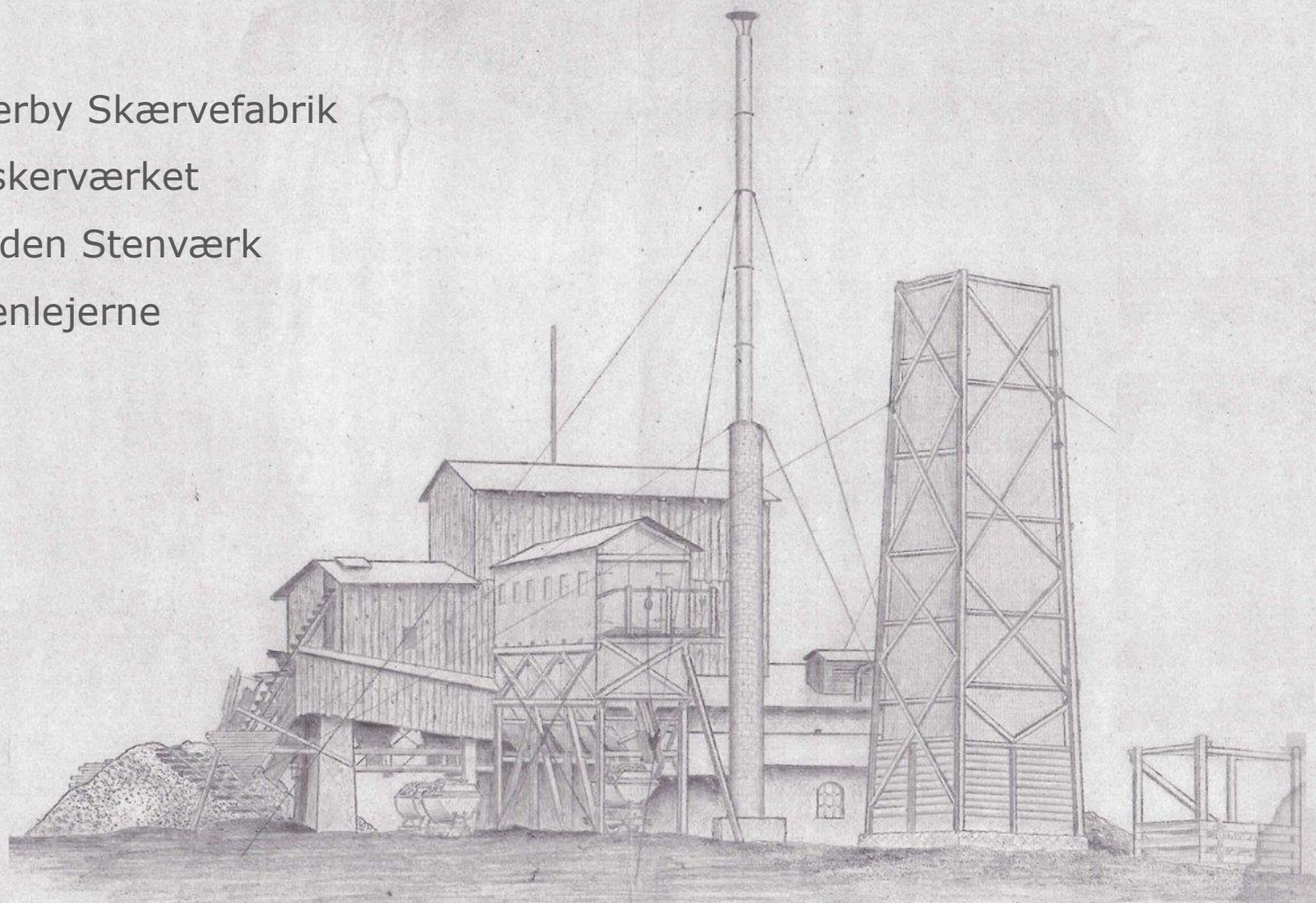


Yderby Skærvefabrik

Tyskerværket

Odden Stenværk

Stenlejerne



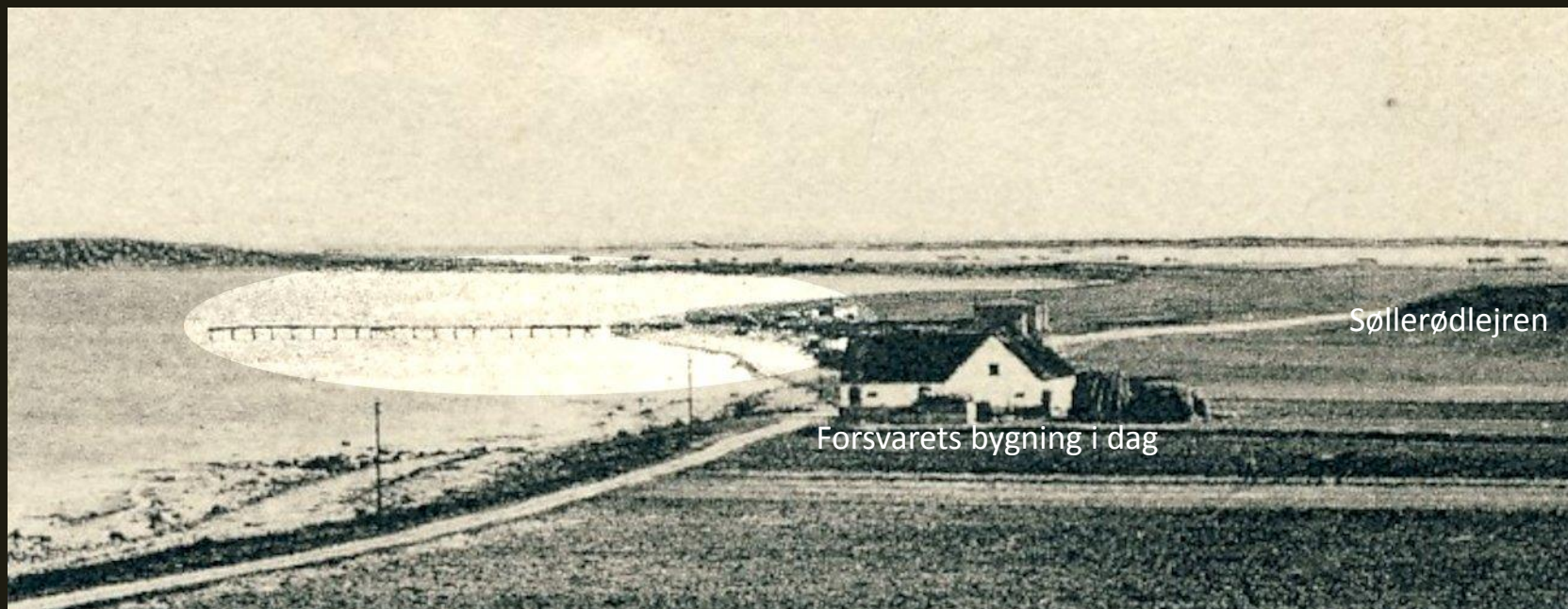
Stenlejerne

fra slutningen af 1800-tallet til 1973



Når man går langs kysten fra Brokbjerg ud mod Griben oplever man et spændende landskab. Det er præget af lange volde, som alle ligger parallelt med kysten.

De er resultatet af omkring 75 års gravearbejder i de aflejringer, som Istiden har skabt.



Gravningen begynder i slutningen af 1800-tallet. Ejeren af Brandstrupgård bygger en fabrik tæt ved Gniben. Her bliver stenene knust med dampkraft, inden de afskibes fra anløbsbroen. På det øverste billede ses anløbsbroen, og man kan ane værket inde på land.

Anlægget brænder, og i 1899 overtager Jørgen Nielsen fra København Brandstrupgård, Yderby mølle og Søgården, med tilhørende areal på Yderby Lyng, fordi han vurderer, at der er værdier i det stenrige areal på Yderby Lyng.

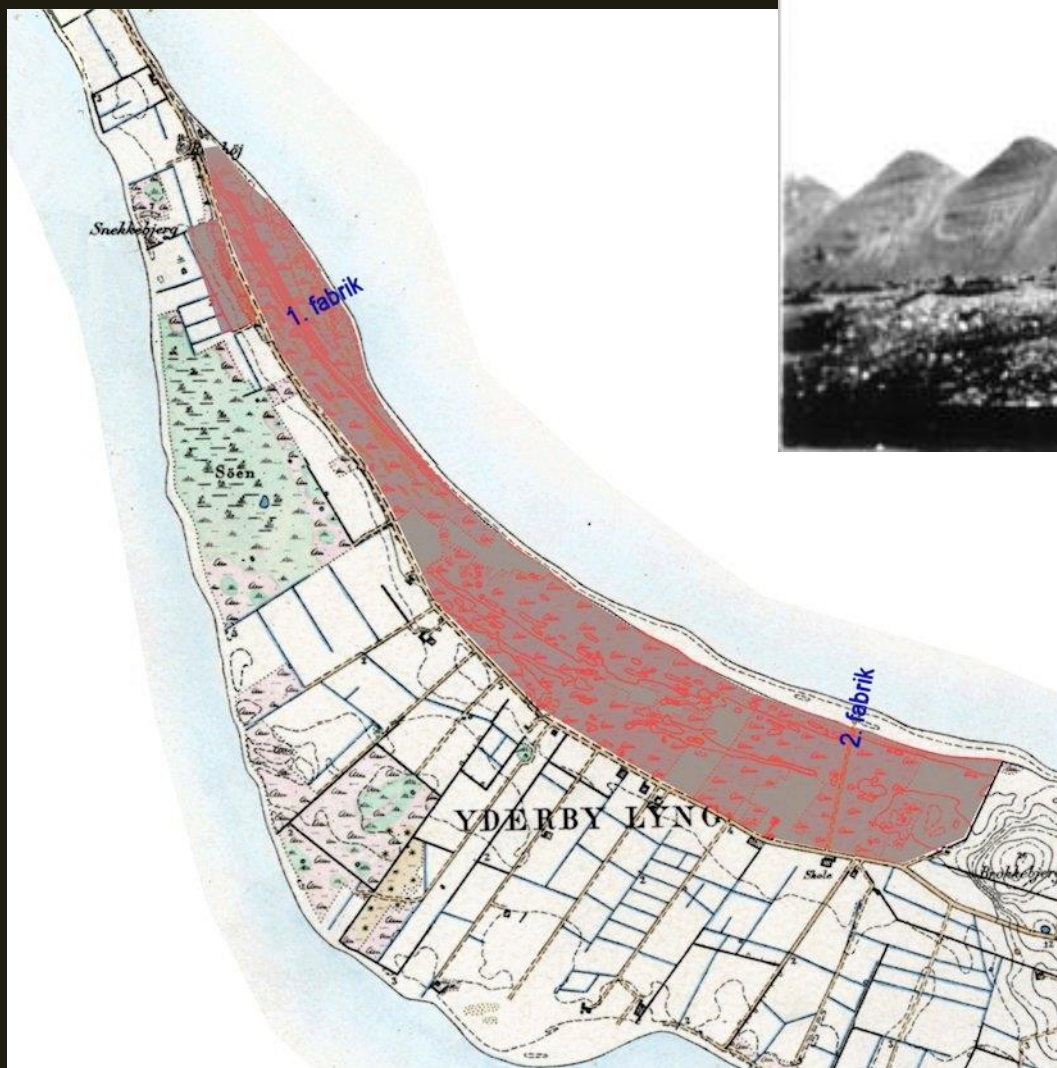


Brandstrupgård 2011



Daglønneren var dengang på 65 øre, men da Jørgen Nielsen tilbyder 35 øre i timen, mangler han aldrig arbejdskraft. På det tidspunkt er der beskæftiget 12-14 mand.

I starten bliver arbejdet udført med hakke og skovl. Stenene sorteres i 'stenharpen', der trækkes rundt med håndsvinget, inden de læsses i trillebøre og transporteres ad en primitiv bro til skibene, som henter stenene. Laurits Madsen (nr. 2 fra venstre) blev dræbt ved en arbejdsulykke, mens han arbejdede ved knuseriet.



Kortet viser et område på flere hundrede tønder land, der har tilhørt de skiftende ejere.

Gravning og udskibning begynder i slutningen af 1800-tallet i den nordlige del. Her graves der på begge sider af Gribenvej

I 1920'erne flyttes fabrik og udskibning til Søstensvej. Det er uvist, hvor langt der her graves ind i land.



I 1910 overtager et tysk firma fra Kiel stenværket, og så kommer der liv til Odden. Fremmede flytter til. 50 - 100 mand er i gang, fordi alt foregår med håndkraft. Der bliver gravet sten og anlagt en havn - værkets første på Kattegatsiden.

Stenene bliver sejlet til Tyskland, hvor man er i gang med en udbygning af den 100 km lange Kielerkanal.

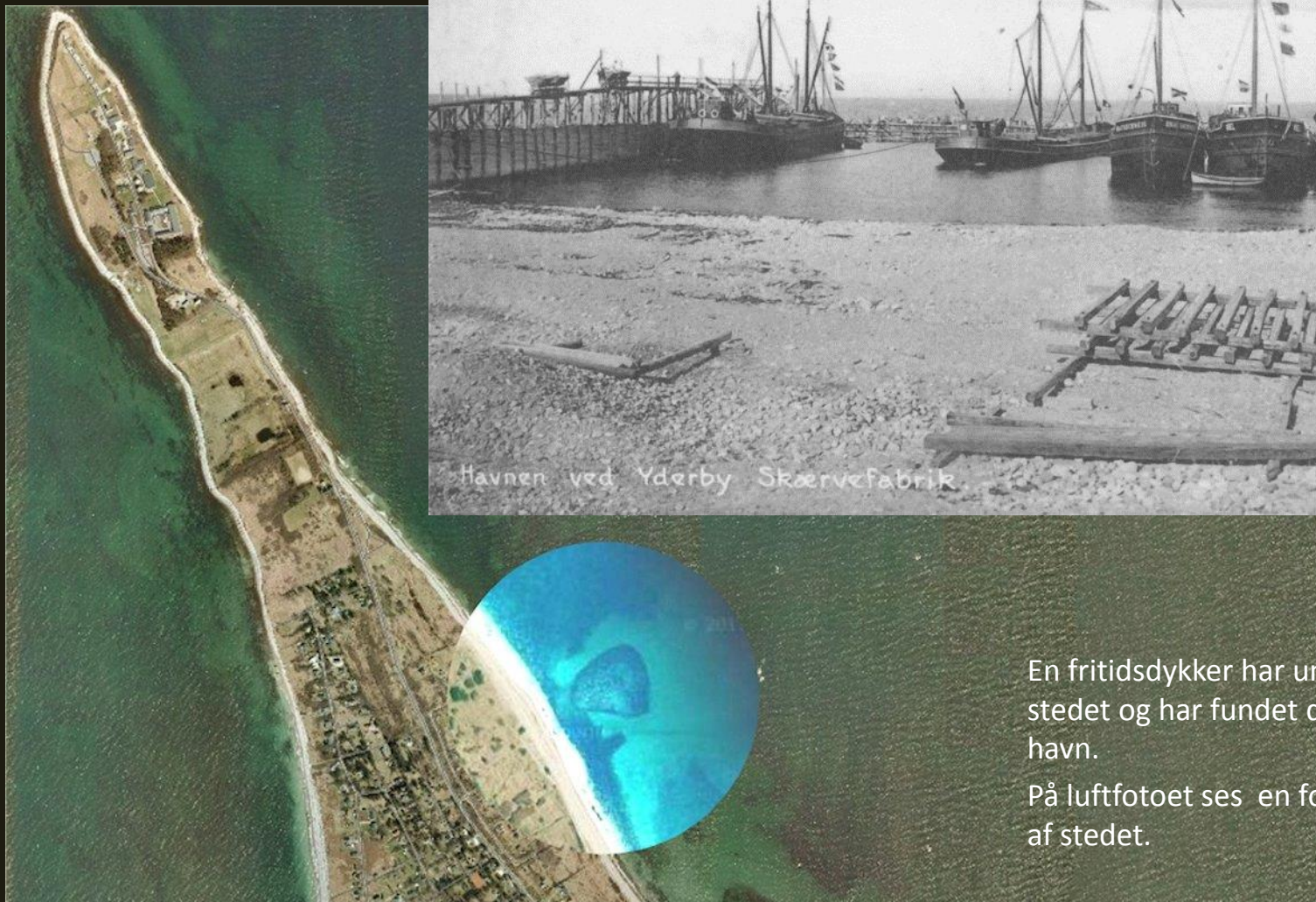
23.	Alessandro Basso	M	9/9.1887	J.	Rotholids	Diano 7°	1910	Tyskland	Lek Formaler
24	Giovanni Basso	"	22/7.1887	M	"	" 8°	1910	Tyskland	Arbejder
25	Giuseppe Basso	"	16/7.1892	"	"	" 8°	1910	"	" 2
26	Antonio Pozzoli	"	27/5.1887	J	"	Halle nomelle	"	Tyskland	" 1
27	Giovanni Pozzoli	"	27/9.1888	M	"	"	"	Tyskland	" 1
28	Federico Pozzoli	"	25/12.1888	"	"	"	"	"	"
29	Geremia De Paulo	"	13/2.1888	M	"	"	"	"	"
30	Antonio Oliva	"	27/6.1889	"	"	"	"	"	"
31	Antonio Santarosa	"	15/8.1888	"	"	"	"	"	"
32.	Antonio Torne	"	11/9.1891	"	"	"	"	"	"
33.	Antonio Ganioli	"	30/1.1888	"	"	"	"	"	"
34	Giovanni Tunin	"	29.7.1888	"	"	"	"	"	"
35	Emilia Tacca	"	29.7.1886	"	"	"	"	"	"



Italienerhuset

I folkemunde kaldtes det Tyskerværket, men det var nu flest italienere, der kom og fik arbejde her i en kort årrække. "Flinke folk var det. De boede i en barak, Italienerhuset, der lå på stranden. De havde deres egen kok med, og det fortælles, at de alenlange brød, han bagte, sømmede han fast på væggen. De arbejdede 10 timer om dagen for 35 øre i timen. Om søndagen, på deres fridag, gik de i flok ud på Gniben og sang og spillede på guitar noget så kønt."

Men der kom også mange danskere i arbejde, og de havde så mange børn med, at elevtallet i en af de to klasser i den gamle Yderby skole steg til 72.



Havnen ved Yderby Skærvfabrik

En fritidsdykker har undersøgt stedet og har fundet den gamle havn.

På luftfotoet ses en forstørrelse af stedet.



Det er ikke uden problemer at bygge en havn på den åbne kyst. Molerne laves af trækasser, der bliver fyldt med sten. I januar 1911 rammes den endnu ufærdige havn af uheld, og avisen "Vort Land" skriver: "Havneværkerne har ikke kunnet tåle den hårde sø forleden, og den nordre mole er blevet skyllet ud i havet. Nogle tyske ingeniører er blevet tilkaldt, men der er ikke meget at gøre ved skaden på denne tid af året. Det menes almindeligt, at anlægget er bygget alt for spinkelt, og at det ikke bliver brugbart, før det så at sige bliver bygget om.

En skonnert, der kom med kul til skærvefabrikken, kunne på grund af uheldet ved molen ikke komme i havn. Den måtte derfor, da vejret var hårdt, gå om på Oddens sønderside, hvor den kom på grund.

Fabrikant Hecht fra Kiel, den ene af skærvefabrikkens indehavere, har været på Odden for at tage ødelæggelsen i øjesyn. Udbedringen vil koste adskillige tusinde kroner. Molens stenkister er bogstaveligt talt væltet af vandets pres. Det værste er, at havnen nu er utilgængelig og danner en frådende sø. Herinde ligger en stor, halvt lastet lægter og hugger i det. Den tyske slæbedamper fik en mindre lægter, som også lå i havnen, trukket ud, men det lykkedes ikke med den store lægter - brændingen var for stærk og slæberen for svag."

I 1912 forlader italienerne Odden for at deltage i Tripoliskrigen, og da 1. Verdenskrig er en realitet bliver værket igen dansk ejet.

I efteråret 1914 stifter frøgrosserer L. E. Dæhnfeldt et nyt aktieselskab under navnet Stenlejerne på Sjællands Odde med en aktiekapital på 600.000 kr.

Det ny selskab har lavet en overenskomst med Statsbanerne om en årlig leverance på mindst 55.000 m³ skærver og ral til en værdi af ca. 2 millioner kroner.



Man beslutter at anvende de nyeste tekniske hjælpemidler, der findes på området. En maskine graver stenene op af jorden, en anden knuser dem, en tredje vasker dem, og på tipvogn føres de ud til skibene, som skal sejle det færdige materiale til bestemmelsesstedet. Det hårde fysiske arbejde er forbi.

Erfaringen fra tidligere tid viser, at et havneanlæg ikke er praktisk på dette sted. Man vil derfor anlægge lange broer, der fra begge sider af Odden fører ud på det dybe vand, hvor skibene kan lægge til.

23.-24. oktober 1921 ødelægger en stormflod havn og stenbrud, og fabrikken genopføres for enden af Søstensvej. Inden da har Indenrigsministeriet været interesseret i at erhverve Værket.

Stenlejerne paa Sjællands Odde.

I alle Kommunalbestyrelser og Sogneraad behandles i denne Tid en Skrivelse fra »Det af Indenrigsministeriets Arbejdsudvalg af 1917 angaaende Udnyttelse af dansk Vejmateriale nedsatte Udvalgs angaaende Kommunerne Deltagelse i Erhvervelsen af Stenlejerne paa Sjællands Odde.

Et paa et afholdt Møde af Kommunedelegerede m. fl. fremlagt Projekt gaar ud paa, at de interesserede Kommuner erhverver de A/S Stenlejerne paa Sjællands Odde tilhørende Arealer med det paa samme værende Materiel, Bygninger, Udskebningsbroer, Sorter-, Knuse- og Gravemaskiner, Spor og Tipvogne m. m., og under Form af et Andelselskab med en af Kommunerne valgt Bestyrelse overtager Driften af de nævnte Stenlejer, hvorhos der endvidere er indstillet til Indenrigsministeriets Arbejdsudvalg, at der af Statskassen bliver ydet Støtte til Gennemførelsen af den foreslaaede Ordning ved et direkte Tilskud paa en Trediedel af de Udgifter, der vil

Indenrigsministeriet er interesseret i området

For at sikre vejmaterialer nedsætter Indenrigsministeriet i 1917 et udvalg, der har til opgave - sammen med kommunerne - at erhverve Stenlejerne.

I foråret 1921 afholdes et møde med kommunerne. Her fremlægges et projekt der går ud på, at de interesserede kommuner erhverver "A/S Stenlejerne på Sjællands Odde" med tilhørende arealer og materiel, bygninger, udskebningsbroer, sorter-, knuse- og gravemaskiner, spor og tipvogne m.m.

Staten vil yde et tilskud på en tredjedel af udgifterne, der anslås til ca. 1.062.500 kr.

... behovet er der, men den kommunale interesse er ikke stor nok til en overtagelse!

Kjøbenhavn Amts-Avis skriver den 26.5. 1921:

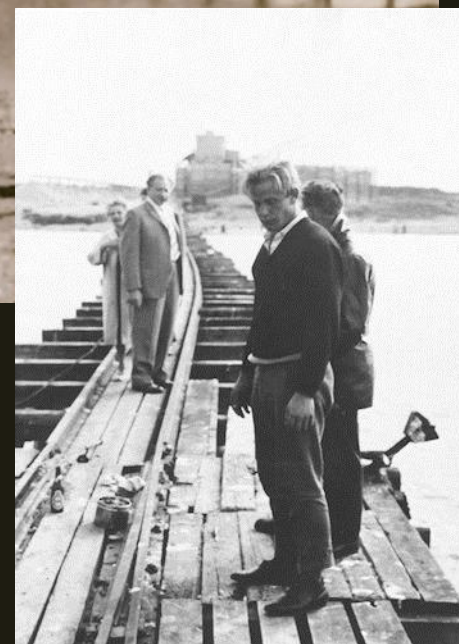


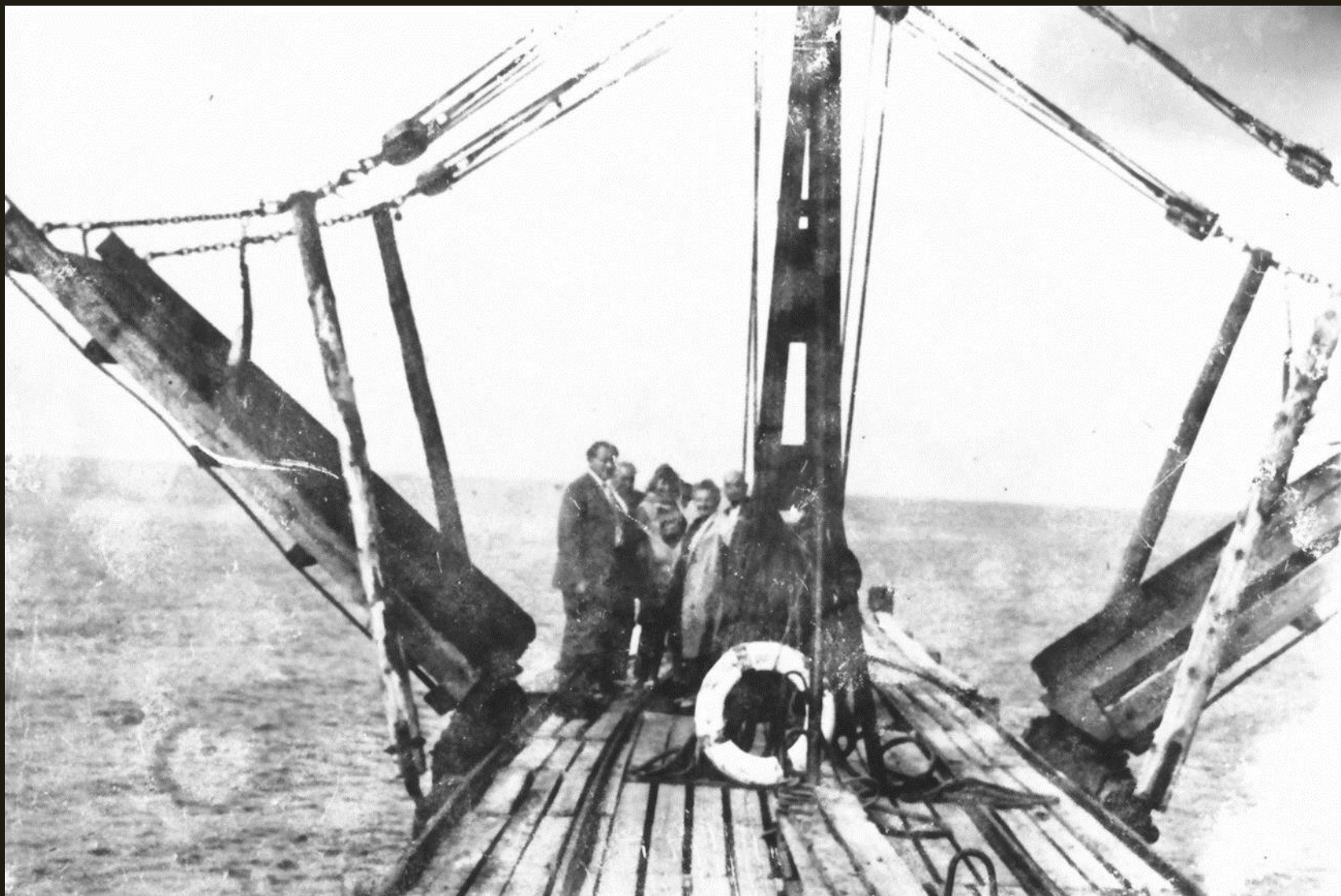
Dæhnfeldt dør og hans direktør Sletting overtager virksomheden. Herefter kommer der for alvor gang i udviklingen. Der bliver bygget et nyt stort knuseanlæg (for enden af Søstensvej), købt gravemaskiner, tipvognstog med videre. Hovedleverancen er ballastskærver til Statsbanerne, men man fremstiller også stenmaterialer til landevejene.



Udskibningen sker fra 2 broer - en i Sejrbugten og denne fra Kattegat. Det store foto viser tipvognene på vej ud til et skib (1926) - det lille viser noget af konstruktionen ind mod fabrikken på Søjstensvej.

Allerede i 1923 udskibedes ca. 60.000 tons, og hele produktionen sejledes fra Odden til så godt som alle danske havne.





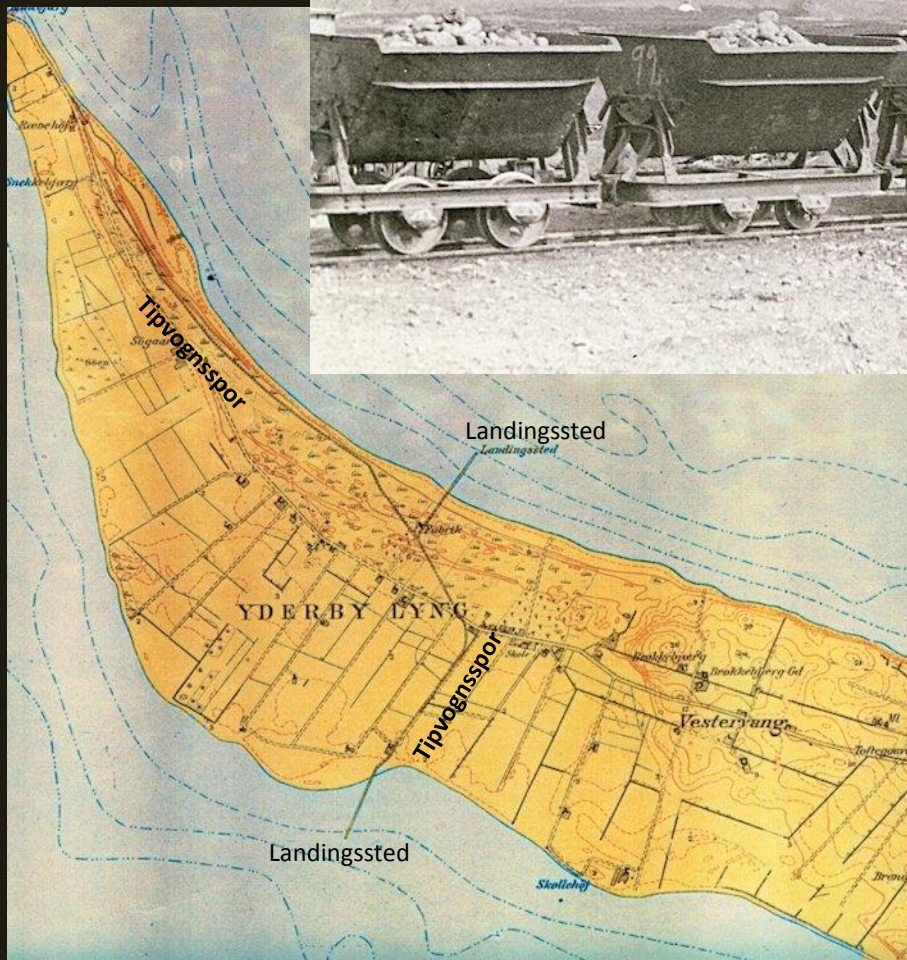
Ude på anløbsbroen. I hver side ses en sliske og et tipvognsspor. Når skibene ankommer, lægger de til ud for sliskerne, der sænkes ned til lastrummene. Tipvognene kan herefter køre ud og tippe af – direkte i lastrummene.



Der graves i nærheden af Strandvejen. Grave- og sorteringsmaskinerne kører her på skinner i udgravningen. Gravemaskinen bagest graver i skråningen til højre, og afleverer indholdet til sorteringsmaskinen. Efter grovsortering fyldes tipvognene og resten glider på et transportbånd ud til siden og danner 'topperne' eller 'sanddupperne' – som de bliver kaldt. (1930'erne.)



Her fyldes sorteringsmaskinen . Det udgravede materiale glider fra tragten ned til den store stenharp midt i maskinen. Når den roterer løber det fine materiale ud gennem hullerne og ud på transportbåndet. Stenene glider ud i den anden ende af soldet, og videre ned i tipvognene.



De opgravede sten bliver herefter kørt til bearbejdning på fabrikken.

Kortet fra 1960 viser tipvognssporene fra den nordlige ende af området ind til fabrikken, og her fra ud til molerne.

Foruden disse hovedlinjer har der været udlagt spor til gravestederne – både øst for fabrikken, men også langs Sejrbugten øst for anløbsbroen.



På det tidspunkt, hvor billedet er taget ligger stenværket stille, ellers ville det have været omgivet af en sky af stenmel og røg. Og under knusningen af stenene er der en voldsom støj af dampmaskinens hvæsen og knuseværkets rumlen.

Når tipvognene kommer ind tømmer de stenene af i en tragt ved siden af værket. Herfra skal de op til toppen af bygningen. De to personer i cirklen giver en fornemmelse af fabrikkens størrelse.



Gniben 1945

I slutningen af 30'erne sker endnu et ejerskifte – men driften fortsætter og i 1939 arbejder der døgnet rundt 75 mand i treholdsskift.

2. Verdenskrig begynder, og i 1940 stopper produktionen, men allerede i 1941 er den i gang igen - tyskerne har behov flere sten.

Det varer til 1944, hvor tyskerne standser produktionen – de har ikke længere skibe til at sejle sten med, men produktionen fortsætter til den 9. jan. 1945 hvor der opstår brand i den store silo – en brand som siden breder sig til stenvaskeriet.

Værket kommer til at ligge stille, og det får betydning for de ansatte – normalt er der beskæftiget ca. 40 mand, men om sommeren kan der være over 100.

Værket kommer i gang igen efter krigen. Alle de store sten er hentet, men man fortsætter gravningen – nu efter de materialer, der blev sorteret fra i første omgang.



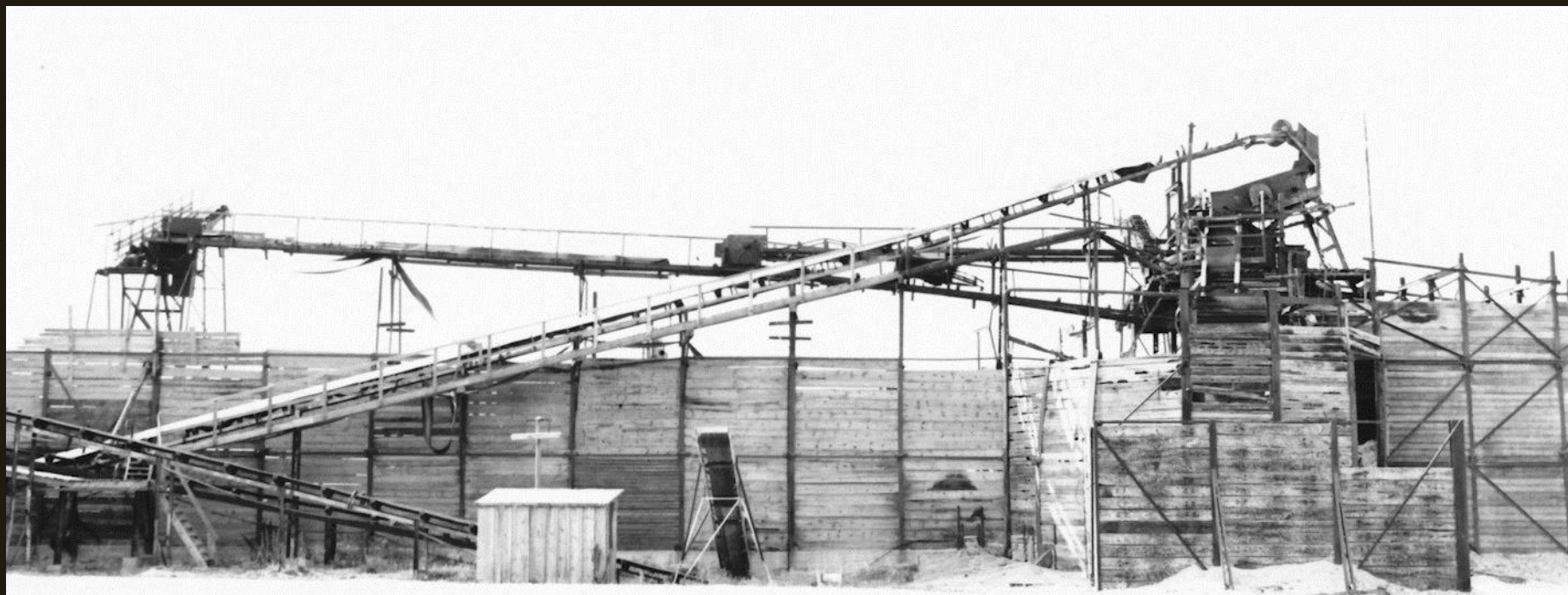
På billedet ses, hvilken udstrækning fabrikken har. Fra denne vinkel får man ligeledes et indtryk af broens længde.

I tidens løb er området blevet gennemgravet 3 gange. Her ses det tydeligt, at fyrrerne vokser i et terræn med toppe, der vidner om at det har været gennemgravet på et tidligere tidspunkt. (Ca. 1955.)



Processen er stadig den samme men gravmaskinerne arbejder oppe fra. Maskinerne er nyere, og fungerer ikke længere ved damp. (1950'erne)





<- Stenknusning

**Læskur ved transportbåndet.
Her sorteres lerklumper mm fra!**

Tipvognene læsser af her ->

Stenværket set fra øst

Om processen:

Tipvognene tipper lasten af i en udgravning ved siden af værket. Herfra transporteres stenene på båndet op forbi kontrollen i læskuret, hvor evt. lerklumper bliver sorteret fra.

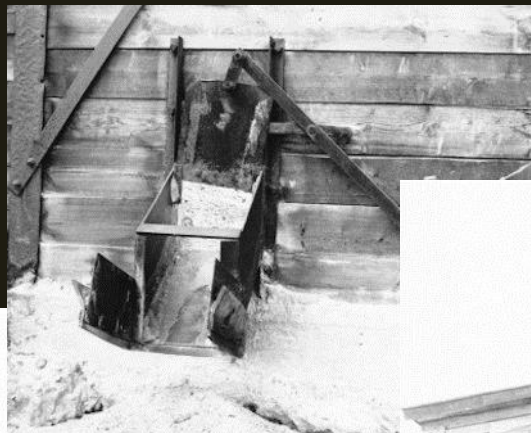


Transportbåndet fører de usorterede materialer til knusemaskinerne, hvor de bliver knust og sorteret i 5 forskellige størrelser.

Det færdige materiale føres enten til siloerne eller ud til oplagspladsen.



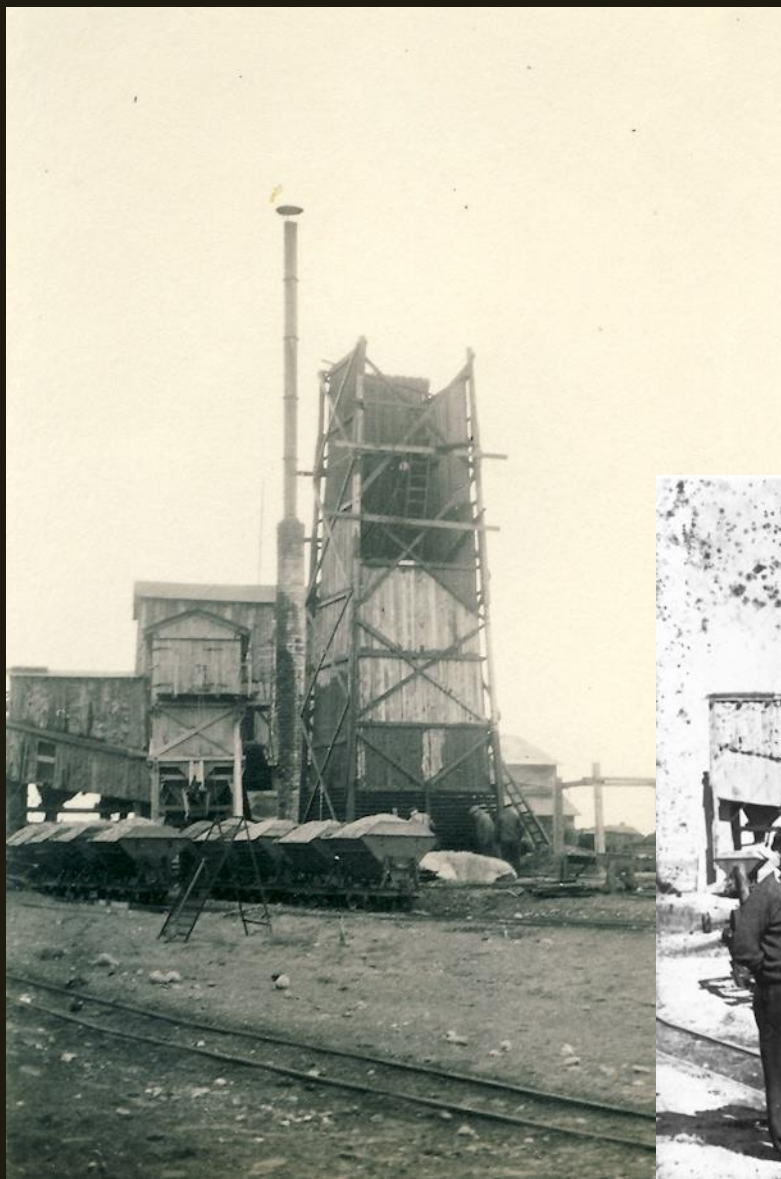
Åbning i siloen med
sliske.



Et af de lange transportbånd ved siloen.
På siden af siloen kan anes en sliske, hvor
materialerne kan løbe ud på transportbåndet.

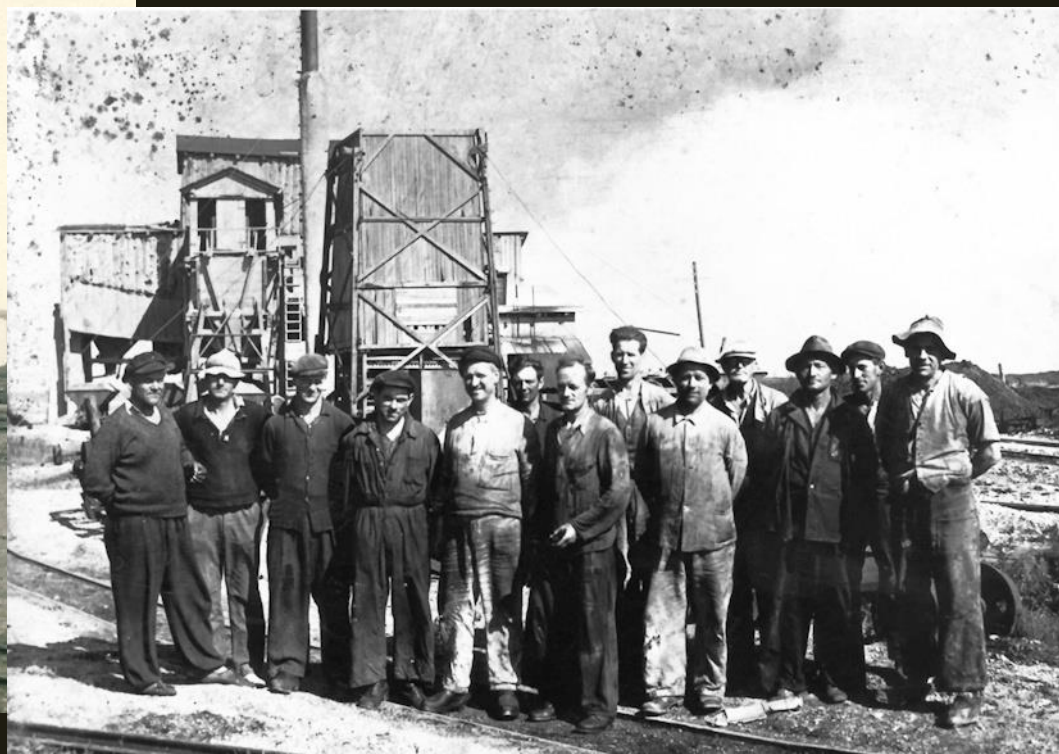


I åbningen ser man de to store knusemaskiner.
(konuskusere)



For enden af Søstensvej!

.. eller Værket set fra syd





Billede fra filmen Laila Løvehjerte.

Her ses stenværket fra vest. Foran fabrikken er oplagspladsen med de færdige materialer.



Senere bygges en stor tragtformet silo - 20 m i længden 10 i bredde og 6-7 m i dybden. Under den blev bygget en tunnel for tipvogne, som herved let kunne fyldes og føre stenene videre til udskibning. T.v.: Udkørslen fra tunnellen.



Fotograf Lisbeth Nielsen

Anløbsbroen

Billedet til venstre er fra begyndelsen af 1970'erne.

Efter værket er nedlagt!

På et tidspunkt begynder man at grave langs Sejerøbugten og ved Overby. Store dumpere kører materialerne fra Overby til stenværket, men transporten fra Sejerøbugten sker i tipvogne.



På fotoet ses nogle af voldene efter gravearbejdet ved Sejerøbugten. Stenværkets anløbsbro er væk. Vi er i begyndelsen af 1960'erne og Mols-Linien er i gang med at bygge færgenhaven.



Mols-Linien har fra start kun en vestlig mole, men den skærmer ikke nok, så der er behov for en østlig beskyttelse. Stenlejerne har ikke længere sin bro i Sejerøbugten, og går ind i byggeriet af en østlig mole mod at få en udskibningskaj ved molen - angivet i det lyse felt.

Trafikken over til kajen foregår med dumpere, men det er ikke uden problemer at få stenværkstrafik og færgetrafik til at fungere sammen.

Aktieselskabet Carl Nielsen, der driver stenlejerne sælger i 1972 det meste af sit areal til A/S Caminus for 460.000 kr. Arealet skal bruges til udstykning af sommerhusgrunde – og stenlejernes virksomhed skal nedlægges.

Der angives ikke noget tidspunkt for nedlæggelsen, men ...

Stenværket brænder

Sankt Hans dag 1973 brænder værket, og en epoke i Oddens historie er slut.



Hvad er tilbage i dag? Anløbsbroen



Rester af den oprindelige anløbsbro for enden af Søstensvej.



Hvad er tilbage i dag?

Volden for enden af Søjstensvej



Fotograf Lisbeth Nielsen

Original foto



Set fra Søjstensvej



Set fra Kattegat

For enden af Søjstensvej er en vold, der skjuler betonfundamentet til siloen. Inde i fundamentet er den tunnel, som tipvognene kørte igennem ud til skibene.

I 80'erne blev tunnelåbningerne lukket med jordvolde. Her er vist tunnellens placering.

Hvad er tilbage i dag?

Terrænet



I dag er de kilometerlange toppe efter gravningen vidne om stenværket, der var den største arbejdsplads på Odden.

Navnet

”Stenlejerne”
eksisterer stadig!
– som stoppested ved
”ved købmanden på
Gnibenvej”

Zone	Stoppesteder
V64	Gniben
	Stenlejerne
	Odden Færgehavn
	Strandvejen
	Nordstensvej
	Fiskerihavnen
	Havnebyen, Østre Havnevej
	Odden børnehave
	Odden Skole
	Overby, Præstestræde
	Oddenvej
	Overby Lyng, Stenager
	Fællesskovvej
	Kragemosevej
	Grønvej
	Åslykke Kro
	Hellestien
	Lumsås

Stenlejerne

Det har været en spændende opgave at finde Stenlejernes historie.

Der findes mange billeder og tekster, som hver for sig er brikker i stedets historie. Ved lægningen af disse, har det mest overraskende været at opdage, at der fra start har været en fabrik med udskibning ud for Æblerosevej. Navnene 'Yderby Skærvefabrik' og 'Tyskerværket' stammer fra denne periode.

Beskrivelser og billeder giver ikke altid et klart svar på, hvad der skete og hvornår, men da stormen i 1921 fjernede den eksisterende fabrik med havneanlæg, må det være naturligt at tro, at det er tidspunktet, hvor den anden fabrik - for enden af Søstensvej - bliver bygget.

Denne opgave har kun kunnet løses på grund af Lokalhistorisk Arkivs store samling af tekster og billeder, der er fundament for denne beskrivelse.

Der er mange, der har videregivet deres erindringer og billeder om tiden efter 50'erne og de vilkår, der var her. De skal have en særlig tak.

Resultatet er blevet en diasserie - lagt ud på nettet. Det giver mange en mulighed for at få del i områdets historie, og samtidig er det nemt at ændre indholdet, hvis der kommer nye oplysninger til.



Sj. Odde, den 2. april 2012
Carsten Parby