

Horsens Havn

Kapitel fra Rasmus Wiuffs erindringer, skrevet november 2007

Havnen fik efterhånden samme store betydning i min dagligdag, som tidligere Pladsen bag Gasvej 21 havde haft. Ikke så meget som legeplads, det var havnen for farlig til. Havnen var for mig et spændende sted, hvor jeg helst hver dag måtte følge med i, hvad der skete. Men havnen var også et inspirations- og afslapningssted. Inspiration til min modeljernbane og afslapning fra en skole, som år efter år stillede stadig større krav.

Jeg kan især huske tiden omkring 7. klasse (1962/3); hvordan mine skridt blev tunge mandag og torsdag, når jeg gik hjem fra havnen. For om tirsdagen og fredagen skulle jeg have tysk, et hadefag. Det var med Mutter Jø (frøken Jørgensen), en meget skrap lærer, som havde skræmt børn i flere generationer.

Men mest husker jeg dog de positive oplevelser fra havnen, heldigvis.

Uskrevne regler for god opførsel

I de første år gik jeg på havnen sammen med mine kammerater, Henrik og Jens, med dem begge eller kun med en af dem. Henrik var lidt af en vovehals, han blev da også jetpilot i flyvevåbenet og senere flykaptajn i SAS. Jens var mere forsigtig, ja, nærmest lidt bange for at komme på havnen. Han blev senere ingeniør - som jeg.

Engang gik mine forældre tur på havnen sammen med Henrik og mig, det må have været en lørdag eller søndag. Henrik havde sin cykel med, og på den cyklede han på kanten af bolværket, uden om de store granitpullerter. Mine forældre var forfærdede, men han gjorde det på en afslappet og fuldt kontrolleret måde. Han udforskede grænser, og kom sjældent galt af sted. Jens derimod gik helst langs pakhus og siloer, i god afstand fra bolværk og vand. Senere gik jeg mest dernelene alene, jeg boede lige ved havnen, og havde fået mit eget særlige forhold til livet dernede.

Når vi gik på havnen, var det vigtigt at opføre sig ordentligt. Havnen var en farlig arbejdsplads med kraner, lastbiler, rangertræk og meget andet. Der var mange i arbejde, og hvis vi ville komme hver dag, måtte vi respektere de skrevne og uskrevne regler. Ikke noget med at løbe under svingende krangrabber, hvorfra kulstykkerne dryssede ned på kajen (Al ophold under Kranen forbudt!). Eller stå for tæt ved fortøjningerne, når skibene trak sig til kajs. Det hændte, at selv en ståltrosse sprang, så den som en ostestreg svirpede hen langs bolværket. Der gik en historie om en havnearbejder, som havde fået benene klippet af i sådan en situation.

Af og til kom der nogle dumme drenge på havnen. De satte ikke pris på blot at følge med i dagligdagen, der skulle helst ske noget. Så kastede de sten og kulstumper i havnen, hvilket altid har irriteret professionelle havnefolk. Eller de hoppede på de bageste godsvogne i et rangertræk. Blev det opdaget, fik de en ordentlig skideballe af rangerfolkene.

Vi klatrede også rundt på godsvognene, men kun når de stod uberørte efter arbejdstids ophør. Mange vogne havde dengang bremseplatforme, enten i niveau med gulvet i vognen, eller højt oppe, så man kunne se hen over taget. Det var fristende at dreje på bremsehåndtaget - og det gjorde vi da

også. Alle spor var vandrette, så der var ingen fare for utilsigtet kørsel. Men vi sørgede for at dreje tilbage til udgangsstillingen, at rangere med en halvbremset vogn var ikke populært.

Nogle få ældre vogne, især fra Tyskland, havde egentlige bremsehuse. Herinde var ret skummelt, kun små glughuller og måske et lille bræt til at sidde på. Det havde ikke været en rar arbejdsplads i gamle dage, hvor husene var bemandede med bremser, som hurtigt skulle dreje håndtaget, hvis der kom fløjtesignal fra lokomotivet. Og så var de allerførste vogne endda uden hus, her sad bremseren i den fri luft i regn, sne og frost. Men sådan var det ikke mere i min barndom, her blev bremsen kun brugt under rangering eller når en vogn skulle henstilles på et skrånende spor.

Af og til lagde vi mønter på skinnerne, så toget kunne presse dem flade. Jeg havde en nikkelfemøre, som var blevet kørt over så mange gange, at den var tynd som papir og bred som en hinkesten. I en snæver vending kunne den gøre det ud for en skruetrækker eller en sløv kniv. Den gik jeg med i lommen som lykkeskilling.

Den daglige rytme

Livet på havnen havde sin faste rytme. Der var mange arbejdspladser, hvor arbejdet startede ved 6 - 7 tiden om morgenen og sluttede ved 3 - 4 tiden om eftermiddagen, om lørdagen allerede ved middagstid. Uden for disse tidsrum var der ret stille. Dog var der ofte et eller flere steder aktivitet hele døgnet, fx hvis en stor båd skulle tømmes for kul eller korn. I weekenderne var der næsten altid helt stille, det havde nok noget at gøre med størrelsen af løntillæg til lands og til vands.

Som jernbanenørd betød livet på havnebanen særlig meget for mig.

Tidligt om morgenen kom DSBs litra F med dagens rangertræk fra stationen. På det tidspunkt af dagen skulle jeg i skole, eller jeg sad der allerede, også om lørdagen. Først om eftermiddagen - gerne efter en kop te og en snak i havestuen med min mor, min storesøster og den unge pige - havde jeg mulighed for at komme på havnen. Det var på den tid, hvor havnearbejderne og de andre arbejdere i havnens virksomheder kunne se en ende på en lang dag.

Det var omtrent på samme tid, den lille F-maskine kom ned på havnen igen. Den havde fast plads på et spor ved inderhavnen, tæt ved Carlsbergs depot og benzintanken for enden af Havneallé. Her i inderhavnen stod vandet altid stille. Der flød med papir, træstykker, plastdunke og alverdens ulækre sager. På varme sommerdage var stanken fæl.

Var rangerpersonalet i god tid, satte de sig ind i den lille varmestue, en lille bitte bygning, og spillede kort. Det var lokoføreren, en rangerleder og to medhjælpere, lige nok til en gang whist. Imens stod maskinen og gav sjove lyde fra sig, især når trykluftkompressoren satte i gang. En gang imellem havde lokoføreren smidt så meget kul i fyret på vej til havnen, at sikkerhedsventilen udløstes. Så fossede dampen ud i store mængder under voldsom larm.

Lugten omkring sådan et damplokomotiv er noget ganske særligt, en skøn blanding af kulrøg, damp og olie. Her gik jeg så og ventede på, at der skulle ske noget.

Der var sjældent overraskelser, det var heller ikke derfor, jeg kom. Alt gik hver dag efter nogenlunde samme plan. Jeg husker ikke i dag den præcise rækkefølge, men rangerarbejdet var i

hvert fald overordnet set opdelt i arbejdet nord og syd for havnen. Den nordlige del var tættest på Gasvej, hvor jeg boede.

Nordhavnen

Yderst mod øst ved siden af fiskerihavnen lå ESSOs tanklager, hvortil der af og til kom tankvogne. Her lugtede af skarp benzin og sødlig råolie. Lageret strakte sig fra vejen (og sporene) ned mod indløbet til havnen, hvor der lå en beskeden pier, som blev anløbet af små tankskibe.

Jernbanetankvognene til lageret var ofte Z_E standardvogne på 24 m³ med flot ESSO bemaling. De stod enten på det lille sidespor helt inde på lageret aflukket med en gitterlåge eller på det andet spor udenfor, så vi kunne entre dem. Der var også ældre vogne, dejlige sorte og beskidte tankvogne.

Herfra og mod vest delte havnebanen sig i to områder, det ene langs kajen i to spor og det andet på parallelvejen længere mod nord mellem kulgårde og pakhuse, også her i to spor. Princippet med to spor, som var dominerende overalt på havnen, gjorde det muligt at stille vogne et vilkårligt sted, og så alligevel komme forbi med rangertrækket. De to spor var forbundet med transversaler med jævne mellemrum, dvs. et lille tværgående sporstykke med et sporskifte på hver af "hovedsporene".

Sporskifterne var alle håndbetjente. De havde et håndtag og en vægtarm med en rund, tung vægt. Den skulle sørge for, at den bevægelige skinne lagde godt an mod den faste. Normalt blev de skiftet ved, at håndtaget blev trukket i den ny stilling med den ene hånd, mens vægten blev svinget om med den anden hånd. Men når det skulle gå stærkt, sparkede rangermanden til vægten, så den blev slynget om i modsat side og trak håndtag og selve sporskiftet med. Vi skiftede af og til sporene for sjov, når der ikke var tog i nærheden, men vi satte dem altid tilbage i den oprindelige position - vi ville ikke give anledning til ulykker.

Ret tæt ved ESSO-lageret på kajsiden, inden sporet gik helt ude til kajen, lå en sjov lille virksomhed. Den producerede bremsegrus til DSB. Gruset blev knust og siet i en lille cirkelrund bygning med spidst tag. Den lignede en lille rundkirke eller måske snarere, et beskedent vandtårn. Gruset blev sendt bort i DSBs specialvogne til kørsel med bremsegrus. Det var små, spinkle, sorte, selvtømmende Ps-vogne, som tidligere havde været brugt til transport af kul til remiseanlæggene på de store stationer.

De indre spor mellem kulgårdene og pakhusene blev ikke brugt så meget. Af og til var der lidt udenlandske vogne til Mælkekondenseringsfabrikken, som lå vis a vis ESSO lageret. Men Mælkekondenseringen var en meget større virksomhed, som producerede tømme til hele verden. Den lugtede ofte ret kvalmende. Var vinden i sydøst en varm sommerdag, kunne den søde mælkestank spredes helt over til vores hus på Gasvej.

Her på Mælkekondenseringen arbejdede jeg i øvrigt i tre uger kort efter min studentereksamen. Jeg skulle tjene penge til en rejse. Det var ikke noget med jorden rundt, Australien, Sydamerika, eller Interrail (kom først senere, til min store ærgrelse). Nej, det var såmænd blot et par uger i England og Irland med min gamle kammerat fra underskolen, Torben.

Arbejdet på kondensen drejede sig om at presse låg på dåserne, lodde dåseåbnere på dåserne, eller passe en "skiftespor", hvor dåserne deltes til to påfyldningskolonner. Skiftesporet var normalt automatisk, men i tre dage virkede automatikken ikke og skulle erstattes af håndkraft. Jeg brugte skiftevis hænderne og fødderne til at betjene det med. Med fødderne i brug kunne jeg ligge ned. Så skulle jeg virkelig passe på ikke at falde i søvn, det var enormt kedeligt. Men jeg var forelsket og havde et foto i pungen, som jeg tog frem og kiggede på. En hård, men dejlig tid. Ferien var en blandet oplevelse, Torben og jeg oplevede masser af spændende ting i London og Dublin, men jeg savnede min kæreste. Da jeg kom hjem, slog hun op. Det er en helt anden historie.



Horsens Gasværk med den høje skorsten samt kulgårde og kokslader. Til højre ses den gamle kulkran, som kørte inden i den store bro lignende konstruktion. I baggrunden ud mod lystbådehavnen ses ESSOs tankanlæg og oliehavn, og helt til venstre ses Mælkekondenseringsfabrikken. Foto fra den store gasbeholder vinteren 1964 (RW)

Lidt længere mod vest lå gasværket, helt ud mod Odderbanen. Det var byens tredje gasværk, de to første havde ligget på Gasvej. Det var et klassisk gasværk, høj, slank bygning med et stort tag øverst, hvorunder kullene blev styrtet ned i ovnene. Nogle få gange var jeg deroppe sammen med min far. Det var næsten i som helvedes forgård, når folkene lukkede op til ovnene og lod kullene styrte ned. Ild og røg, gløder og høj varme, en fantastisk arbejdsplads.

Kullene lå i en kulgård ud mod havnen og blev transporteret til gasværket ad en transportkanal under vejen. De afgassede kul, dvs. koksene, oplagredes på en plads ved selve værket. Her kom hestevogne og lastbiler og hentede dem til brug for opvarmning i byens kakkellovne. Kul og koks lugter ikke af meget, det er mere en støvet fornemmelse i næsen, man får i deres nærhed, specielt når vinden hvirvlede støvet rundt.

Inden de to havnesporområder mødtes længere mod vest var der pakhuskomplekset ved JAF, Jydsk Andels Foderstofforretning. Omkring siloerne og de mindre pakhuse her og ved de andre korn- og foderstofforretninger lugtede der af korn, men mest af foderkager, en let sødlig, sojaagtig lugt. I

små mængder var det en rar lugt - slet ikke som den kraftige, kvalme lugt Oliemøllen i Århus nogle gange forpester hele byen med. Den lugt oplevede jeg senere som soldat på Langelandsgades Kaserne i Århus.

Til JAF kom forskellige lukkede godsvogne med foder. Af og til kom også sukkerfabrikkernes eller JAFs egne gule tankvogne med melasse. Melasse er et overskudsprodukt fra sukkerfremstillingen, en sort, klæbrig væske, næsten tjæreagtig i konsistensen. Den lugtede endnu mere sødligt end foderkagerne, næsten som kandis eller puddersukker. Det er egentlig sjovt, at der var så mange søde lugte i den del af havnen: Råolie, mælkepulver, foderkager og melasse.

Det sorte kul

På kaj siden dominerede de store kulgårde. Der var Andreas Jensen (tror jeg nok, firmaet hed) med to ældre kraner, og DAK, Dansk Andels Kul, med en nyere svingkran. Den ene af de ældre kraner kørte inde i en konstruktion, som lignede en formindsket udgave af Lillebæltsbroen. Hele konstruktionen kunne køre parallelt med kajen. Når der kom skibe, sænkedes en udligger over skibets lastrum, så selve kranen med kranføreren kunne køre helt hen over lasten. Når "Lillebæltsbroen" stod stille, kunne han kun køre vinkelret frem og tilbage i forhold til kaj og skib. Derfor måtte broen tit under rabalder og skælven køre lidt til siden, for at han kunne få fat i kullene overalt i lasten.



DAKs kran. Man ser også den gamle kran og lidt af Horsens Kulkompagnis kran på Sydhavnen. Ude i havnen ses "Øen", her lå engang lystbådehavnen (RW64)

Den anden ældre, men dog nyere kran havde fast kørebane på en betonkonstruktion. Det var en svingkran, som kunne dække et område svarende til kranudliggerens rækkevidde. Når det ikke rakte, måtte skibet forhales langs kajen. Samme krantype havde Horsens Kulkompagni på den anden side af havnen. Derover kom jeg sjældent, det var for langt væk.

DAKs kran var den mest moderne. Den havde både en bevægelig "bro", samt svingkran. Den dækkede derfor et stort rektangulært område, og arbejdede hurtigt og effektivt. Med eller uden juletræ i toppen af kranudliggeren.

Kul til gasværket kom med skib fra New Castle eller Polen. Som jeg tidligere har fortalt, kom der under strenge isvintre kul til gasværket via havnebanen. Så kom kullene fra Ruhrdistriktet. New Castle, Polen, Ruhr, jo, det passede alt sammen med, hvad vi lærte i geografi i skolen. Det var også dengang, at hvis man ikke kunne sige andet om en dansk provinsby, så kunne man da altid sige, at den var et vigtigt jernbaneknudepunkt. Det er der vist ikke mange, som kan prale af i dag.

De tyske godsvogne var en fryd for mig. Gamle, slidte, højsidede vogne fra både før, under og efter anden verdenskrig. De hed fx Ommr 33 eller Omm 52. Det lille uskyldige r betød, at vognen kunne omstilles til russiske bredspor. Så kunne man jo tænke på, hvornår det mon havde været aktuelt. De ældste var med mere eller mindre splintrede træsider, de nyere med profilerede stålsider, som var kraftigt bulede. Alt sammen spor af krangrabbernes ublide arbejde.



Kul til gasværkerne i Horsens og i Odder (RW64)

Når der kom kul med skib til gasværket, skulle en mindre del sendes til Odder Gasværk. Så kom Odderbanens åbne godsvogne til ære og værdighed. HOJ, Horsens Odder Jernbane, og de andre horsensianske privatbaner, havde en del åbne, lavsidede og sortmalede godsvogne med grå sidestøtter. Ca. 10 af disse og lidt P_B vogne fra DSB kunne dække behovet i Odder indtil næste skibsladning. Selvom Odderbanen lå lige nord for havnen, var der ingen sporforbindelse. Kulvognene blev derfor møjsommeligt sammen med dagens øvrige høst rangeret til stationen af DSB, en strækning på næsten 3 km. Næste formiddag kunne man så se dem i særtog til Odder trukket af Odderbanens Frichs diesellokomotiv - passerende deres udgangssted med få hundrede meter.

I den normale dagligdag spillede jernbanen en mindre rolle for kul og koks. Her var det et samspil mellem skibe, kulgårde og lastbiler, som dominerede. Kulgårdene var omkranset af store, kraftige, sorttjærede bjælker, som duftede dejligt på varme sommerdage. Fra kulgårdene fyldte kranerne dagligt de mange, små siloer, hvorfra lastbiler og hestetrukne vogne via nedfaldsslidsker hentede kul og koks til byens og omegnens brug. Ofte blev de fyldt direkte i sække via et veje/måleapparat.

Både fra krangrabberne og fra slidskerne dryssede der af og til lidt kul af på kajen. Her gik så de fattige kulsamlere med deres sække slæbende efter sig og samlede stumperne op. Lidt havde bestemt også ret dengang.

Min havn

Lidt længere mod vest lå den del af havnen, som jeg delvist kunne se fra mit værelse, det var “min” havn.



Udsigt fra mit værelse ned mod "min havn". Forrest Stjernholm Trælasthandels kontorbygning og lager, som efter tilbygning har taget noget af udsigten over havnebassinet. Helt til højre ses Tutteluttens hus og ved siden af købmanden, hvor der ofte var høj stemning udenfor på fortovet. På Odderbanen passerer en Triangel motorvogn, sandsynligvis et særtog, da der normalt kun kørte skinnebusser. Sådan går det tit, det almindelige bliver ikke bemærket og fotograferet, men da der kom en Triangel motorvogn, så kom fotoapparatet frem! (RW63)

Det var her jeg startede dagens ekspedition. Jeg gik ned ad Gasvej langs Stjernholm Trælasthandel, som havde bygninger på begge sider af vejen. Her hvinede rundsavene: iijjaauuum, iijjaauuum, iijjaauum, mens lastbiler og hestevogne kørte til og fra. Lastbiler var dengang kortere end i dag. Derfor var førerhuset bygget så smalt, at der kunne ligge træbjælker og andre lange stykker helt frem til fronten på bilens højre side - modsat førersædet, så chaufføren kunne komme uhindret ind og ud. Stjernholms lager på den anden side af Gasvej over for vores hus er i dag blevet til vognmuseum som en del af Industrimuseet.

Stjernholm gik helt ned til de toppede brosten på Niels Gyldingsgade. Langs den mod øst gik Odderbanen, og mod vest lå Odderbanens trinbræt, Horsens Havn. Længere mod vest lå både Odderbanens og havnebanens spor direkte i vejbanen. Odderbanens spor gik helt tæt langs fortovet, hvor der i husrækken lå små butikker og barberen, hvor jeg blev klippet. Når jeg sad hos ham, kom skinnebussen kørende lige uden for vinduerne - hver anden gang i vejens højre side, hver anden gang mod færdslen i venstre side! Så brugte den hornet, trafikken passede på, og der skete aldrig noget. Så vidt jeg husker...

I begyndelsen var Odderbanen kun sikret med krydsmærker. Der var mange overkørsler langs havnen, så skiltene med Giv Agt stod tæt, og lyden af Oddergrisen hyl kunne høres i lang tid, når den var i området. Senere kom der blinklys med klokker, så var det klokkeklang, der lød i lang tid.

Når Odderbanens spor var passeret på min vej til havnen, lå der inde til venstre en noget speciel virksomhed. Det kan nok bedst betegnes som den tids renseanlæg. Det var højest en slags grovmekanisk rensning af byens spildevand, eller dele heraf. Slammet blev lagret på et lille, hegnomkranset område. Herinde på slammet voksede tomatplanter, for tomatfrø går lige igennem, som det blev forklaret.



Den tids "renseanlæg" var blot et bassin. Billedet er fra 1964, hvor anlægget vistnok var taget ud af brug. Helt til højre ses Havnearbejdernes Hus (RW)

Men slammet skulle bruges. Derfor var der en dybtliggende opsamlingsbrønd, hvorfra en hestetrasket vogn kom og hentede det. Slammet kom op fra brønden med et primitivt spil og en lille spand. Nede i brønden stod en mand i waders og skovlede op i spanden. Når vi kiggede ned, fik vi stanken lige i hovedet. Den var fæl. En dag så vi, at han lukkede bukserne op og tissede lige ud i slammet. Siden den dag hed han ikke andet end Tissemand. Men hvad skulle han ellers have gjort? Der var ikke noget med ordentlige toiletforhold m.m. Og hvad værre var, slammet kunne måske have udviklet dødelig giftig svovlbrinte, når han gravede i det. I dag skulle luften have været målt, han skulle have båret lufttæt maske med frisklufttilførsel, og der skulle have været en ekstra vagtmand oppe på jorden. Eller man ville forhåbentlig have løst det mekanisk.

Lidt til højre for slambedene lå Havnearbejdernes Hus. Her mødtes de om morgenen og ventede på hyre. Det var som på andre havne nærmest hvid slavehandel. Det svingede meget, hvor mange der skulle bruges. Var der ikke arbejde, kunne man tage hjem, sidde i husets varmestue og få lidt kaffe og en hyggesnak, eller som nogle få gjorde, gå over til købmanden på hjørnet af Gasvej og Niels Gyldingsgade. Herovre steg stemningen i løbet af dagen. Når jeg gik forbi på vej til havnen sidst på eftermiddagen var stemningen som regel på retur. Nogle lå ned foran forretningen, mens andre stadig var i stand til at drikke. Der blev råbt og diskuteret, men jeg er aldrig blevet generet. Mange af dem kendte jeg af udseende, og nogle af dem af navn. Det var trods alt en lille by.

Inden man kom til selve kajgaden lå JAFs administrationsbygning til venstre, lige over for et mindre pakhús. Herefter åbnede udsynet sig over hele den Ny Havn. Midt i den lå Øen, en lille ø med bolværk rundt om. Det var resterne af gammelt land. Det var et meget populært sted for mågerne, som her boede totalt ugeneret af mennesker. Jeg har aldrig set andet end måger på Øen.

Straks på selve havnen lå DAG, Dansk Andels Gødningsforretning. Her skete - måske uventet for nogle - mange spændende ting, som jeg vil vende tilbage til. Lidt længere mod vest lå den imponerende Toldbygning, tegnet af den landskendte arkitekt Hack Kampmann i 1913. Heldigvis ligger den der endnu, en flot, flot etatsbygning. Hvad der foregik derinde, havde jeg ingen anelse om. Den virkede som en lukket borg midt i al aktiviteten. Men Ibs far, Axel Theophilus, arbejdede der. Hvis du har læst Den Røde Mandolin af Henning Mortensen, så ved du, hvem Ib er. Han slog sine folder i Horsens få år før mig. Den Røde Mandolin er en rigtig god bog. Sådan ville jeg gerne have beskrevet min barndom, men det kræver en kunstneråre.

Så, jeg beklager, vi fortsætter snarligen ad havnebanens spor!

Først vi jeg dog forsøge at være lidt mindre teknisk og fortælle lidt om vejr og vind, noget man ikke kan undgå at lægge mærke til på en havn, hvor land, vand og himmel mødes.

Vind og vejr

Om vinteren kunne det være meget koldt at gå på havnen. Ude fra fjorden kom en strid østenvind, som fæg om de høje bygninger og fór gennem de smalle smøger mellem siloer og pakhuse. Varede frosten længe nok, begyndte der at danne sig is, som generede de mindste skibe. Som det hed i vejrmeldingen: Advarsel om begyndende isdannelse. Mindre skibe uden isforstærkning frarådes al sejlads.

Blev det ved, måtte der isbrydes med Svitzers Garm. Den tog en tur ud gennem fjorden hver dag for at holde renden fri og sejlede lidt rundt i selve havnen for at bryde isen op. En sjælden gang kom en af statens isbrydere på en kort visit, vel nok mest af nysgerrighed, for de havde ikke pligt til at holde den kommunale havn isfri. Til sidst gik skibstrafikken helt i stå, det var vistnok i 1961.

Også på kajerne gav vinteren problemer. Sneen generede ikke kun lastbilerne, men også jernbanen. Sneen kunne blive så sammenpresset på skinnerne, at selv ikke lokomotivet kunne stå fast. Når det skulle starte, smuttede hjulene rundt. Det så voldsomt ud, stænger og stempler for frem og tilbage som ved høj hastighed - men intet skete. Nogle gange fik friktionsvarmen den kompakte sne til at forsvinde, andre gange måtte der grus på skinnerne for at komme videre.

Det var koldt for rangerfolkene, som hele tiden skulle tage fat om håndtag, koblinger og andre iskolde stålgenstande. På sådanne dage krøb de hurtigst muligt sammen i F-maskinens lille førerhus, hvor ilden fra fyret varmede godt op. Jeg måtte nøjes med at hoppe og småløbe, og så i øvrigt smutte hurtigt hjem, når det blev for koldt.

Vinden i sig selv spillede sjældent nogen rolle. Sejltiden var for længst ovre, selvom en del mindre skibe stadig også havde sejl, vel mest for at spare brændstof under gunstige vindforhold. Men ved havnemanøvrer kunne en kraftig vind drille. Et stort skib uden fart har vinden gode muligheder for at presse i en uønsket retning.



I vinteren 1963/4 kom stævnen fra et skib under en vinterkuling ind over kajen og greb fat i gitterkonstruktionen til JAFs sugeanlæg, så hele konstruktionen styrtede sammen. Det så voldsomt ud, og der måtte tilkaldes hjælp fra Falck for at få samling på de væltede stumper. Så vidt jeg ved, kom ingen mennesker til skade. Sugelanlægget brugtes til at suge korn op fra skibenes lastrum - via en slange forbundet med rør ind til siloen.

Stævnen fra et stort skib har væltet JAFs sugeanlæg (RW64)

Stemningen på havnen om vinteren var helt forskellig fra de andre årstiders stemning. Der var om vinteren ingen tilfældige gæster, som lige kom forbi, der var kun de rigtige, de professionelle - og så mig. Det blev tidligt mørkt, så de karakteristiske gule natriumlamper blev tændt før dagens dont var ovre. De var - ifølge min far - sat op for at gøre det mere tydeligt, at man var på et særlig farligt område. Hele havnen lå badet i deres sælsomme gule lys, også sneen og isen blev gul. Men på sin vis var det ganske hyggeligt.

Mærkeligt nok husker jeg bedst havnen fra sådanne kolde vinterdage. Måske er det fordi, oplevelsen var mere intens, jeg frøs, der var glat på brostenene, skibenes og lokomotivets røg og damp stod sort og hvid mod frosthimmelen, eller det hele var hyldet i tågedis. Og så var der fraværet af amatører. Om vinteren var det min havn, og min alene.

Højsommeren kunne næsten være kedelig, for der var mindre trafik af skibe og godsvogne, og der var mere eller mindre ferielukket rundt omkring. Så var det alligevel, som om ferielandet, stranden, og sommerhuset i Kalundborg trak mere. Men også sommeren og varme forårs- og efterårsdage kunne have sin helt egen stemning og lugt. Solen glimtede kraftigt i vandet, plankerne omkring kulgårdene duftede af tjære, siloernes betonoverflader var ganske varme af solen, foderkagerne lugtede sødt, og mellem skinnerne begyndte kornet at spire. Så gik jeg ofte blot og slentrede langs kajen, nød solen og drømte.

En drøm bliver til virkelighed

Rangerlokomotivet skulle næsten hver dag hente tomme vogne og hensætte fyldte vogne med kunstgødning ved DAGs lager (Dansk Andels Gødningsforretning), som jeg havde direkte udsigt til fra mit værelse. Her brugte rangerfolkene ofte stødrangering. Skulle eksempelvis tre tomme vogne

erstattes med to læssede, hentede man de tre tomme fra sidesporet, trak dem ud på hovedsporet og kobled dem af. Så gav lokoføreren den lille F-maskine fuld damp - ofte så hjulene spandt på skinnerne - og bremsede hurtigt igen, så hårdt, at hjulene skred. De tre tomme vogne havde nu fået så meget fart på, at de af sig selv kunne løbe til venstre ad hovedsporet. Sporskiftet skulle hurtigt skiftes inden resten af rangertrækket fortsatte til højre ind på sidesporet med de to læssede vogne.

På denne måde slap rangerfolkene for en ekstra gang frem- og tilbagekørsel på hovedsporet. Stødrangering var fascinerende at se på, og blev anvendt andre steder på havnebanen. De løbske vogne blev som regel overladt til sig selv, og de løb sjældent særlig langt. Hvis der var problemer, entrede en rangermand hurtigt en bremseplatform og drejede af alle kræfter bremsehjulet rundt til vognene stod stille.



Jeg fik aldrig taget et billede af F-maskinerne på Horsens Havn. Men i Kalundborg kørte litra F, nr. 685 på kulhavnen omkring 1964 (RW64)

Sådanne løbske vogne var naturligvis fristende at entre for andre end rangerfolkene. Jeg gjorde det aldrig - for så var det slut med accepten.

Men en dag måtte nogle have gjort det, for pludselig kom rangerformanden hen til mig og skældte mig ud for at have hoppet på vognene. Jeg var rystet, og nægtede på det skarpeste. Han så ud til at tro på mig.

Næste dag var jeg på havnen igen. Selvom deres mistanke pinte mig, skulle det ikke holde mig tilbage. Og så skete det, jeg måske nok en gang imellem havde drømt om, men aldrig turdet håbe på: Lokoføreren tilbød mig en tur i F-maskinen! Jeg husker stort set intet fra turen. Jeg tror, jeg var med en times tid. Da jeg kom hjem, kunne min mor straks se, hvad der var sket. Det var første og - indtil videre - sidste gang, jeg har kørt i et damplokomotiv, og så endda i normal tjeneste på min egen havnebane.

Et jernbaneteknisk unikum

Gødning i papirsække kom fra gødningsfabrikkerne i Nørre Sundby og Fredericia til DAG i almindelige lukkede godsvogne eller i åbne P- godsvogne med fast presenningdækning. Sækkene blev smidt ned på et transportbånd, som afleverede dem til endnu et bånd, og således videre helt ind til den høje stak inde på lageret, hvor sækkene blev båret på plads.

DAGs læssespor gik rundt om pakhuset i en meget skarp kurve. Den var så skarp, at der var anvendt et ganske særligt spor her. Alle spor på havnen var dengang lavet af to gange to skinner, idet der lige inden for den almindelige køreskinne lå en skinne yderligere (ofte en ældre, slidt skinne). På den måde kunne brostenene lægges helt op til skinnerne og biler og andre kunne passere uhindret overalt. I dag er sådanne skinner afløst af selvrensende skinner med hævet bund, så hjulflangen kan trække og skubbe skidt op - sådan som sporvognsskinner har været udformet i masser af år. Den gamle udformning gav mulighed for, at sten og kulstumper kunne sætte sig generende fast mellem de to skinner. Eller cykelhjul kunne blive låst fast, så man væltede og hjulet eksede. Det var en af årsagerne til, at jeg stort set aldrig cyklede på havnen. Jeg følte mig mest sikker til fods.



Til venstre ses lidt af JAFs silo, samt JAFs pakhus og kontor. Bagved ses havnens pakhus brugt af DFDS og DAGs pakhus med godsvogne foran på det skarpeste spor i Danmark. På den anden side af havnebassinets ses Grabows store silo og den gamle, runde silo. På billedet kan man tælle ikke færre end 5 havnekraner samt et par mastekraner (RW64)

DAGs yderste skinne mindede om en sådan selvrensende sporvognsskinne, men der var en afgørende forskel: Den hævede bund lå så højt, at hjulet kørte direkte på flangen. Det betød, at der var en større hjuldiameter på den ydre skinne, idet den indre skinne var helt normal. Da jernbanehjul sidder fast på akslen, kunne vognene derfor køre rundt i det skarpe sving, uden at hjulene kom til at glide på den ydre eller indre skinne - på samme måde, som en keglestub triller rundt i en kurve.

Helt lydløst gik det nu ikke rundt i svinget, ikke alle vogne passede lige godt til det snedige koncept. Det hårde stål skreg og hylede. Men der var flere finurligheder. Rangermaskinen kunne med sine 3 fastkoblede aksler ikke køre i kurven, hverken F´eren eller senere MH´en. Når vognene var skubbet ind i kurven under knagen og piben, blev det derfor overladt til DAGs personale at flytte dem. Det skete vha. et motordrevet spil, som stod ved kajkanten. Med en stålwire fastgjort til en passende vogn kunne hele togstammen trækkes den ene vej - eller den anden, når wiren blev lagt gennem en løbeblok i den anden ende af kajen.

Så vidt så godt. Men kurven var også så skarp, at de almindelige skruekoblinger ikke kunne skrues langt nok ud. Derfor blev alle vogne afkoblet inden kurven og i stedet for forsynet med lange kæder mellem trækkrogene. Kæderne lå i en bunke op ad DAGs pakhus. De var tunge, så rangerfolkene trak dem hen over brostenene, når de skulle på og af. Det var en karakteristisk lyd, som jeg kunne høre helt op på mit værelse - og som betød afgang, hvis jeg havde glemt tiden, eller de var kommet tidligere end normalt.

Klunk,
kæden rammer brostenene.
Klunk, klunk,
kæden slæbes over brostenene,
af rustbrune arbejdshandsker.
Det gnistrer.
Klunk, klunk,
kæden kastes i en bunke,
klar til næste dag.
Klunk.

Senere lærte jeg på DTU i faget byplanlægning, som også handlede lidt om jernbaner, at denne specielle sportype kun fandtes to steder i Danmark: Ved Brdr. Dahls sidespor i Valby og på Horsens Havn. Radius i kurven var 35 m. Omsat til modeljernbane, H0 1:87, svarer det til 40 cm. På en modelbane kører et eksprestog med lange personvogne snildt gennem en sådan kurve med en hastighed, som svarer til 200 km/t. Altså en ganske urealistisk nedskalering af virkeligheden. Det er derfor, det ser så hidsigt ud, når modeltog kører gennem de ofte alt for krumme kurver på modeljernbaner.

Arbejde til alle

Udover pr. jernbane kom der også gødning med skib til DAG. Oftest kom det i løs vægt, som blev losset med den lille kran, som var det havneredskab, jeg havde tydeligst kig til fra værelset. Kranen havde en primitiv grabmekanisme med kun en motordrevet wire. Når grabben gled ned i skibets lastrum stod den fuldt åben, den kunne ikke andet end gå nedad uden at lukke. Så snart kranføreren trak den opad, lukkede grabben sig om de små, runde gødningskugler. I en bestemt højde hang i en fast wire uden motordrev en gribeanordning, som låste sig fast i grabben. Så svingede kranføreren grabben ind over en lastbil eller hen over tragten til pakhusets transportbånd. Så snart han firede på wiren, åbnede grabben sig, og gødningen gled ud af den. Han kunne altså ikke sænke grabben i lukket tilstand. Men jeg har aldrig oplevet, at han tabte eller spildte et læs. Kranen kunne køre på langs ad kajen, ikke på tværs. Så alt i alt havde den begrænsede manøvremligheder. Men den var flittigt i brug, også om natten, hvis skibet var stort.



*Den lille kran ved DAGs pakhus, som jeg kunne se fra mit værelse.
Der losses korn fra en lille coaster, måske fra Endelave.
I starten af 60'erne var engelske Bedford det mest almindelige lastbilmærke (RW63)*

Det sjoveste var nu, når gødningen kom i sække med et gammelt dampskib. Udover den lille kran – som kunne tage op til 15 sække – var der så også gang i skibets lastebomme. En bom var fastgjort over lasten, og en anden var fastgjort over kajen. Til hver bom var knyttet et dampdrevet spil, styret af en mand. Han stod, så han ikke kunne se ned i lasten eller på kajen. Derfor var der en hjælper, som med kodede arm- og håndbevægelser dirigerede ham. Først trak det ene spil lasten af typisk 6-8 sække omgjort med bånd op af lastrummet. Så tog det andet spil over, så sækkene svingede ud over rælingen og ind under bommen over kajen. Og så kunne sækkene sænkes ned på en lastbil eller afsætterpladsen til transportbåndet ind til pakhuset.

Alt dette skete under de herligste stønnelyde fra de dampdrevne spil. De spruttede og hvædede, mens den hvide damp fossede ud af de utætte rør og stempler.

Men spillene var ikke nemme at styre. De store cylindre trak kun i wiren, når håndtaget var trukket godt tilbage. Blev det slækket for hurtigt, nærmest faldt lasten ned. Det gav ofte anledning til farlige situationer. Eller også kunne sækkene skride ud af de omgjorte bånd. Det var livsfarligt at stå under dem, en sæk på måske mere end 25 kg fra flere meters højde kunne slå en havnearbejder ihjel på stedet. Der var da også en konstant råben og prajen. Flere gange oplevede jeg kraftige skænderier, når det var lige ved at gå galt, men heldigvis oplevede jeg aldrig ulykker. I dag ville Arbejdstilsynet aldrig have accepteret sådan noget, håber jeg.

Udover spilfører og dirigent var der på hvert hold to - tre mand i lastrummet, som slæbte sækkene frem til lastepladsen, og et par stykker på lastbilen eller ved transportbåndet til at tage sækkene af og lægge dem på plads. Og så var der den fine mand, som stod på dækket og på en blok noterede, hvor mange sække der blev losset. Med tre - fire hold kunne der være 25 mænd i gang med losningen af sådan et skib! Og så var der folkene inde på lageret, chaufførerne på lastbilerne, matroserne, som bankede rust og maledede, skibsprovianteringen, som kom med proviant, osv. Der lugtede af damp og kulrøg, fed dieselos fra lastbilerne, kemisk af gødning og af frisk havnevand. Jo, dengang var der lyde, lugte og liv på havnen.

Gris'båden er kommet!

Der gik kun få rutebåde på havnen. Faktisk husker jeg kun tre: DFDS' fragtruteskib Riberhus til København, færgen Ravnsborg til Endelave og en kort overgang en (ældgammel) passager- og bilfærge til Falkenberg i Sverige.

Riberhus kom tre gange om ugen: Mandag, onsdag og fredag formiddag. Hun lagde til ved DFDS' fine gamle pakhus, hvor også havnekontoret havde til huse. Riberhus kom direkte fra Kvæsthusbroen i København, hvor alle provinsbådene udgik fra, og hun sejlede tilbage igen til København via Vejle. Det var en lille, moderne fragtbåd med plads til enkelte passagerer i et par kahytter. Jeg oplevede desværre aldrig at sejle med hende, det må have været en smuk tur.



DFDS' fragtruteskib Riberhus. Bag stævnen skimtes Endelavefærgen Ravnsborg (RW63)

Riberhus havde et par effektive eldrevne mastekraner, som hurtigt fik losset og lastet skibet. Al stykgods var placeret på paller. Både i lastrummet og på kajen skete transporten med gaffeltrucks. I de få timer, Riberhus lå ved kajen, var der en intens aktivitet med gaffeltrucks ind og ud af pakhuset. En vigtig transport var Tuborg øl og vand, idet Tuborgs depot havde til huse i pakhuset.

Carlsbergs depot lå i Inderhavnen, de brugte konsekvent jernbanevogne til transporterne fra bryggeriet i Valby. De store ølkasser med 50 flasker i hver kom i de hvidmalede privatvogne med Carlsbergs store, flotte logo på siden.

Da Riberhus var en morgen- og formiddagsbåd, kunne jeg kun følge den, når jeg havde ferie på almindelige hverdage. Men jeg kunne se masterne fra mit vindue hver mandag, onsdag og fredag morgen. Og i december havde hun naturligvis et juletræ i mastetoppen.

Færgen Ravensborg var opkaldt efter ejeren, som også kørte med busser fra Horsens til Juelsminde og andre steder i Bjerre Herred. Ravensborg var en lille bred færge med en relativ stor passagersalon, men uden plads til biler og andre køretøjer. Den sejlede normalt mellem Snaptun og Endelave, men en enkelt dagtur gik helt ind til Horsens Havn på en plads mellem DAGs og DFDS' pakhuse. Her hentede den gods til øen: Foder, gødning og andre sager til landbruget, samt kolonialvarer og andre daglige fornødenheder til Brugsen. Og den kom med øens produkter, korn og - frem for alt - grise til slagteriet.

- Gris'båden er kommet!

Tuttelutten kom farende, når der var grise fra Endelave. Så sku' vi på havnen, hurtigt! Dyrene stod i det fri på det lille fordæk foran passagersalonen. De blev hejst i land med den lille mastekran. Der blev lagt to løkker omkring kroppen, en bag forbenene og en foran bagbenene. Når rebene strammede til, hvinede og hylede grisene af skræk og vel også af smerte. Det kunne høres helt op på mit værelse. De arme dyr havde vilde, ulykkelige øjne. Det var en voldsom oplevelse, som var både fascinerede og afskyvækkende. Vi havde ondt af dem, men vi måtte se det.

En enkelt gang oplevede jeg at sejle med Ravensborg fra Horsens til Snaptun. Det er faktisk den eneste gang jeg har sejlet i selve havnen. Turen ud gennem fjorden var og er meget smuk.

Hamp og rotter

De fleste skibe i havnen var mindre coastere og lignende småskibe. Enkelte var hjemmehørende i Horsens, fx coasteren Hela, som senere (eller en navnesøster) blev herostratisk berømt for Danmarkshistoriens største forsøg på hashsmugling. Den blev lokket i en fælde syd for Fyn med flere tons hash om bord.



Hela af Horsens og en græker (med flaget på halv). Til venstre en svensk O-vogn med tømmer fra Sverige. Længere mod øst ses DAKs moderne svingkran i funktion (RW64)

Af og til hændte det, at der kom så store skibe, at de skulle have bugserassistance. I flere år var det Svitzers Garm, som hjalp til. Det var imponerende at se den lille, tætbyggede bugserbåd ligge på siden af et stort skib og med stævnen langsomt presse det til kaj. Kommunikationen mellem de to kommandobroer skete med hornene. Det lød sjovt, når et stort, gammelt kulkib gav tre meget dybe trut med dampfløjten, duuut, duuut, duuut, og så den lille bugserbåd svarede med tre høje toner i sit tågehorn, dut, dut, dut. Når den store skrue på en kæmpe gik i gang, piskede den en malstrøm op bag skibet, mens skidt og møg fra bunden blev hvirvlet op, og mågerne dykkede ned efter lækkerbiskener.

De store, gamle skibe havde fortøjninger af lårtykke hampereb. De kunne ikke bare lige kastes i land. Først smed matrosen en lille tovværkskugle hæftet til en tynd line ind til manden på kajen. Med den tynde line trak han en kraftigere line i land. Den kraftige line var i den anden ende bundet til selve det tykke hampereb, som så vidt muligt uden at røre det snavsede vand blev trukket ind på kajen. Rebet var for tykt til, at man kunne binde knob med det, så det var altid forsynet med en fast løkke i enden, som blev lagt omkring en af de store granitpullerter.

De store skibe var mest fra udlandet, fx Tyskland, Polen, England, Grækenland og Malta. Når fortøjningerne var lagt, satte matroserne rotteplader på de store hampereb. Det skulle hindre havnens rotter i at løbe op ad fortøjningen og om bord. Vi drenge mente nu snarere, at det hindrede skibets rotter i at komme i land.

Mens skibene lå i havnen og blev losset eller lastet, havde matroserne travlt med at banke rust og male udvendigt og indvendigt. Ydersiderne blev klaret fra bolværket eller fra en lille flåde, som mange skibe havde med til det formål. Når de var færdige, skrev de skibets navn og måske også datoen på kajsiden. Sådan blev alle kajsider fyldt med sjove navne.

De største skibe kom med foderstoffer til fx Jydsk Andels Foderstofforretning (JAF) eller Grabow, begge forretninger havde kæmpe betonsiloer bygget omkring 1960. Den første, store betonsilo var Havnemøllens på den anden side af havnen. Alle tre siloer blev opført i glideforskalling på få uger. Det var noget, som ændrede havnens silhuet radikalt. JAFs silo kunne jeg se fra værelset. Den blev opført ikke længe efter en voldsom brand i et af deres ældre pakhuse.

To unge havnearbejdere

Der kom meget forskelligt gods til og fra havnen. Jeg har allerede omtalt kul, gødning, foderstoffer og grise. Godset var dengang synligt, det var ikke som i dag skjult i containere. Og en anden stor forskel er, at dengang var det tilladt gå rundt på en havn. Det var et offentligt areal. I dag sker de fleste aktiviteter på lukkede havnearealer: Containerterminaler, bulkhavne eller oliepierer, hvor der ikke er offentlig adgang. Efter 11. september 2001 er endvidere mange havne blevet lukket med hegn for at undgå terrorangreb, inkl. dele af Horsens Havn.

Et almindeligt produkt, som kom med skib, var ruller af tyndpladestål, som vejede flere tons. Jeg tror, de blev brugt af forskellige maskin- og beholderfabrikker, fx Møller & Jochumsen, og måske også af mælkekondenseringsen til dåser. Der kunne kun være få ruller på en lastbil. Hvis kranen afleverede lasten lidt for hurtigt på lastbilens lad, gyngede bilen voldsomt i fjedrene.

*Tyndpladestål
til byens
fabrikker
(RW63)*

En anden markant godstype på havnen var forarbejdet træ fra de nordiske lande til de to store trælastere: Horsens Trælasthandel, som var størst, og Stjernholm Trælasthandel



på Gasvej. De store træmængder duftede dejligt af fjeld og nåleskov. Træet kom mest med skib, men også på svenske godsvogne. Det var de karakteristiske O-vogne, som man dengang kunne se i tusindvis overalt i Sverige og altså også lidt i Danmark. Det var åbne vogne med aftagelige sidestøtter at tynde stålrør. Til yderligere fastholdelse af godset var der tynde jernplader langs siderne, som kunne lægges ned på vognbunden, hvis ikke der var brug for dem. Mellem stålrørene kunne der trækkes spinkle jernkæder, endnu en mulighed til at holde godset på plads.

Træet var beskyttet af presenninger. Det var rangerfolkenes opgave at lægge dem sammen på reglementeret vis, når trælasternes folk havde hentet træet på lastbiler og skubbet presenningerne sammen i en tilfældig bunke. Sammenlægningen af de store presenninger mindede mig om min mor, når vi skulle lægge en stor dug sammen efter en middag med mange gæster.

Når vognene kørte tomme bort i dagens rangertræk, raslede jernkæderne, mens stålpladerne rumlede højlydt mod vognbunden. Det var en letgenkendelig lyd, som kunne høres langt væk - over det meste af Skandinavien.

Et andet nordisk produkt var papirruller til fremstilling af aviser. De kom med skibe, som lagde til i Inderhavnen, hvor der var papirlager til byens aviser. Dengang var der tre: Horsens Socialdemokrat, den konservative Horsens Avis og venstrebladet Horsens Folkeblad. Kun folkebladet har overlevet.

Engang lykkedes det Henrik og mig at deltage i losningen af sådan en papirbåd. Jeg havde glemt alt om den historie, men efter min mors død dukkede en kopi af et brev op, som jeg havde sendt til min onkel Esbern. Han havde under en oprydning syntes, at mine forældre skulle have en kopi. I brevet fortæller jeg om dagens dont. Når kranen havde placeret rullerne på afsætterpladsen, rullede vi dem ad brede planker ind i lageret. Der var ikke en ret linje fra afsætterplads til lager, så et par steder skulle rullerne drejes. De var for tunge til, at man kunne gøre det manuelt. Derfor var der nogle små

drejeskiver i knækpunkterne, så man kunne dreje rullen i det vandrette plan og fortsætte rulningen i den ny retning.

I dag kan jeg godt nok undre mig over, at vi fik lov til det. Det var trods alt store ruller, som vejede mange kilo. En fod det forkerte sted ville blive svært skadet. Men dengang troede man nok mere på store børn og unge mennesker som en seriøs arbejdskraft.

Sydhavnen og endnu længere væk

Det var langt fra hver dag, at jeg nåede ud i alle kroge af havnen og dens nærmeste omegn. Havnen dækkede et stort område, og der var som regel nok at se på i min del af havnen.

Allerfjernest, helt ude på den anden side af Collstrops Imprægneringsanstalt, gik Grønlandsvej langs åen. Her lå en stor skurby ret over for lossepladsen. Skurbyen på Grønlandsvej var ikke en direkte del af havnen, men skurbyer har det nu bedst i læ af havne. Her er tolerancen og pladsen større end andre steder i samfundet. I dag ville man have betegnet skurbyen som slem slum. Det var den nok også dengang. Engang imellem gik vi - for jeg gik der aldrig alene - en tur forbi derude og gyste. Det var næsten som da Rip, Rap og Rup gik forbi Pengeløse i solohæftet, Jul i Pengeløse. Her endte det med, at de fattige fik del i Onkel Joakims penge. På Grønlandsvej skete ingen mirakler, men til sidst fandt velfærdsstaten vel også en løsning her.

Collstrops Imprægneringsanstalt var en stor træforarbejdningsvirksomhed. Den modtog opskårne råsveller, træmaster mm fra savværker rundt om i Jylland, pr. jernbane og pr. lastbil. Måske modtog de også bøgestammer, som de selv skar op – med jeg er ikke sikker. Alle "råvarer" kom ind i de forskellige ovne og trykkamre. Der blev de vakuumimprægneret, trykimprægneret eller hvilken metode man fandt bedst. Svellerne blev solgt til DSB og kørt bort på toplæssede P_B vogne, statsbanernes åbne standardgodsvogn. Der var næsten hver dag 3 - 4 vogne med sveller fra anstalten, nogle gange væsentligt flere.

Der gik en del rangerspor ind på fabriksområdet, hvor de forgrenede sig over de store lagerområder. Ved sporindgangene var der låger, som kun blev lukket op, når rangerlokomotivet skulle igennem. Området var som et af de få steder lukket land. Der var også et netværk af smalsporsbaner, hvor træet kørte på små vogne direkte ind og ud af imprægneringskamrene. Inde fra det store, indhegnede område hørtes dagen lang lyden af motorsave, eerrnn, eerrnn, eeeeeerrnn. På afstand var det ikke en irriterende lyd, det var blot et lydtæppe af aktivitet, som hørte op ved dagens slutning.

Mellem imprægneringsanstalten og skurbyen langs åen lå eksportstaldene. Her var der marked mindst en gang om ugen. Området var forbeholdt bønder og opkøbere, jeg har i hvert fald aldrig været indenfor. Kvæget kom mest med lastbil fra oplandets gårde, og blev kørt bort igen i lastbiler. Af og til blev banen også brugt. Der var en læsserampe til dyrene, hvor de blev trukket og skubbet ind eller ud af DSBs kvægvogne, litra Q, hvor Q stod for Qvæg. Det havde de heddet i mere end 100 år.



Havnens to store kraner (RW63)

Længere mod vest lå et privat svineslagteri, hvor der stank af afsvedne svinekroppe. Det lå tæt ved Odderbanens lille remiseanlæg, hvor der var rester af en drejeskive og diverse småhuse og afsætningsspor. Jeg tror dette anlæg allerede i min tid var under afvikling, og der var en egen kriblende stemning af fortid og forfald. Anlægget lå for sig selv et godt stykke fra stationen, hvor privatbanerne havde deres hovedaktiviteter, fx en stor rundremise med tilhørende stor drejeskive. Her kunne der stå mange lokomotiver. Denne remise eksisterer endnu, men uden spor.

Den sydlige del af Inderhavnen var domineret af pakhus, siloer og det store kølehus. Til kølehuset kom mærkelige, fremmedartede kølevogne, men også nogle af DSBs gamle hvidmalede kødvogne, samt DSBs nye, flotte stålkølevogn, litra IKA. Den byggede jeg en træmodel af til min modeljernbane. Kølehuset vendte mod nord, så der var altid koldt deromkring. Og så lugtede der af rå kødkroppe, en ubehagelig lugt.

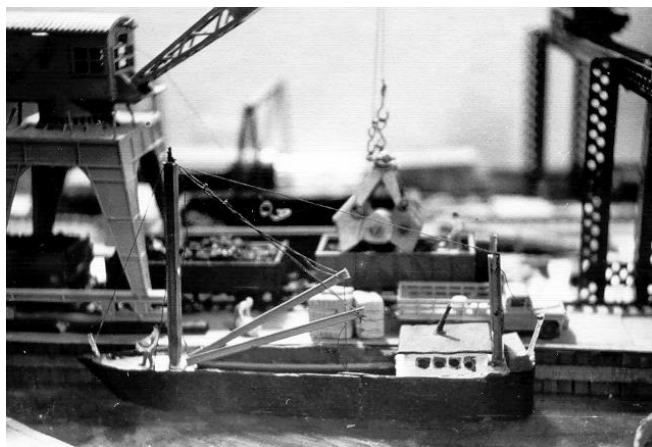
Langs kajen i Inderhavnen var der to store, moderne kraner, som ejedes af Horsens Havn. De havde en fleksibel udligger, som lignede hovedet på en knejsende kæmpejernhest. Hovedet nikkede adstadigt, når de skulle strække sig ind over skibenes lastrum. De kunne også køre på langs ad kajen med deres "spredte ben", så lastbiler og jernbanevogne kunne køre under dem. De blev brugt til alle godstyper, fx korn med grab og tyndpladestålruller på krog. Senere købte havnen en gul mobilkran, som kunne bruges overalt på havnen. Den fik nr. 3.

På sydsiden af pakhusene, ind mod imprægneringsanstalten, var der lyst og solrigt, og så lugtede der dejligt af træ og tjære inde fra imprægneringen. Her på bagsiden af havnen kom en del lukkede godsvogne med gødning og foder. Det var en stille del af havnen, uden den store biltrafik. Længst ude mod øst mod fyldpladsen i fjorden lå på sydsiden, som tidligere omtalt, Horsens Kulkompagni. Så langt ud kom jeg sjældent.

Når dagens rangeropgaver var udført, samledes alle vogne på sporet langs Odderbanen vest for Høgh Guldbergsgade. Der var normalt 10 - 20 vogne, nogle gange flere end 30. Så det var næsten et rigtigt godstog, når rangermaskinen satte i gang for fuld damp for at trække dagens høst ud til stationen. Det var en skøn blanding af hvide kølevogne, åbne og lukkede godsvogne fra Danmark og udlandet, tankvogne og ølvogne.

Oddergrisens sidste skrig

Når jeg sidst på dagen gik hjem fra havnen, var jeg fuld af inspiration og lyst til at lege med min modeljernbane. Her gik livet i Daneland også sin faste gang. Vognene blev læsset og losset på havnen, på bryggeriet, ved pakhusene og i skoven. Godstog fra landet, Musberg, Højby, Bjergsted og Sengeløse, samledes i Pærekøbing, hvor også dagens rangertræk fra havnen og godsbanegården løb ind. Så blev vognene sorteret på rangerbanegårdens rist ved frit løb fra rangerryggen. Herfra spredtes de igen til nye destinationer med deres ladninger af kul, træ, øl og vand, korn og gødning, samt allehånde stykgods.



Kalleborg Havn i Daneland (RW63)

Det hele foregik efter en præcis køreplan, som strakte sig over 45 minutter - eksklusiv læsning og losning. Og eksklusiv det tilhørende papirarbejde, for der var styr på mængderne i virksomhederne. Fx skulle der bruges et bestemt kvantum korn og humle til 10 kasser øl og et fast forbrug af kul på gasværket. Godsvognenes bestemmelsessteder blev indskrevet i en stor protokol, som så blev konsulteret under rangeringen.

I en periode førte jeg statistik over, hvor mange vogne der blev sendt af sted i de forskellige godstog. Jeg har altid haft en mani med at tælle vogne - specielt i rigtige godstog.

Engang så min storesøster mine flakkende øjne, da et langt godstog passerede. Bagefter sagde hun - lidt frækt - at det var da mærkeligt, at jeg bare talte vogne i stedet for at se på de spændende vogne i toget, når jeg nu var så toggal. Det var sådan set rigtigt nok, men jeg kunne ikke lade være med at tælle, og gør det også næsten ufrivilligt den dag i dag. Det skyldes nok, at jeg også altid har været lidt statistikgal, tal og især kurver og grafer har altid draget mig, og jeg har elsket at lave dem over alt muligt, ofte ganske unyttige ting.

Sådan var det også i en lang periode med Odderbanen, hvor jeg hver aften trofast talte antallet af godsvogne i dagens godstog fra Odder.

Odderbanen hed i Horsens ikke andet end Odderbanen eller Oddergrisen. I dag er den for længst nedlagt, og når man siger Odderbanen i dagens Danmark, menes banen fra Århus til Odder, hvis officielle navn den gang var Hads-Ning Herreders Jernbane, HHJ, og som i sin tid gik helt til Hou.

Det var den “falske” Odderbane, den rigtige gik fra Horsens til Odder: Horsens Odder Jernbane, HOJ.



Havnen og byen set mod vest fra den store gasbeholder. Odderbanens spor ses til venstre i billedet. Et par banearbejdere cykler på en dræsrine (kan ses mellem Q-godsvognen på havnebanens spor til venstre og den parkerede lastbil) i nederste venstre del af billedet (RW64)

Odderbanens spor lå, så jeg kunne se dem fra mit værelse. Der kørte trofast en rød skinnebus, grisen, stort set altid uden påhængsvogn (bivogn). For passagemængden var ringe, meget ringe. Jeg kan ikke køreplanen mere, men jeg mener, det var noget med en gris mod Odder ved 8-tiden om morgenen, tilbage i Horsens ved 10-tiden, mod Odder igen ved 12-tiden, tilbage og af sted igen ved 14-tiden, hjemme ved 16-tiden (hvor jeg ofte så den på havnen) og mod Odder sidste gang ved 18-tiden og hjem igen først på aftenen. Nogle gange, måske fredag, lørdag og søndag, var der også en aftentur med hjemkomst efter 22. Altså fire eller fem afgangene i hver retning. Måske har jeg glemt en enkelt dobbelttur, men det var i hvert fald ikke en imponerende service. Grisen levede da også sin egen stille tilværelse, mens busser og især privatbiler mere og mere overtog al trafik.

En gang om året skulle byens kommuneskoler på skovtur. Så blev de gamle personvogne med endeperroner taget frem. I de første år blev skovturstoget trukket af privatbanernes damplokomotiv, et kraftigt tenderlokomotiv.

Det var Odderbanens godstog, som interesserede mig mest, for her kunne jeg tælle vogne. Det var små tal, og de blev desværre mindre, som årene gik. Jeg vidste godt, hvad det betød. Nedlæggelsen rykkede nærmere, jo færre vogne der var med. Så det glædede mig altid, når der engang imellem var overraskende mange vogne, selvom det altid var små tal.

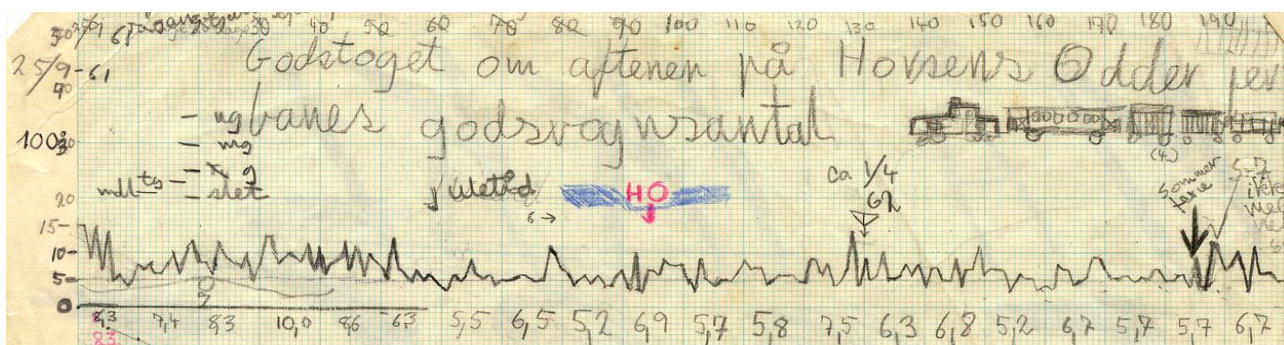
Jeg begyndte tælleriet i 1961. Dengang var der endnu ikke blink og klokker, så jeg måtte lytte efter lokomotivets fløjten, når det omkring tyve minutter i otte om aftenen kom østfra, hvor de mange ubevogtede overkørsler krævede et fløjt. Så var det af sted, op til vinduet i sydværelset - hvis ikke jeg allerede sad der og læste lektier.



Odderbanens godstog. Denne dag var der kun 3 vogne. Ukendt årstal, men sikkert tæt på banens sidste driftsår i 1967. Billedet er en gave fra genboens søn på Rønnevej (søn af fotograf Hjalmer Jørgensen).

Lokomotivet var en dieselelektrisk 4-akslet maskine på 375 hk, bygget af Frichs i Århus i 1953. Det endte sine dage som rangerlokomotiv på Stålvalseværket i Frederiksværk. Den første vogn var altid en kombineret pak- og togførervogn, den blev naturligvis også talt med. Derefter kom så typisk 5- 6 godsvogne: Et par af banens egne små, sortmalede, lukkede godsvogne, et par lukkede DSB-vogne, en åben godsvogn eller to og måske en enkelt udlænding.

Jeg har stadig graferne over vognantallet. Den første dag, den 25. september 1961, var der 15 vogne. Det var der også to dage senere. Dette tal blev aldrig senere overgået. I de følgende fire tælleår svingede tallet mellem 2 og 14 vogne med en svagt faldende tendens. Kul til Odder Gasværk kørte med særtog, og i de følgende dage kom de tomme vogne hjem med aftenens normale godstog, efterhånden som kulvognene blev tømt i Odder. Om efteråret var der også en del sukkerroetransporter, ellers var det kun de farverige Tuborg- og Carlsbergvogne, som afveg fra de almindelige vogne.



I alt talte jeg vogne 823 gange frem til sommeren 1965. Da startede jeg i gymnasiet og havde fået travlt med andre sager, samt mistet lysten til at tælle - eller også syntes jeg, at det var for tåbeligt eller måske snarere, for flovt? Jeg husker det ikke, pludselig stopper grafen med 4 vogne en udateret dag før eller efter sommerferien. Men så havde jeg også talt 5450 vogne!

I sommeren 1966 flyttede vi fra Gasvej til Rønnevej ved Nørrestrand. Jeg havde dog ikke helt glemt min gamle bane, for da den skulle nedlægges, sørgede jeg for at komme med det allersidste tog, tur-retur fra Horsens, med afgang 21.25 fra Odder den 31. marts 1967. Det var mærkeligt nok også første gang, jeg kørte med Oddergrisen. Jeg havde bestemt ikke bidraget til at holde den i live, 8 kr. og 25 øre for den sidste tur, det var alt. Odderbanen blev knap 63 år.

Horsens-Odder Jernbane		DANMARKS JERNBANE	
Horsens-Odder - billet			
M	X	til	1
E			2
A			
Henrejse dag måned år		over	
31 03 67			
Fra 66 - HORSSENS			
Pris 8 kr 25 ø		og tilbage	
Om betydningen af kodean- givelserne mm, se bagsiden		Nº 4913	

Sidste tog på Horsens-Odder Jernbane 31. marts 1967

Der var mange rejsende med på den sidste tur. Da vi nærmede os Horsens, fik togføreren tårer i øjnene. Jeg kan huske, at jeg dengang syntes, at det var lidt mærkeligt. Det var trods alt kun en upersonlig maskine, mente jeg. Mine interesser og tanker var for længst gået i andre retninger end tog og havne. Nu mange år og erfaringer senere forstår jeg godt togføreren. Billetten fra den sidste tur har jeg heldigvis endnu.

Efterskrift

Duft af svenske skove
af kunstgødning
af foderkager
af melasse
af kulrøg
af diesel
af tjære
af korn
af hav
af havn