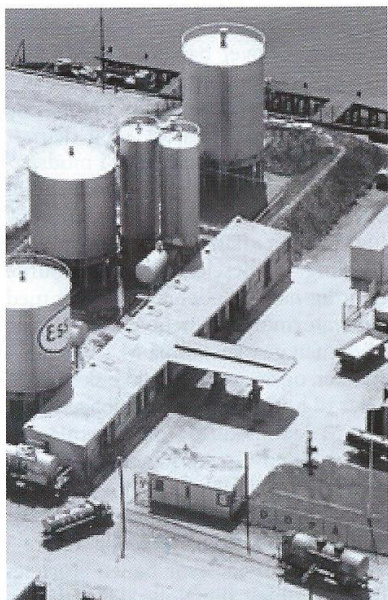


Benzin og bremsesand på Horsens Havn

Tekst og fotos Rasmus Wiuff

Længst ude på Horsens Havn lå i mange år Essos markante tankanlæg. Tæt herved lå i nogle år en lille fabrik, som producerede bremsesand til DSB. Disse to anlæg og deres nærmeste omgivelser er emnet for et diorama, som beskriver dagligdagen omkring 1960.

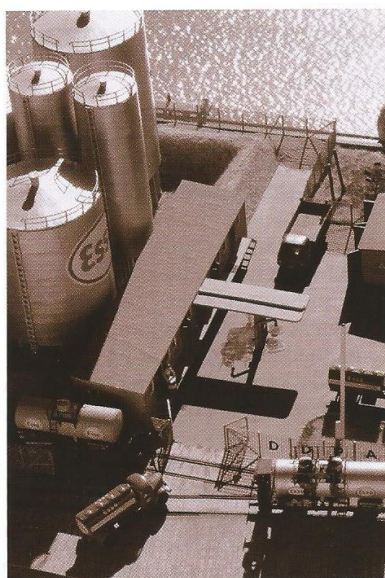


Essos tankanlæg på Horsens Havn set fra nordvest. Foto: Det Kongelige Bibliotek, Sylvest Jensens flyfotos.

Dioramaet er opført på en blanding af veldokumenterede fakta og min tvivlsomme hukommelse. Der foreligger mange fotos af Essos tankanlæg, ingen af bremsesandsfabrikken. En særlig spændende fotoserie stammer fra firmaet Sylvest Jensen. De fløj engang ude fra fjorden ind over anlægget og fotograferede det fra forskellige vinkler. Det mest illustrative foto er gengivet her, og det viser anlægget fotograferet fra nordvest. Sylvest Jensens flyfotos er taget i perioden 1946-69, et mere præcist årstal må man selv gætte.

Tankvognene og lastbilerne, f.eks. den karakteristiske Bedford på vej ind gennem porten, tyder på, at Sylvest Jensens flyver har passeret Horsens Havn engang i 1950'erne. Jeg har derfor valgt at

basere mit diorama primært på denne fotoserie og har for sjov vist dioramaet i sort/hvid-gengivelse taget fra omtrent samme vinkel som flyfotoet. Det skal bemærkes, at et diorama ikke er en eksakt, målfast model af virkeligheden, men snarere en personlig fortolkning med respekt for de faktiske forhold...



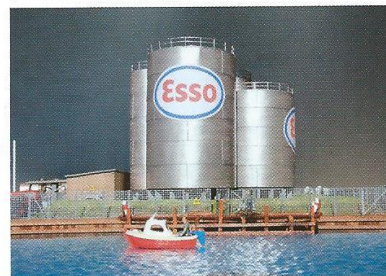
Dioramaet set fra nordvest.

Essos tanklager

Tankanlægget blev opført i 1938 af Det Danske Petroleumsselskab (DDPA) og havde egen pier til modtagelse af små tankskibe. Der blev opført i alt syv tanke: fire slanke tanke og tre større tanke med ca. dobbelt så stor diameter. Toppen af de højeste tanke lå mere end 15 m over fjordens vandoverflade. Alle tanke var malet med skinnende "sølvfarve". Tre kæmpestore Esso logoer pegede mod øst, syd og vest, men sjovt nok ikke mod nord. De flotte logoer kunne ses flere kilometer væk, og hele anlægget var et markant og imponerende landmærke i Horsens.

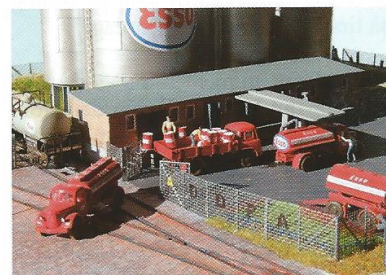
Allerede da anlægget blev opført, var Standard Oil (Esso) dominerende medejer af DDPA. Til trods for verdenskrisen var forbruget af kulbrinter i 1930'erne stigende, og anlægget i Horsens var da også et af flere, som på den tid blev opført i andre danske havne.

DDPA blev grundlagt i 1889 og skiftede navn til Dansk Esso A/S i 1952. I 1986 blev selskabet købt af Statoil.



Tankanlægget med den lille oliepier set fra fjorden.

Den samlede kapacitet i de syv søstertanke var over 2000 m³, hvilket svarer til ca. 100 stk. af dens tids jernbanetankvogne. Det meste gods kom dog pr. skib og blev udleveret til Essos karakteristiske røde tankbiler. Jernbanetransporterne var sandsynligvis mest til specialprodukter, altså alt andet end benzin, dieselolie og fyringsolie. Normalt kom der kun en enkelt eller to tankvogne om ugen.



Hverdag på lageret.

Hele vejen rundt om beholderne lå en beskyttelsesvold. Hvis der gik hul på en beholder, ville olien ikke løbe uden for volden, selv hvis en fuld beholder skulle blive tømt. Beskyttelsesvolden har også sikret anlægget mod højvande og oversvømmelse fra fjorden. Alle tanke var opført over terrænet på 2-3 m høje betonpiller, som sandsynligvis har været rammet ned gennem de bløde fjordaflejringer til fast grund.

Jeg ved ikke, hvorfor tankene var hævet over terrænet på denne måde, men jeg har flere gæt: Det åbne rum under tankene har givet mere plads til et



Hov, ræven har fundet et hul i hegnet. Bemærk de mange pæle under beholderne.

eventuelt spild og derfor formindsket behovet for voldhøjder og størrelsen af arealet bag voldene. Samtidigt blev risikoen for farlig opdrift af en tom tank reduceret – både i tilfælde af tankspild og højvande fra fjorden. Hvis en tom tank uden ballast eller forankring omsluttet af vand eller olie, vil den kunne rive sig løs og måske vælte. Endvidere var tankbundene lette at inspicere for eventuelle lækager. Endelig kunne olie og benzin løbe ud af beholderne til aftapning uden pumpning. Det vil sige, at man kunne måske nøjes med kun at pumpe, når tankene skulle fyldes – og her bruge tankskibenes pumper. Uanset årsagen, så giver disse spinkle betonpiller under beholderne anlægget et næsten elegant præg.



Åh nej, der er problemer med en utæt ventil.

Dioramaet

Der er det rigtige antal tanke på dioramaet, ligesom deres størrelser skulle være nogenlunde rigtige. Af pladshensyn står de dog tættere end i virkeligheden. Tankene er lavet af karton rullet om flasker med passende diameter. Det yderste lag består af kartonstrimler i bredder og længder svarende til de stålplader, de rigtige beholdere er bygget af. Disse er nittet sammen, men jeg har ikke orket at efterlave de mange små nitter. Stigerne er tilskårne Heljan-hegn sat lodret, mens rør og fittings mest stammer fra et Auhagen-tankanlæg. Esso-logoerne er manipuleret fra kilder hentet på nettet og printet på selvklæbende papir.

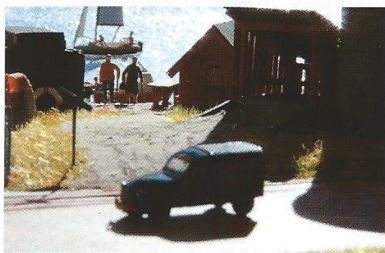


Det hele set fra oven.

Rundt om hele tankanlægget er der et hegn, som er sat fast med tynde runde plastikstolper. Hegnet er dels Fallers industrihegn lavet af rigtig ståltråd, dels Buschs industrihegn lavet af plastik. Når de begge har fået stålmalning, kan man ikke se forskel. Portene til det private sporstykke og ind til pladsen kan åbnes og lukkes (drejes). Tankbiler og olietønder er fra Epokemodeller. De øvrige biler, figurer og både er fra Noch, Preiser, Faller, Brekina, Wiking m.fl.

Både beskyttelsesdigerne omkring tankene og de flade jorder omkring hytter m.m. er alle tilsået med græs vha. Nochs Grasmaster. Det er sjovt at lave og ser godt ud, men de små græstrå griser overalt.

Lagerbygningen er "beklædt" med gule mursten affotograferet fra en lignende bygning. Også brostensbelægningen ude på gaden er fotos. De små huse m.m. er lavet af pap og trælist, mens deres tagpap er lavet af forskellige finkornede sandpapirer. Pieren, ka-



Sommerdag med modlys.

jen og de små bådebroer er alle lavet af forskellige trælist. Mit største problem

var at lave vandet. Af praktiske grunde var en gennemsigtig vandoverflade udelukket. Jeg skulle altså finde en passende, fast overflade. Der findes mange kommercielle vandprodukter, og i faglitteraturen er der mange forslag til vandfarver, ofte anbefales grumsegrøn til havne og kanaler. Det syntes jeg var for trist, jeg ville have lidt blå kontrast til alt det grønne og brune på land, så jeg endte med årets farve 2015, vandfald fra Dyrup, som jeg fik som en gratis farveprøve af i et byggemarked. Lidt har også ret. Ved fotooptagelserne har jeg dog snydt lidt og anvendt en løs, købt vandoverflade. Den gav mere dybdevirkning og en mere realistisk solspejling.

Sporet

Sporet ud til Esso blev lagt samtidigt med bygningen af tankene. En lille sporstump inden for hegnet var Essos eget private spor, mens der udenfor i vejarealet lå en sporstump til vognudveksling.

På havnearealer er det vigtigt, at vejtrafikken kan køre uhindret på langs og på tværs af jernbanesporene. Vejbelægningen skal derfor ligge helt tæt



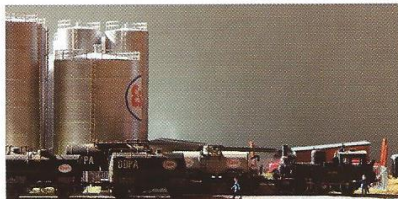
Det kunne være hårdt at skifte spor.

op til skinnerne, dog således at der er plads til hjulflangerne.

I dag anvender man normalt rilleskinner (svarende til sporvejsskinner), som næsten er selvrensende. Før i tiden nøjedes man med at placere en udslidt skinne, en såkaldt kontraskinne, langs den indvendige side af køreskinnerne. Dette var også tilfældet stort set overalt på Horsens Havn omkring 1960. I sporrillen mellem de to skinner kunne skidt og møg samle sig, men også korn. Om foråret spirede kornet, så man fik grønne sporriller. For cyklister var de ofte dybe sporriller farlige og frygtede.

På dioramaet er der anvendt kontraskinner, også gennem sporskiftet. Bag porten til Essos private spor, hvor der ikke er vejtrafik, ligger sporet frit.

Sporskifterne på Horsens Havn havde næsten alle krydsningsforholdet 1:6,5, hvilket er noget af det mindste på de store baner. Krydsningsforholdet 1:6,5 betyder, at de krydsende skinnestren-



Der var sjældent så mange tankvogne involveret i morgenens rangertræk.

ge ved hjertestykket på 6,5 cm's længde fjerner sig 1 cm fra hinanden. Et forhold på 1:6,5 svarer til en kurveradius på ca. 110 m, eller 126 cm i skala H0. Det er lidt mere end Märklins C-skinner med største radius. De mindste radier på en havnebane svarer altså til de største standardradier på en modelbane!



Efterhånden overtog Mh'en rangerarbejdet, her en tidlig og mørk vintermorgen.

Mange sporskifter på havnen havde – sandsynligvis af sparehensyn – kun en tunge. Endvidere var de ofte uden drejeled ved tungeroden, dvs. de var fjedrende som det kendes fra de fleste moderne sporskifter. På havnespore-

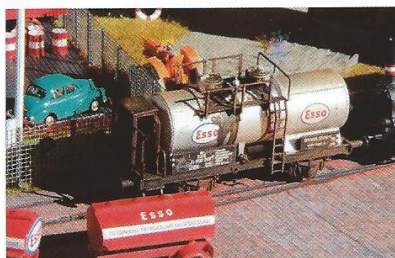
ne var det dog nok for at gøre dem så simple og billige som muligt. Næsten alle sporskifter fra de store modelbane-producenter kan to tunger med drejeled.

For at komme så tæt på et typisk havnesporskifte som muligt er der derfor på dioramaet anvendt et sporskifte fra Tillig med en radius på 135 cm og fjedrende tunger. Den inderste tunge er fjernet, mens den yderste står i forbindelse med en hjemmelavet trækbuk med håndstang og kontravægt. Det virker næsten...

Tankvogne

Esso var det danske olieselskab, som havde flest private tankvogne. I 1950'erne ejede de næsten et par hundrede vogne. Heldigvis kan man få mange af disse vogne i størrelse H0, mere eller mindre korrekte.

Der kan findes meget om Essos vogne på nettet, så her vil jeg nøjes med kun at omtale én vogn, nemlig den spændende vogn med to domer, som kan ses i forgrunden på Sylvest Jensens luftfoto og det tilsvarende foto fra dioramaet.



Den usædvanlige tankvogn med to domer.

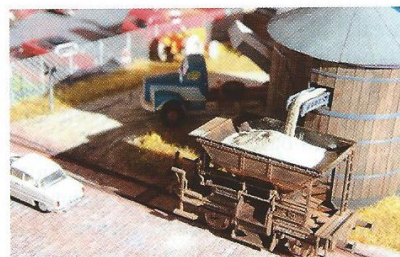
Når en tankvogn har to domer, skyldes det, at tanken er delt i to rum. Den kan altså transportere to forskellige væsker. Esso eller rettere DDPA havde 16 af den slags vogne, alle bygget i 1911 eller 1913 af det tyske firma Zypen. En blev udrangeret i 1933, fem i 1954 og resten fra 1966 til 1970. De kunne rumme 9 m³ i hver af de to tanke. Et yderligere særkende ved disse vogne var, at de havde bremsehus, hvilket også ses på flyfotoet.

Jeg har ikke kunnet finde sådanne dobbeltdome-vogne i model, og jeg måtte derfor mixe to tyske Fleischmann vogne sammen. Litring burde være ZE 502 202 – 217, men jeg har valgt blot at købe en litring med kongekrone etc. ZE 502 219 er da også meget tæt på! Vognen er på flyfotoet stærkt forurenet af nedløbende væsker, så jeg har også svinet min vogn godt til. Døren til

bremsehuset står åben, måske har en knægt sneget sig derind og leger bremser – det kunne have været mig...

Bremsesand

Som omtalt i indledningen er dele af dioramaet baseret kun på hukommelsen. Dette gælder især den lille fabrik, som producerede bremsesand. Jeg husker med sikkerhed, at sandet blev sendt afsted i en specialvogn, som kun måtte transportere bremsesand. Vognen var en spinkel, meget karakteristisk selvtømmende tragt vogn. Da der ifølge den stor-slåede oversigt hos www.jernbanen.dk

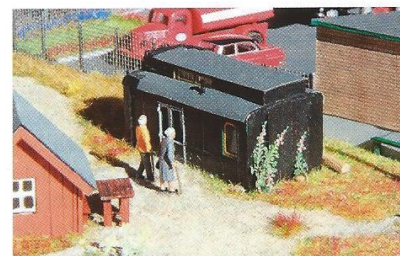


Der losses bremsesand i DSB's specialvogn. Bagest er lastbilen fra Lund i gang med at læsse af.

kun har eksisteret én sådan vogn, så må den vogn, jeg husker, have været litra PSL 9715 (eller ifølge andre kilder 9815).

Denne unikke vogn blev bygget af Scandia i 1928 til transport af kul, men ombygget i 1959 til transport af bremsegrus eller bremsesand. Vognen blev udrangeret i 1975. Roco udgav for nogle år siden en næsten tilsvarende vogn, PSR 9797, godt nok baseret ret meget på den klassiske tyske grusvogn fra Talbot. Jeg har lavet en grov omlitring af denne Rocovogn til PSL 9715.

Selve anlægget er jeg mere usikker på. Jeg mener at huske, at der var en rund silo, hvorfra bremsesandet via en bånd-



"Kørte vi ikke engang i den vogn?"

transportør blev losset forsigtigt over i godsvognen. Og så var der bagved en bygning til aflæsning af lastbiler, som vistnok kom fra Lund Grusgrav. Bremse-sand skal være ret ensartet med diameter

mellem ca. 0,7 og ca. 1,5 mm. Sandet blev måske knust, sigtet, vasket og tørret inde i den lille fabrik, men jeg ved det ikke.



De tjærede garn hænger til tørre.

Klondyke

Længere ude mod øst, dvs. tættere på fjorden, lå og ligger lystbådehavnen. Mellem lystbådehavnen og Esso lå fiskerihavnen med små bådebroer og små huse og skure, den slags Klondyke, som man heldigvis stadigvæk kan finde på eller nær mange havne.

Jeg har af pladsmangel på dioramaet valgt at lægge Klondyke vest for tankanlægget. En af de mest karakteristiske bygninger, som stadig ligger der på havnen i Horsens (sandsynligvis flyttet flere gange), er et fisker/fritidshus opført af en gammel pakvogn med tagrytter. Denne vogn skulle naturligvis også med på dioramaet. En ældre prøjser-model måtte lade livet til det formål.

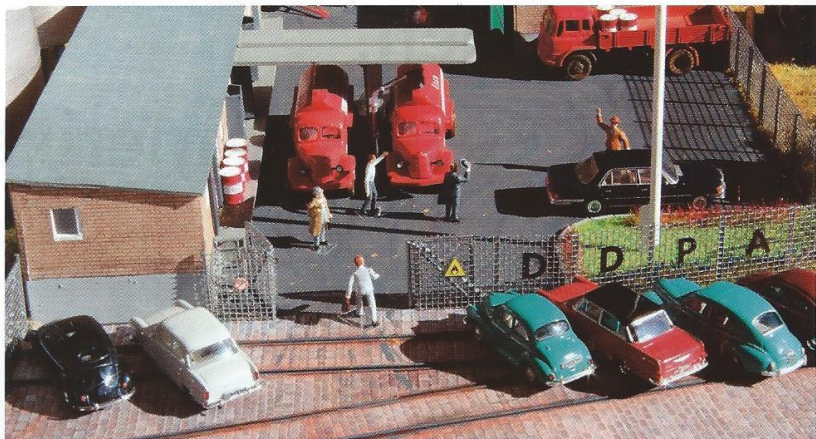
På havnen blev der også tørret og tjæret fiskegarn. Jeg har her efter ide fra den gamle redaktør (FS) anvendt de net, som sidder omkring hvidløg, samt masser af sort tjærefarve. Endnu en forureningskilde på Horsens Havn.



Krigen er brudt ud, så tankene skal camoufleres. Foran holder en forsøgstankvogn.

Anden Verdenskrig

Kort tid efter anlæggets ibrugtagning udbrød Anden Verdenskrig. Selvom Danmark var neutralt, var der risiko for bombning af strategiske mål. Derfor blev alle tanke i 1939 malet i ca-



25 års jubilæum i 1963. Direktøren er kommet i sin store Mercedes helt ovre fra hovedkontoret på Skt. Annæ Plads, ren fantasi...

mouflagefarver. Jeg havde lyst til at lave et enkelt dyk 20 år tilbage i tiden til denne spændende episode. Der findes kun et sort/hvid billede af de camouflerede beholdere, så jeg har måttet gætte på farvesætningen i min version af denne begivenhed.

På fotoet af dioramaet fra de dage, man gik i gang med camouflagemalingen, kan man endvidere se en sær tankvogn. Denne ombyggede Pt 9474 er en fantasi, men dog tæt på udseendet af de vogne, som Indkøbscentralen for Benzin, Petroleum og Brændselsolie senere lod bygge som følge af vognmangel, da tyskerne havde besat Danmark. Disse 32 vogne fik litra Zt 508 109 - 140. Også DDPA eksperimenterede under krigen med den slags vogne, idet fire stk. PRR blev ombygget til Zt 508 105 - 108. Så måske ser vi på fotoet blot et tidligt forsøg?

Hvad siden hændte

Anlægget er siden 1930'erne blevet udbygget med flere tanke, og anvendelsen er skiftet fra kulbrinter til andre produkter. I slutningen af forrige århundrede var der ifølge Horsens Folkeblad 10. juni 1998 "gentagne olieudslip i havnen" så der ofte kunne ses "et glinsende ildelugtende olielag på vandet ud for Esso-grunden". Også selve grunden var forurenet, så man ifølge folkebladet måtte anvende flere millioner kr. på oprensning. Anlægget anvendes ikke mere til olieprodukter. I en periode har Water Danmark A/S, en del af den store finske kemikoncern Kemira, brugt nogle af tankene, men i dag ser området forladt ud.

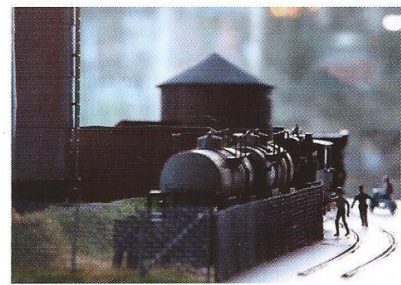
Her i foråret 2015 ligger de oprindelige tanke og lagerbygninger der stadigvæk, og de nærmer sig snart deres 80 års fødselsdag (i 2018) - hvis de altså



Foto fra 2013 - Tankene nr. 1 - 7 er de oprindelige tanke. I de senere år har tankene været hvidmalede, selvom det er svært at se for rust og alger.



Morgenstemning.



Aftenstemning.

holder, for det hele ser slidt og hærgnet ud, og bliver måske snart revet ned. Det er nok kun gamle nostalgikere som mig, der synes, det er synd, hvis også denne lille tidslomme fra oliealderens barndom forsvinder. ■