

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 48 · December 2019

DKK 125,-

Horsens Gamle Havn



Bestil dit abonnement

Scan koden eller send en mail:
Spor-og-baner@outlook.dk

BK 05.12.2019-19.02.2020

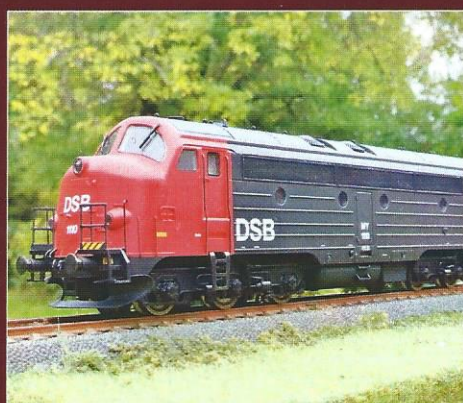
DKK 125,- - Euro 16,75

ISSN-2245-4099



9 772245 403007 00048

BK returuge 8



■ Mv 1110 fra Märklin



■ Korrekt lygteføring

Find os på facebook | @SporOgBaner



Gamle Havn



Tekst og fotos Rasmus Wiuff

Efter er pause på tre-fire år fik jeg i vinteren 2018-19 igen lyst til at bygge et diorama med et tema fra Horsens Havn. De tidligere dioramaer er præsenteret her i bladet i nr. 10, 15 og 21. Emnet for det nyeste diorama er den inderste del af Gamle Havn og de virksomheder og aktiviteter, som lå der.

Havnen i Horsens begyndte som en beskeden åhavn omkring Bygholm Ås nordre løb. I løbet af 1800-tallet blev havnen udvidet ud i fjorden, og omkring år 1900 havde åhavnen udspillet sin rolle. Det nordre løb af åen blev fyldt op i 1902-04, samtidigt med byggeriet af Horsens-Odder Jernbane (HOJ), som havde første driftsdag 14. maj 1904. Dog bevarede en mindre del af åhavnen, kaldet Gamle Havn. Den var med de omkringliggende virksomheder, havneknejper og den intense vej- og jernbanetrafik en charmerende del af Horsens. Midt i 1980'erne blev også den inderste del af denne havn fyldt op til fordel for en bred vej og p-pladser. Nabobyerne Århus og Vejle har genskabt deres år, måske sker det også engang i Horsens.

Dioramaet er ikke en præcis 1:87 model af Gamle Havn og dens omgivelser, men en personlig fortolkning af området. Dele af dioramaet er stort set i korrekt målestoksforhold, mens andre dele er komprimerede for at kunne få plads til de mest spændende elementer. Bortset fra jernbanespor, asfalt- og brostensbelægning, fortove og lidt græsbevoksning er alle elementer løse. Det er der tre grunde til: 1) De enkelte elementer (f.eks. huse, skilte og bolværk inkl. vandet) kan opbevares i støvfri kasser, 2) Der er bedre plads til at placere fotoapparatet inde på området, når der skal tages nærbilleder, og 3) Man kan benytte forskellige huse og andre effekter, så forskellige aktiviteter og tidsperioder kan illustreres. De første fotos er således fra 1920'erne, mens det sidste er fra 1980'erne. Hovedparten er dog fra 1960'erne, som var den tid, hvor jeg færdedes på havnen.

Jernbaneteknisk var området præget af to anlæg, som ikke havde sporforbindelse på havnen: DSB's havnebane og Horsens-Odder Jernbane, som her kørte i gaden – til stor fare og irritation for biler og især cyklister. Men til glæde for mig. I det følgende vil jeg fortælle mere om havnen og opbygningen af mit diorama, også de vanskeligheder, jeg løb ind i.

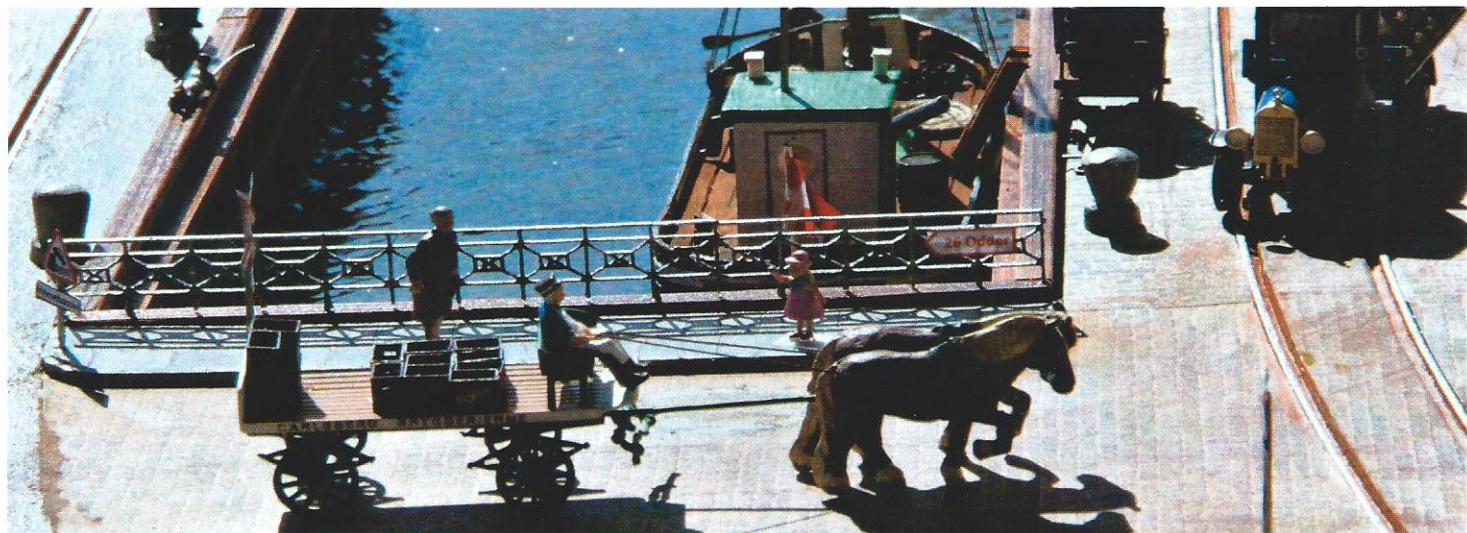
Vand, bolværk og skib

Ingen havn uden vand, men vand er svært at modellere. For første gang har jeg arbejdet med et professionelt produkt, Woodlands Deep Pour Water i farven Murky, som ligner beskidt havne vand. Første gang jeg hældte den hældende masse i havnebassinet, var jeg ikke påpasselig med at holde konstruktionen helt stille og 100 % vandret. Derfor kom der lidt vand op ad bolværkets nederste dele, hvilket efterlod en skinnende kant. Jeg købte et sæt mere og fyldte ovenpå, der var plads nok. Denne gang var det kun kapillareffekten, som trak lidt af vandet op ad bolværket. Det er en ulempe, som også andre modelbyggere har måttet leve med. Måske findes der bedre produkter end Woodlands uden kapillareffekt - eller dygtigere vandstøbere end mig...

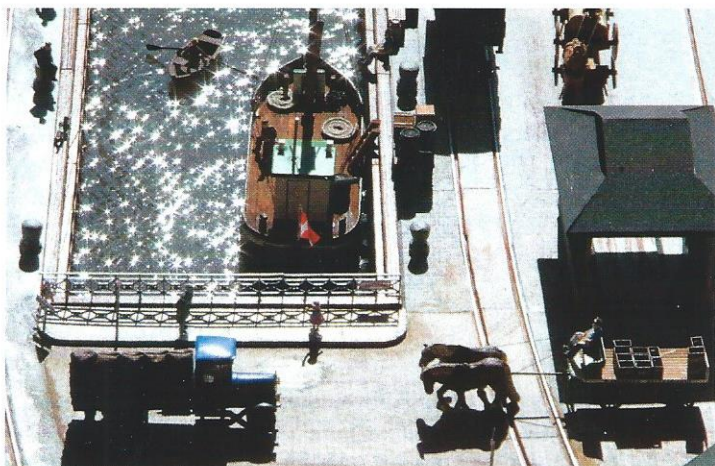
Bolværket er bygget efter beskrivelsen i en professionel bog om havnebygning. Ind mod land er der en tæt væg af planke, som støttes af nedrammede hjertepæle. Foroven afsluttes hjertepælene med en hammer, et vandret tømmer, som rager et stykke op over kajkanten. Her kan man gå, hvis man tør. Udvendigt på hjertepælene er friholderværket fastgjort. Det skal beskytte bolværket



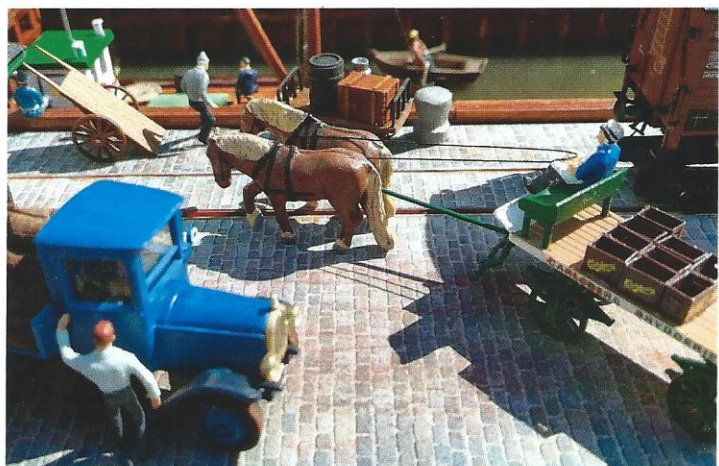
Gamle Havn med Carlsbergs depot omkring 1925. I forgrunden "Emanuel" og HBJ's smalsporsvogn F 41, som står på en transportør. Til højre ses den gamle, overdækkede vejerbod med bindingsværk og pagodetag. Bemærk endvidere bolværkets opbygning af hjer-tepæle, hammer, vandlister og puder.

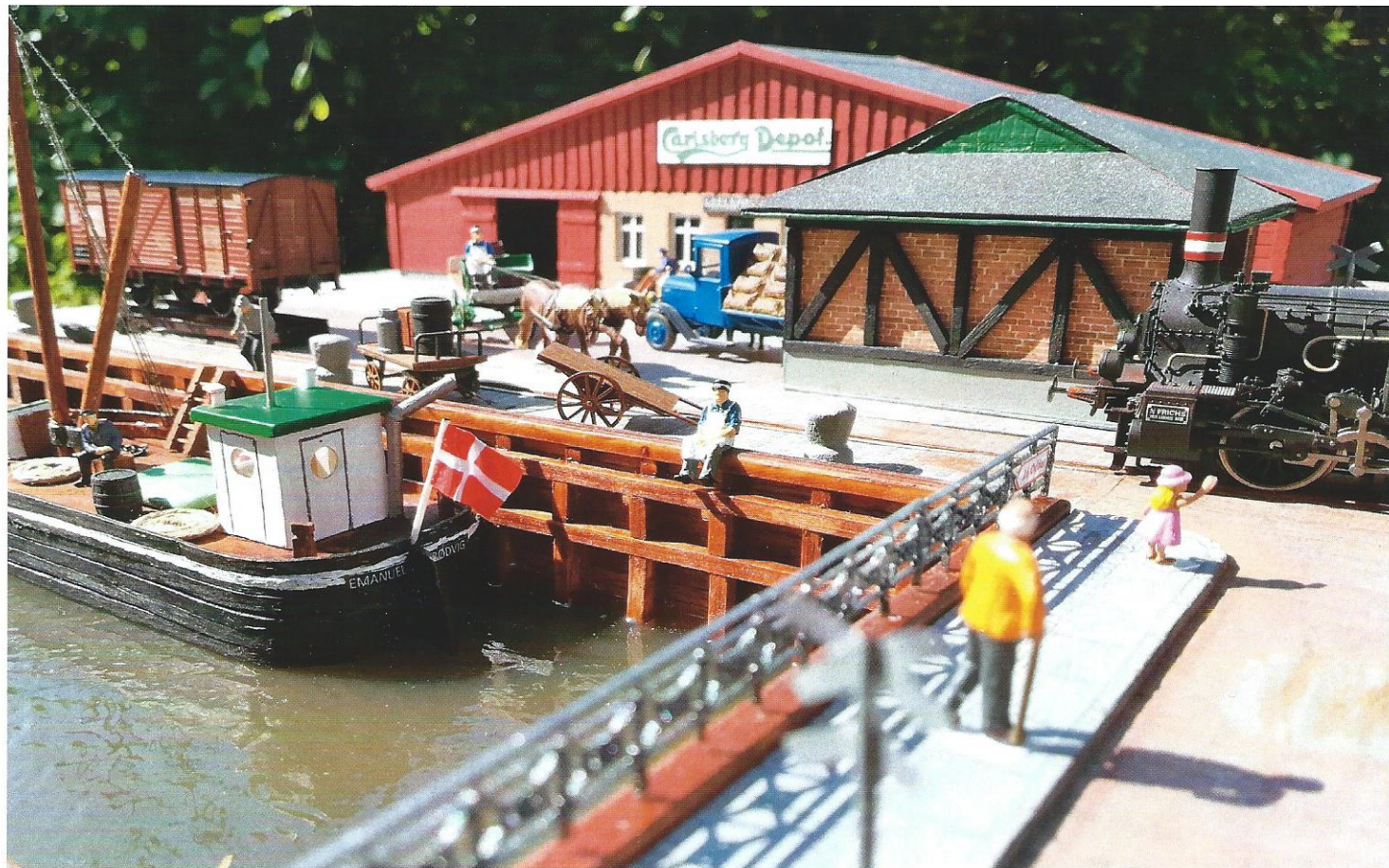


Vandet i Gamle Havn så normalt grumset ud, men nogle dage var det næsten blåt.

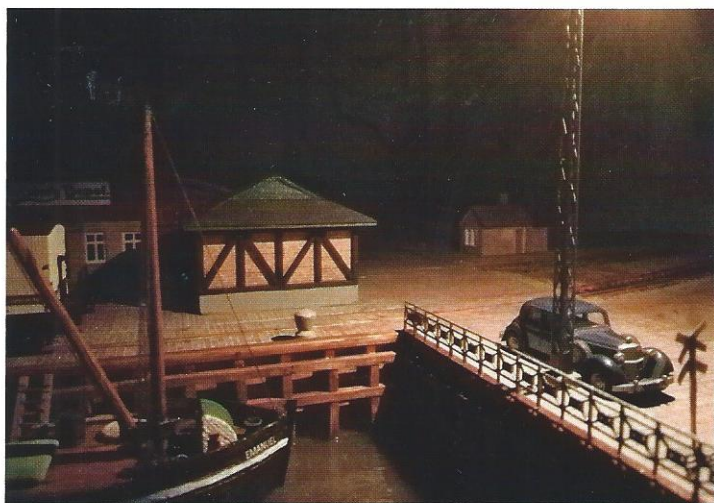


Vandet glimter, og hestene vrinsker, travlhed i Gamle Havn.





F-maskinen har problemer med at nå frem til transportøren.



Et enkelt foto fra de fem mørke år. Mon det er Gestapo, som her i 1944 er på jagt efter frihedskæmpere, som gemmer sig i "Emanuel"?



Omkring 1960 læsses tomme ølkasser. Oddergrisen kører i baggrunden.

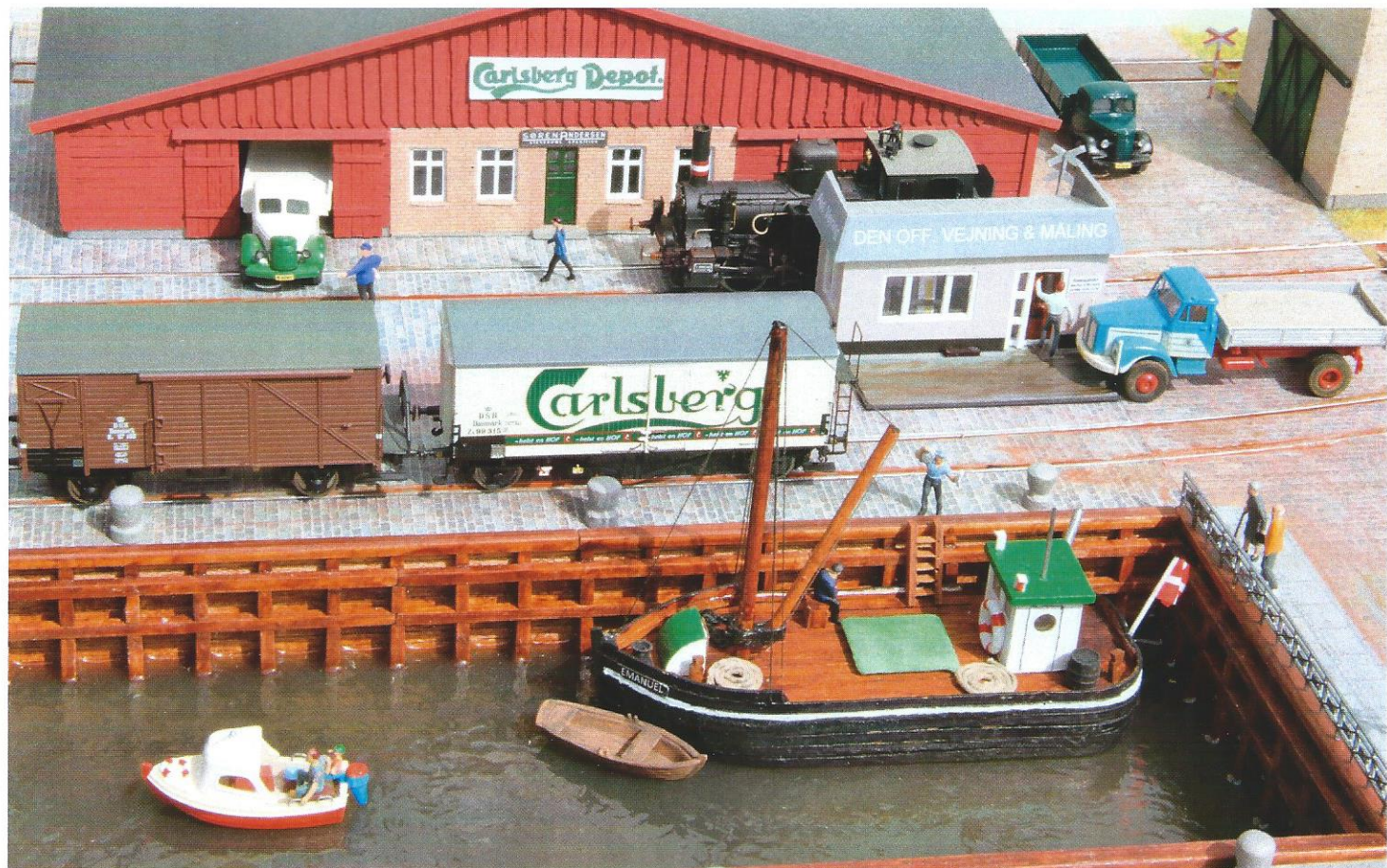
mod slid og overlast fra skibene. Friholderværket består af to bånd af vandrette tømmerstykker (vandlister), som ved hjertepælene understøttes af lodrette tømmerstykker (puder). Alt dette er eftergjort i modellen med trælister af passende dimensioner. Farven er Flüggers træbejdse, kulør ædeltræ, som ligner kreosotimpregneret træ. Den meget vigtige forankring under kajgaden er ikke eftergjort – den kan jo heller ikke ses.

I bunden af havnen helt mod vest var der (lidt usædvanligt) et rækværk på selve bolværkskanten. Det blev opsat i 1903,

efter at en bro på dette sted blev nedlagt som følge af åens opfyldning. Der var her også et fortov langs kajkanten. Stedet var en populær fotolokalitet, som går igen på gamle postkort fra 1900-tallets begyndelse. Rækværket var så vidt jeg kan bedømme lavet af smede- og støbejern. På et foto af en S-banebro over floden Panke ved Berlin har jeg set et helt tilsvarende rækværk, så det har måske været et industriprodukt. Jeg forsøgte selv at lave en model, men forgæves. Heldigvis har Noch en serie med filigrane rækværk, og deres Geländer "Ruhr" ligner fint rækværket i Horsens. Efter ide af Den Gamle Redaktør forstærkede jeg

det sårbare rækværk med sekundlim, inden det fik metalmaling.

Jeg overvejede at købe et modelskibsbyggesæt, men fandt ikke et skib i de rette dimensioner og et hyggeligt udseende. Derfor lavede jeg en forsimplet model af den kravelbyggede jagt "Emanuel". Den løb af stablen i 1902 i Rødvig og sejlede først med fragt. Senere fungerede den som stenfisker, inden den i 1970'erne blev ombygget til lejrskoleskib. I dag er "Emanuel" hjemmehørende i Nakskov og ejes af en forening, som jeg og min kone er medlemmer af. Hver sommer sejler vi en uges tid i de danske farvande.



Carlsberg anvendte i en periode i 1960'erne også HJ-vogne, som her ses sammen med en af de "langbenede". Den ny vejerbod med asbest på tag og sider afløste i 1960 den gamle bod.



Her står jeg på en sikker plads og nyder F-maskinen. Drengen er det første "menneske", jeg fik til min barndoms modeljernbane. Han lå i pakkekalenderen 1. december og blev døbt Kasketkarl. Han var mit alter ego.

Om "Emanuel" nogensinde har været i Horsens, ved jeg ikke. Men der har været mange andre skibe, som ligner "Emanuel".

Der var ingen permanent kran i denne del af havnen, men meget tæt på havde Horsens Havn en af sine to store vippekraner, bygget af Titan og det lokale firma Møller & Jochumsen i 1938. Jeg har tilladt mig at lade denne kran optræde lidt i Gamle Havn i form af kibris klassiske kran 8510, næsten helt overmalet med metalfarve.

Bygninger

De mest karakteristiske bygninger ved Gamle Havn var rækken af forskellige provinshuse langs gaden, som løb langs havnens nordside. De fleste ligger der endnu. Dengang hed gaden blot Havnen, i dag er den en sidegren af Havneallé. Her var og er boliger og kontorer, og her lå en skibshandel, en bager, en kro/danserrestaurant ("Zanzibar") og en frisør. Jeg blev klippet hos denne frisør, og lige udenfor kørte Oddergrisen. I vejbanens højre side, når den kom fra Odder, men i venstre side, når den kom fra Horsens Banegård. Det skabte ofte farlige situationer.

At bygge modeller af alle disse huse var for stor en opgave for mig, derfor nøjedes jeg med at lave en baggrundskulisse. Tegninger og fotos af husene fik jeg fra kommunens digitale byggesagsarkiv. Kulissehusene er en blanding af aftryk fra arkivet og egne tegninger, alle farvelagt med akrylmaling vha. Uni Poscas og Panduros farvepenne.

På selve havnen lå to markante bygninger, Carlsbergs depot og Essos tankstation. Desuden lå der en vejerbod og et par bygninger mere, som alle er opført på dioramaet. Som grundlag er også her brugt tegninger i byggesagsarkivet (f.eks. gamle blue prints) og fotos fra Horsens Byarkiv og hjemmesiden Horsensbilleder.dk, en sand guldgrube af nostalgisk information.

Carlsberg havde depot i et klassisk pakhus af rødmalet træ, et såkaldt fladepakhus, opført i 1920 for hr. stevedor Søren Andersen. Mod kaj siden var der indbygget et kontor i murværk. Jeg fandt et godt foto fra 1948, som har dannet udgangspunkt for skiltningen. Modellen er lavet af tynde trælist, malet "svenskrød" med Humbrol 73 (også her efter ide af Den Gamle Redaktør), samt tagpap af sort sandpapir.



En sjælden gang er vippekranen kørt helt ind i bunden af Gamle Havn for at tømme en lastbil. I baggrunden ses rangertrækket på vej til Ny Havn: En svensk O-vogn med træ til Stjernholms Trælasthandel, to gødningsvogne fra Fredericia til DAG og en franskmænd, som skal hente mælkepulver på mælkekondenseringsfabrikken.



En farlig smutvej. Gaden er opkaldt bysbarnet Ove Høegh-Guldberg, som spillede en stor rolle i Struenses fald. Høegh-Guldberg var i nogle år rigets mest magtfulde embedsmænd.



Der har været fest på "Zanzibar", så der skal slæbes masser af tomme kasser ud til Carlsbergs lastbil. Den står i vejen for skinnebussen. Igen er der trafikkaos på havnen. Måske bliver jeg i netop dette øjeblik klippet hos frisør Therkelsen.



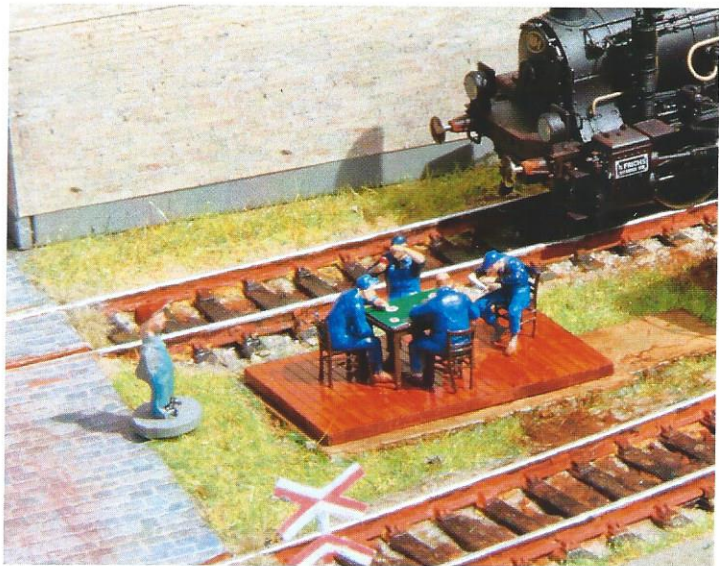
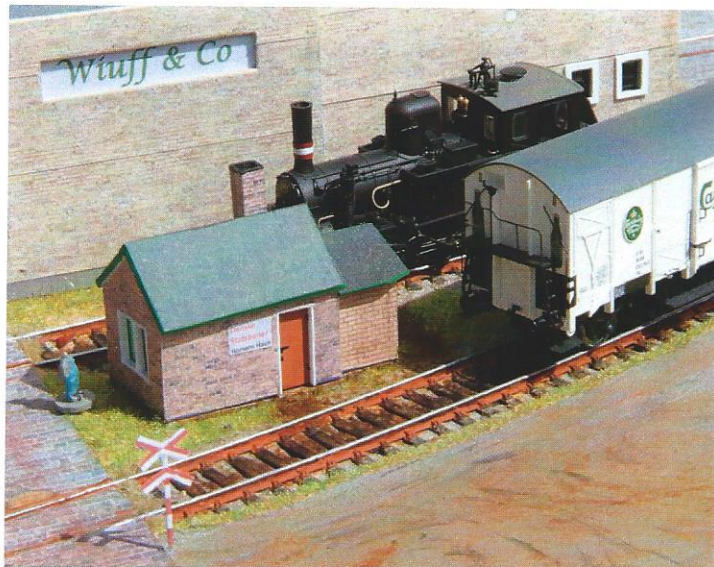
Et kig mellem bygningerne på Gamle Havn.



Selvom Essos tankstation her i 60'erne er over 30 år gammel, virker den moderne. Rangertrækket i baggrunden er på vej ud til Essos lager længere ude på havnen. Odderbanens skinnebus kører i samme retning, det kan kun gå galt. Forrest ligger Wiuff & Co., et fiktivt firma, men der lå et tilsvarende pakhus her.



Aktivitet ved pakhuset tilhørende den ukendte virksomhed Wiuff & Co.



Drengen (Kasketkarl, alias mig) tænker: Er I da ikke snart færdige med at spille kort, så der bliver noget at se på.

Omkring 1930 opførte Esso en meget moderne tankstation på havnen, ca. fem år før Arne Jacobsens berømte, futuristiske tankstation på Strandvejen nord for København. Jeg har ikke kunnet finde tegninger af tankstationen, hvis grundform var præget af beliggenheden på en smal grund mellem vejbaner og jernbanespor. Modellen er derfor opført alene på basis af halvdårlige fotos.

Omkring 1960 blev den gamle vejerbod nedrevet og en ny opført. Den gamle vejerbod var bygget i bindingsværk med et karakteristisk, pagodelignende tag. Den er i modellen gendannet alene på grundlag af uskarpe fotos. Den nye vejerbod er derimod en temmelig præcis model bygget på basis af detaljerede tegninger

i byggesagsarkivet og fotos fra området. Det grå udseende skyldes, at bygningen havde bølgeeternittag, samt udvendigt var beklædt med lodrette eternitplader – et rent asbesthelvede!

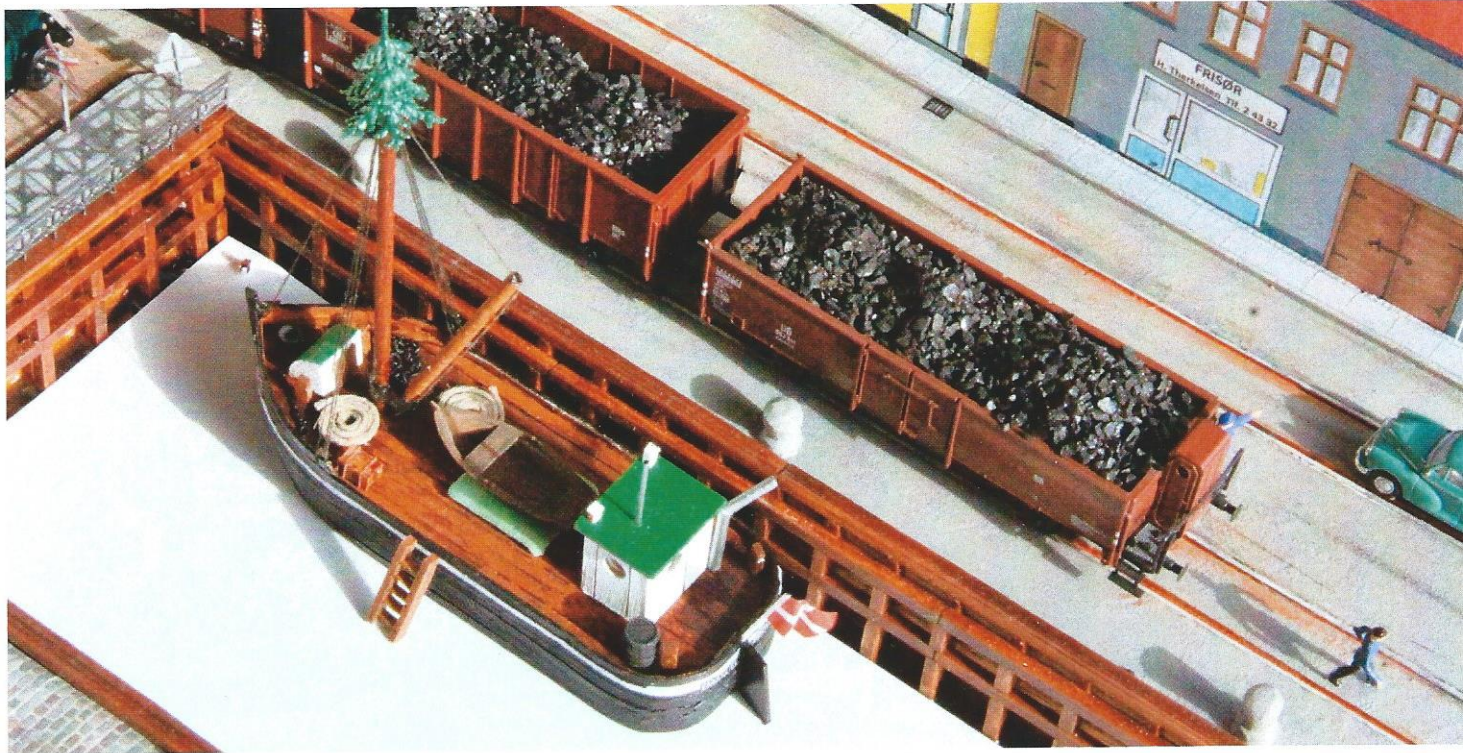
Herudover er der på dioramaet to bygninger mere. Et større pakhuis med læserampe mod jernbanesporene og en lille varmestue til rangerholdet. I mangel af tegninger og gode fotos er begge bygninger tæt på at være ren fantasi. I varmestuen sad rangerholdet sidst på eftermiddagen og spillede whist, mens jeg stod udenfor ved siden af F-maskinen. Den lugtede dejligt af damp, kul og olie, og gav sjove lyde fra sig. Jeg ventede på, at der snart skulle ske noget mere. Ved 16-tiden faldt havnens virksomheder til

ro, og rangerholdet kunne hente dagens høst af godsvogne, interesseret overvåget af mig.

Alle bygninger (undtagen rækken af huse langs nordsiden af havnen) blev revet ned omkring 1985 i forbindelse med opfyldningen af den indre del af Gamle Havn.

Jernbaneanlæg

Området blev gennemskåret af fem jernbanespor, som alle er medtaget på dioramaet. Mod nord lå Odderbanen, som løb parallelt med havnebaneforbindelsen til den nordlige del af Ny Havn. Herude lå blandt andet DAG's gødningslager og Essos tanklager, jf. Spor og Baner nr. 10 og



I vinteren 1963 frøs havnen til. De normale kultransporter pr. skib fra Newcastle måtte derfor afløses af kul fra Ruhrområdet. Dette resulterede i kørsel med store, tungtlastede tyske, belgiske og franske EUROP-vogne. Bemærk juletræet i toppen af "Emanuel's" mast. Alle skibe og kraner havde et juletræ i toppen.



Lugtehjørnet. Her samlede sig alverdens skidt, og lugten kunne være fæl. Men lidt spændende var det, og det afholdt ikke småbåden fra at lægge turen forbi.

21. På sydsiden af Gamle Havn var der tre havnespor, et langs kajen og et på hver side af Carlsbergs depot.

Der var som nævnt ingen forbindelse mellem Odderbanen og DSB's havnebane. Så når der skulle kul fra kulskibene i Ny Havn til Odder Gasværk, måtte vognene køres de to-tre kilometer ind til Horsens Banegård, inden de blev koblet på Odderbanens godstog og senere passerede havnen en gang mere. De fire havnebanespor løb sammen vest for området,

hvor også sporene fra Collstrops imprægneringsanstalt (se Spor og Baner nr. 15) løb sammen med havnebanen. Jeg har derfor ikke medtaget sporskifter på dioramaet, hvilket gjorde opbygningen lettere. De mange jernbanespor i asfalt- og brostensbelægninger har jeg af nemheds årsager ikke forsynet med kontraskinner, som ellers var det normale på havne, inkl. Horsens Havn.

Horsens-Bryrup Jernbane (HBJ) fra 1899 var smalsporet (1.000 mm). I 1929 blev

den ombygget til normalspor, og samme år tog man den normalsporede strækning Bryrup-Silkeborg i brug. Oprindeligt havde man planlagt en tredje skinne i havnebanen til de smalsporede vogne. Det blev imidlertid for dyrt, og i stedet for valgte man at anvende simple to-akslede normalsporede transportører, som var forsynet med 1.000 mm spor. På tysk kendes disse som Rollwagen. Op mod 20 af disse transportører var i brug frem til 1929. Jeg nøjedes med at lave en enkelt transportør, hvorpå der kan stå en smal



En god dag for Odderbanen, mindst syv godsvogne på vej til Odder. Lokomotivet (Frichs Rulleskøjte) må man tænke sig til, det har jeg endnu ikke opnået at få fat i.



Sidste skinnebus mod Odder 31. marts 1967.

sporsvogn: HBJ's lukkede godsvogn F41, en modificeret DR-vogn fra Tillig.

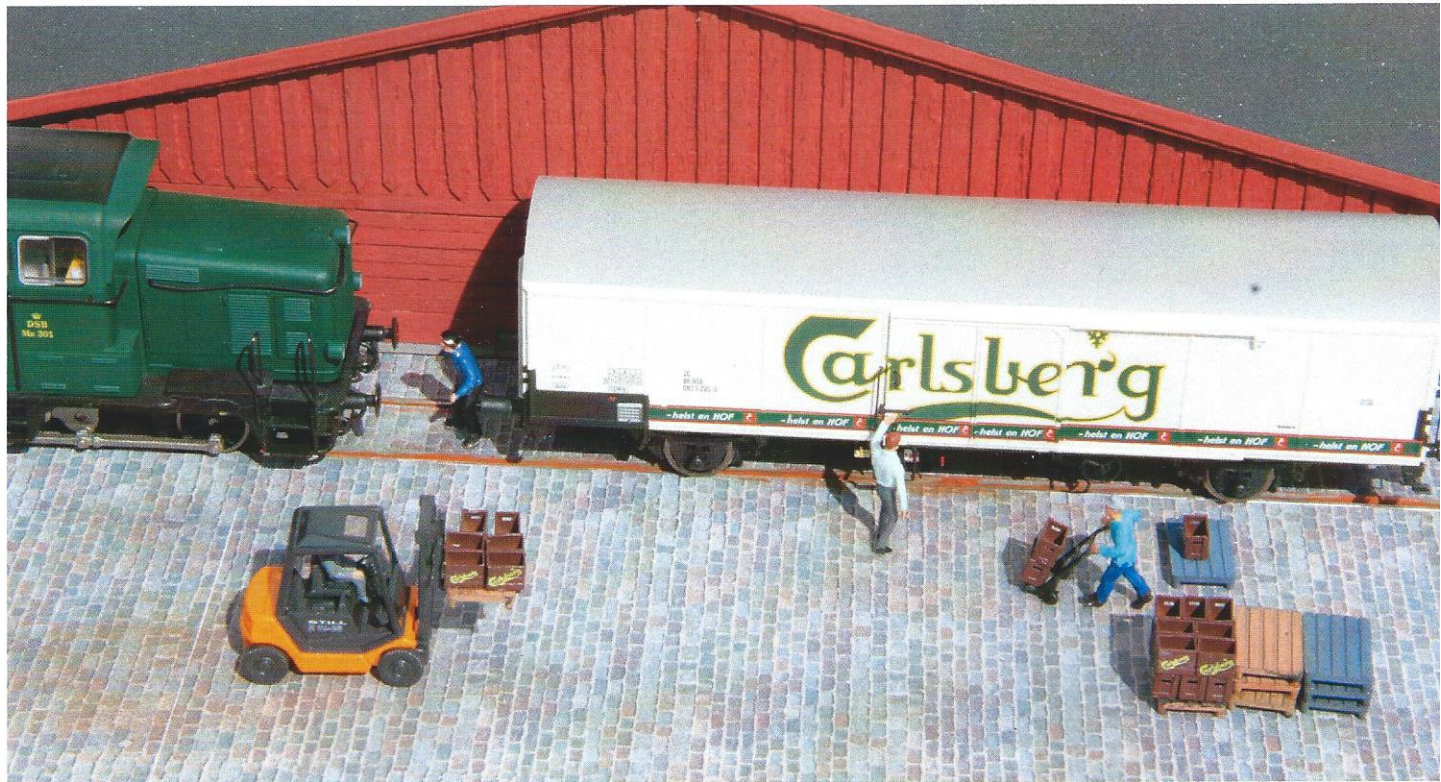
En godsvogn mere skal omtales nærmere, nemlig Hobby Trades Carlsberg-vogn, litra ZA 99 496. Her ville jeg sprætte dørene op, så jeg kunne få en god læssescene. Det var svært, for dørindramningen er af flad messing. Til gengæld var der i det indre af vognen de fineste laserskærne, bundbrædder af rigtigt træ, som ellers ingen kunne se.

Livets gang på havnen og i Gamle Havn

Havnebanens køreplan var enkel: Dagens rangertræk ankom tidligt om morgenen. I løbet af et par timer eller mere - alt efter vognmængden - blev vognene fordelt over det relativt store område. Herefter kørte maskinen hjem til Horsens Banegård og udførte opgaver der, inden den sidst på eftermiddagen igen kom ned på havnen. Ofte var der et par vogne med om eftermiddagen, men langt de fleste vogne ankom om morgenen. Først når

havnens virksomheder havde haft fyraften, blev vognene indsamlet og kørt til banegården. På gode dage var der op mod 30 vogne.

Frem til midten af 1960'erne var det F-maskiner, som klarede havnerangeringen. Senere blev tjansen overtaget af en MH-maskine, der efter min tid blev afløst af Ardel-rangertraktorer. Og så til allersidst - ligesom et julelys kan blusse op, lige før det går ud - blev rangeringen udført af kæmpe MY'er. Næppe særlig

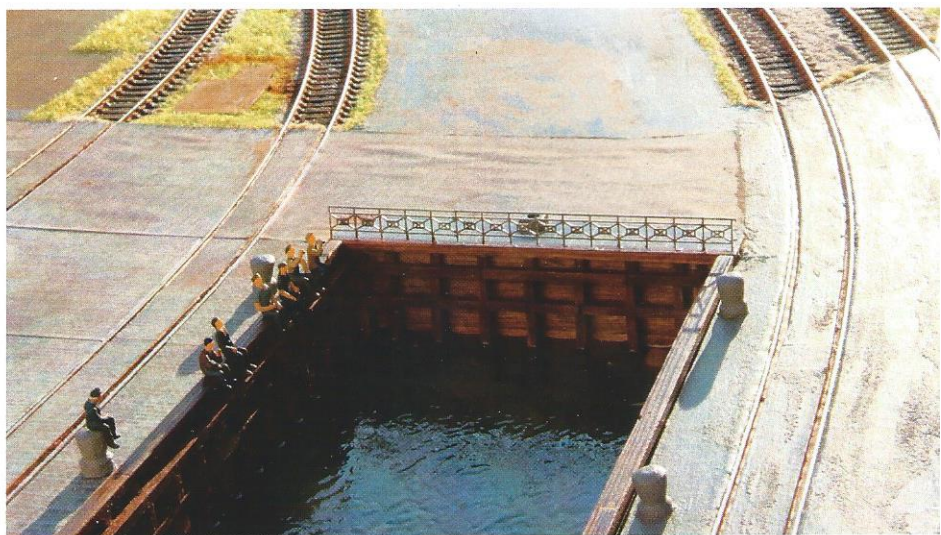


Dette foto fra ca. 1984 viser, at Carlsberg er rykket længere mod syd i havnen, DSB har fået diesel i stedet for damp, og Carlsberg har fået nogle umanerligt lange vogne.

praktisk eller økonomisk, men på det tidspunkt havde DSB også planlagt at opgive al godstogskørsel.

Horsens-Odder Jernbane blev i Horsens naturligvis kaldt Odderbanen, hvilket kunne forveksles med den "falske" Odderbane fra Århus til Odder. Jeg kunne se og høre både havnebanen og Odderbanen fra mit værelse. Jeg husker kun fire daglige dobbeltture med skinnebus-sen (Oddergrisen). Kørslen mod Odder i venstre vejbane på havnen skabte ofte farlige situationer, især hvis parallelsporet samtidigt var optaget af DSB's rangertræk. Ulykker har jeg dog ikke selv oplevet, men gamle fotos viser, at de fandt sted. Odderbanen blev nedlagt i 1967, og jeg var med på den allersidste dobbelttur fredag den 31. marts.

Fotoserien fortæller om livet på Gamle Havn på forskellige steder og til forskellige tider. De første fotos er fra ca. 1925, mens der stadig var hestevogne og smalsporsvogne. Et enkelt foto er fra "De fem mørke år", ca. 1944. De fleste fotos er fra min tid på havnen, dvs. 1960'erne. Og så er der et enkelt foto fra havnebanens senere år i 1980'erne. God tur!



Det hele set lidt fra oven. Vi er her omkring 1985, hvor alle bygninger er fjernet, og arbejderne sidder på kanten og venter på de første lastbiler med opfyld.

