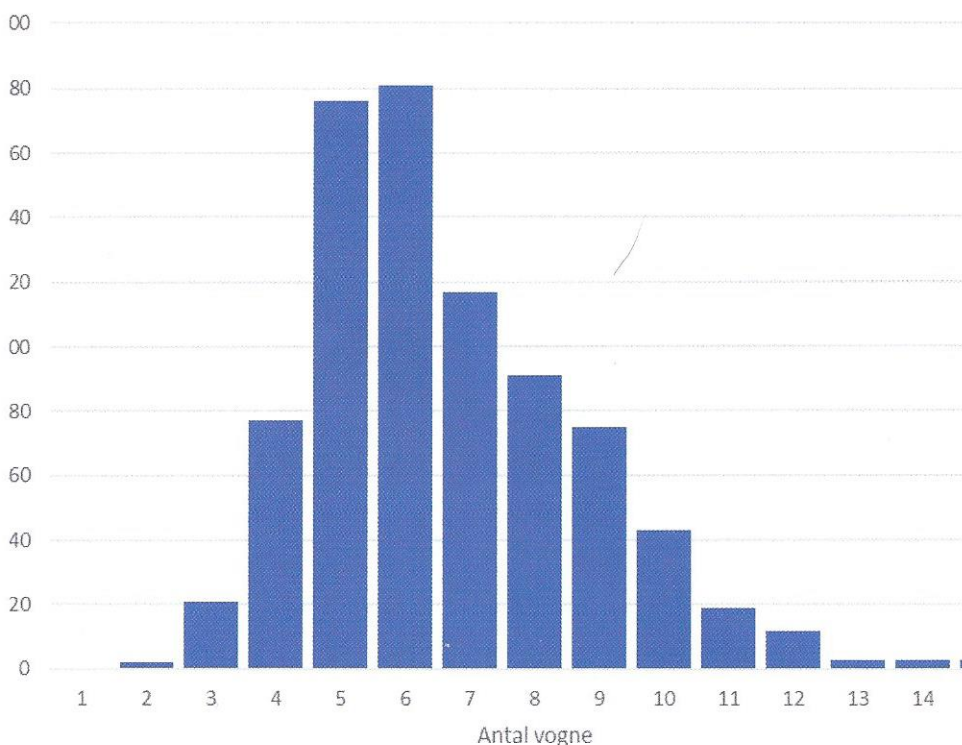
teovn – en skæbne, som har overgået andre lokomotiver. I dag indgår dets stål måske i en bro, et hus eller end en vindmølle.

Tilbage til tælleriet: Jeg overvejede i begyndelsen, om togførervognen skulle tælles med. Den var jo sådan set kun dødvægt, ikke en rigtig godsvogn. Men med den blev antallet af vogne større, så den blev talt med – rent selvbedrag. Å propos dødvægt: Lokomotivet vejede ca. 39 tons, vognen ca. 14 tons. Godstoget skulle godt nok være langt, for at det kunne betale sig at køre – og det var det sjældent.

En gang i 1960'erne fik de fleste overkørsler advarselssignaler med blink og klokker. De gjorde det endnu lettere at følge togtrafikken. Jeg talte godsvogne frem til forsommeren 1965. Pludselig holder grafen op uden bemærkninger. Jeg havde fået andre interesser, ikke mindst piger, og så blev tælleriet både meningsløst og pinligt. I de næsten fire tælleår talte jeg 5.472 vogne fordelt over 823 tælledage. Det giver 6,65 vogne i gennemsnit, inklusive den famøse togførervogn. Dengang var der endnu ikke lørdagsfri, og jeg mener også, der kørte godstog om lørdagen. Det betyder, at ca. 75 % af alle godstog blev registreret, hvilket passer meget godt med frafald pga. sommerferie m.m. (sygdom var normalt ikke gyldig grund til fravær). I nødstilfælde tog min søster vagten – et positivt træk. I histogrammet kan man se antal dage med et givent vognantal, inkl. togførervognen. Man kan se, at det typiske godstog havde 5-6 vogne. Rekord var 15 vogne, hvilket jeg oplevede den første og tredje tælledag og kun en dag mere. Bunden med kun to vogne blev nået to gange. Et spørgelses-godstog med kun togførervognen oplevede jeg heldigvis aldrig.

De typiske vogne i godstoget var DSBs litra HD og dens hvide fætre (jf. fotoet fra Horsens Havn), forskellige varianter af DSBs litra Q, lidt af HOJs egne lukkede vogne og i ny og næ Carlsberg- og

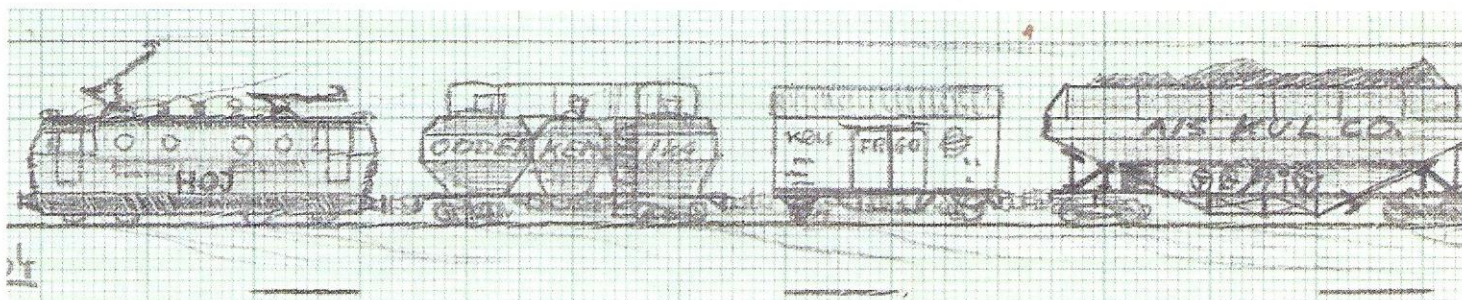
Antal dage med 2, 3, 4, ... , 13, 14 og 15 vogne



Histogram visende antallet af dage med fra 2 til 15 godsvogne (inkl. togførervognen).



HHJs E45 fra Odder Andels Svineslagteri.



Vectronlignende lokomotiv på Odderbanen ca. 55 år før DSB – en fremtidsdrøm tegnet en af de sidste tælledage.

Tuborgvogne. Banens egne åbne godsvogne kom tomme retur, når de havde været i Odder med kul til Odder Gasværk. De blev lastet på Horsens Havn fra de samme skibe, som kom med kul til Horsens Gasværk. De fuldtlastede vogne blev normalt kørt i særtog til Odder, mens jeg var i skole. Vognene blev tømt i Odder, og i de følgende dage kom de drypvis hjem igen. Et enkelt efterår var der også en del roetransporter i banens egne vogne. Derimod var transport af mergel ophørt før min tid.

Industrimodeller af danske privatbaners godsvogne var og er en sjældenhed. Liliput producerede fra først i 1970'erne og nogle år frem en fin lille model, hvis forbillede tilhørte Odder Andels Svineslagteri. Den var literet som E 45 under HHJ, ikke HOJ. Forbilledet blev vist mest brugt til transport mellem Odder og Århus Havn, jeg husker i hvert fald ikke at have set den på min Odderbane. Men da modellen en dag stod i en butik, måtte jeg naturligvis købe den. Vognen er fint detaljeret, men temmelig ukorrekt. For eksempel har den almindelige hængslede døre i modsætning til originalens skydedøre. Men med de fine logoer på siden pynter den på enhver modeljernbane.

Det gennemsnitlige antal godsvogne på 6,65 pr. tog dækker over en svag tilbagegang over perioden. Det kan statistisk vises, at gennemsnittet faldt fra 6,80 i september 1961 til 6,50 i forsommeren 1965. Ses der bort fra togførervognen var tilbagegangen i de rene godsvogsmængder kun 5 %. Men også persontransporten gik tilbage, og den 31. marts 1967 kørte den sidste skinnebus. Jeg var med frem og tilbage. Det var første gang jeg kørte med Odderbanen, så min støtte havde kun været moralsk. Jeg kan huske, at motorvognsføreren havde tårer i øjnene, da vi nærmede os Horsens Banegård. Dengang syntes jeg, at det var lige lovlig megen følelse for en jernbane – i dag kan jeg udmærket forstå ham.

			Horsens-Odder Jernbane		DANMARKS PRIVATBANER	
			- billet			
☐	☐	☐				
M	X				1	
E			til		2	
A			Odder			
Henrejse			over			
dag	måned	år				
31	03	67				
Fra						
66 - HORSENS						
Pris			og tilbage			
8 kr 25 ø						
			Om betydningen af kodeangivelserne mm, se bagsiden		N ^o 4913	

8,25 kr. var mit samlede økonomiske bidrag til Horsens-Odder Jernbane

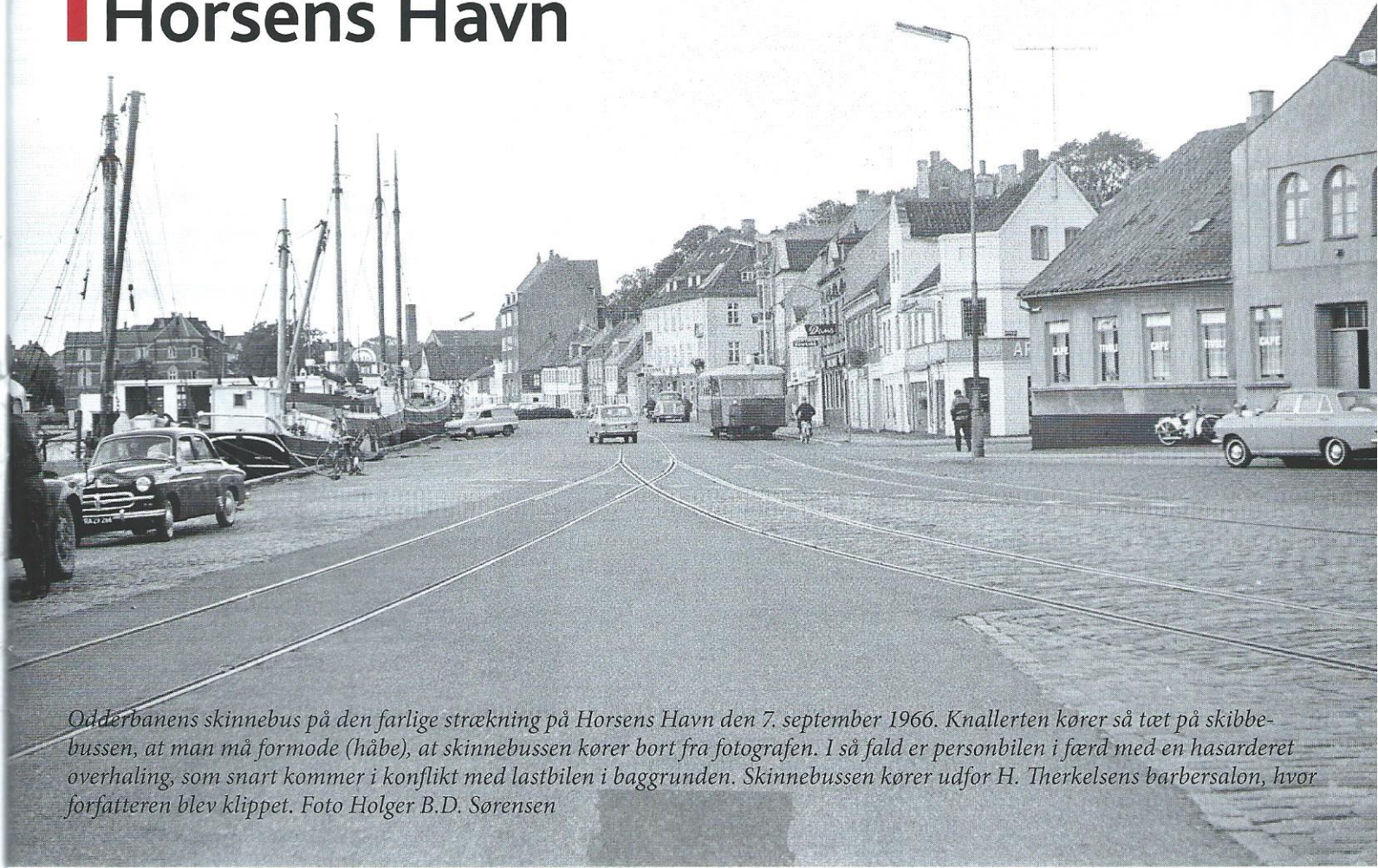


Læskuret på trinbrættet Horsens Havn den 7. september 1966. DSB's havnespor ligger i forgrunden. Foto Holger B.D. Sørensen.



HOJ P 481, åben, lavsided godsvogn, som bl.a. blev brugt til at køre kul fra Horsens Havn til Odder Gasværk, fotograferet den 22. august 1962. Foto HBDS

Horsens Havn



Oddebanens skinnebus på den farlige strækning på Horsens Havn den 7. september 1966. Knallerten kører så tæt på skibbussen, at man må formode (håbe), at skinnebussen kører bort fra fotografen. I så fald er personbilen i færd med en hasarderet overhaling, som snart kommer i konflikt med lastbilen i baggrunden. Skinnebussen kører udfor H. Therkelsens barbersalon, hvor forfatteren blev klippet. Foto Holger B.D. Sørensen