

# Industrikulturen på Horsens Havn

Af arkivar Lykke Jensen

Da masterplanen for Horsens Havn blev vedtaget i 2010 skrev den jyske industriby Horsens sig bogstaveligt talt ind i en verdensomspændende og fortsat højaktuel udviklingstendens. Langs havnefronterne verden over gennemføres omdannelser af havnenes tidligere industriområder, og det går særligt hårdt ud over den industrielle kulturarv. Stadig flere værdifulde spor fra den nære fortids industrisamfund forsvinder gradvist fra havnene, og det har medført, at kulturarven i de seneste år er blevet genstand for en øget opmærksomhed og betragtes som et betydningsfuldt potentiale i vores fælles historiefortælling.<sup>1</sup>

Kun lidt over et årti er der gået, siden der faldt dom over fremtidsudsigterne for Horsens Havn, og adskillige industrielle kulturspor er allerede gået tabt i havneomdannelsen. Flere industrivirksomheder er lukket eller flyttet bort, mens bygninger, der er født af industrialiseringen, er jævnet med jorden for at gøre plads til boligbyggeri og nye rekreative områder. Med det sagt har andre kulturspor fået lov til at bestå – hovedsageligt på grund af deres bevaringsværdige natur. Ud over åopfyldningen tilbage i starten af 1900-tallet er det første gang siden renæssancen, at så stort et område nær byens kerne er blevet åbnet op og genfortalt.<sup>2</sup> Det giver anledning til at kaste et nærmere blik på den moderne havns forandringshistorie, dens opkomst og brug.

## Det startede med en åhavn

Langt tilbage opstod Horsens omkring den naturskabte åhavn, der løb langs den nordre del af Bygholm Å. Efterhånden blev der opført pakhuse, bolværker og en skibsbro, det såkaldte Ladebrohoved, der strakte sig ud i fjorden. Helt fra begyndelsen var der store udfordringer forbundet med havnens placering i åløbet: Åen mudrede ofte til, og det kneb med at holde et ordentligt bolværk. Dertil skabte ødelæggende krige, landbrugskrise og horsensianernes brug af åen som belejlig losseplads vanskelige forhold for vedligeholdelsen, og byen greb efter halmstrå for at holde sammen på åhavnens til tider vaklende eksistens. Fra tidernes morgen har temporære småreparationer og forbedringer således været med til at definere åhavnens historie. Først i årene fra 1785 til 1802 blev der med den horsensfødte stiftamtmand Ove Høegh-Guldberg i spidsen foretaget en gennemgribende forbedring af mere permanent karakter.<sup>3</sup>



Horsens Havn under omdannelse. Foto: Rasmus Barslund Grøn­bæk.

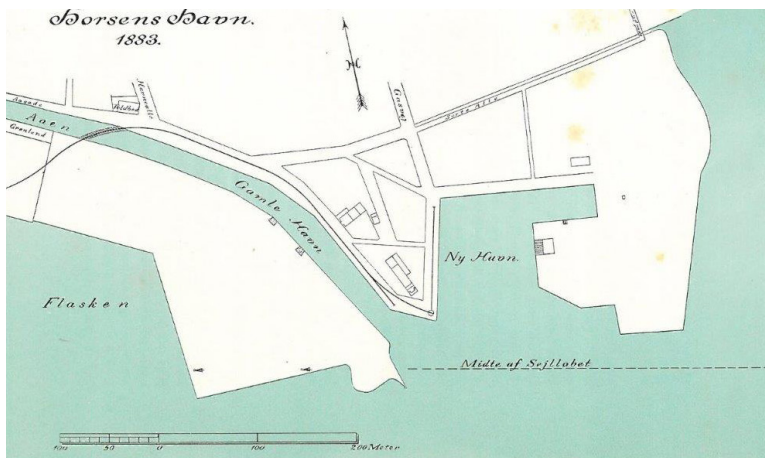
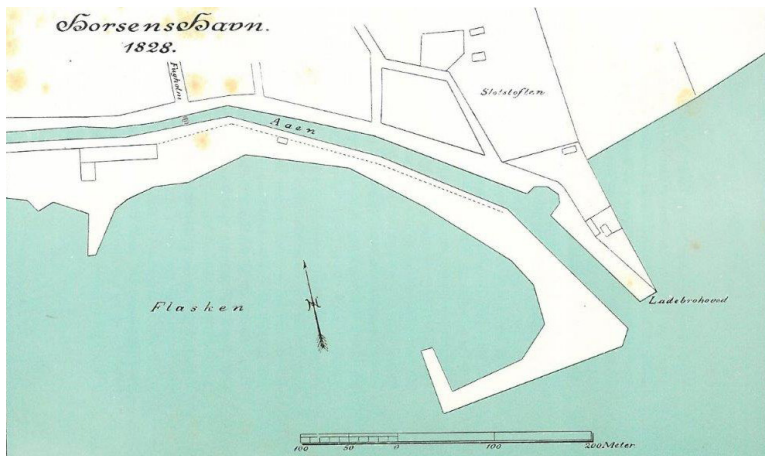
### **Industrihavnens spæde spadestik**

Kort efter forbedringen af Horsens Havn skabte statsbankerot og endnu en landbrugskrise nedgangstider i landet. Men til trods for de alvorlige tilstande, klarede Horsens Havn sig igennem uden de store udsving i regnskabsbøgerne.<sup>4</sup> Det hang især sammen med den voksende industri, der allerede fra første halvdel af 1800-tallet satte sine spor i og omkring byen. Nye arbejdspladser trak folk til områdets byer og i særdeleshed til industrierne i Horsens, hvor befolkningstallet steg radikalt. I tiden fra 1787 til 1850 voksede indbyggertallet til det dobbelte fra 2.221 til 5.827, og i 1901 boede her hele 22.243 mennesker.<sup>5</sup> Samtidig betød ophævelsen af de engelske kornlove i 1846 og konsumptionsafgiften i 1851,<sup>6</sup> at handlen blev langt friere end tidligere, og besejlingen af Horsens Havn tog stærkt til. De nye skibe – hvoraf stadig flere var dampskibe – var dog større end tidligere og dybere end de ældre, og det skabte udfordringer på grund af åens smalle og lave sejltrede. En havneudvidelse var derfor strengt nødvendig for at understøtte og sikre en begyndende industrialisering.

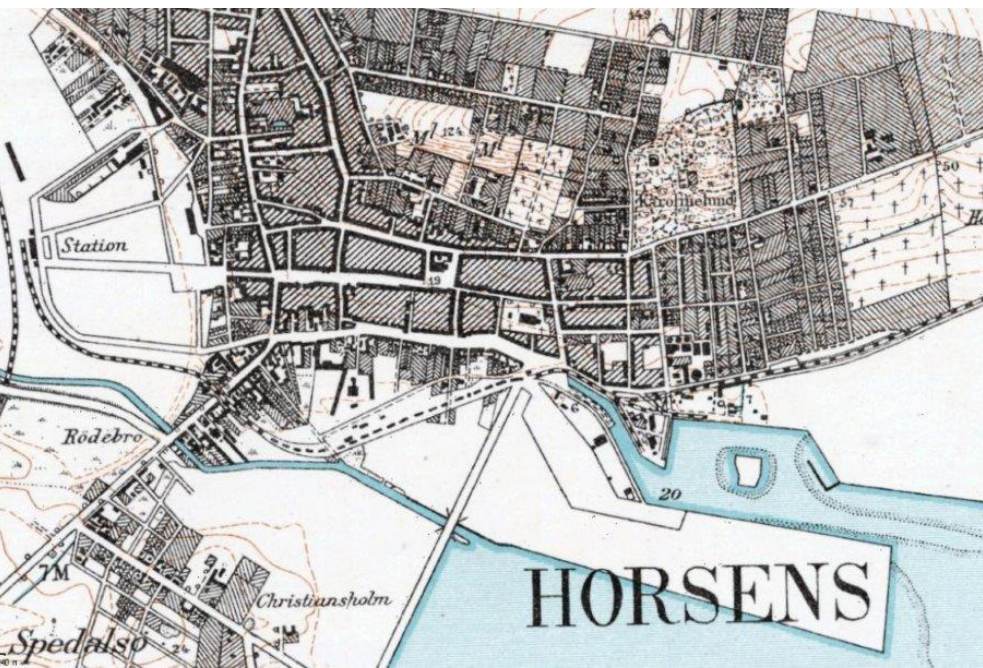
På den baggrund blev der udarbejdet et forslag til anlæggelsen af en helt ny havn, der var fri for åen. Forslaget blev godkendt den 17. januar 1852, og to år senere gik det store arbejde i gang. Da det stod færdigt i 1857, var kystlinjen omkring fjorden ændret for altid, og fundamentet for udviklingen af en industrihavn var lagt.<sup>7</sup>

### Næste stop: Havnebanen

Med anlæggelsen af den nye havn og med vægt på landbrugets nyfundne handel med England og den voksende import af kul blev der behov for jernbanespor langs havnekajerne.



Kortudsnittene fra henholdsvis 1828 og 1883 viser områdets udvikling fra åhavn til tidlig industrihavn. Foto: Byarkivet i Horsens.



Den ene af de to stiplede linjer på kortudsnittet viser havnebanens færdselslinje fra Horsens Station til Horsens Havn. Foto: Styrelsen for Dataforsyning og Infrastruktur.

Allerede i "Lov om Anlæg og Drift af Jernbaner i Kongeriget," der blev vedtaget den 10. marts 1861, lå grundlaget for, at den første havnebane fra byens jernbanestation og havnen kunne anlægges.<sup>8</sup>

Havnebanen blev diskuteret i byrådet over en lang årrække. Uenigheder om havnebanens færdselslinje trak forhandlingerne i langdrag, og først i 1873 blev byrådsmedlemmerne enige om strækningen. Den skulle føres "over Vejle-Landevejen omtrent midt imellem Sønder- og Rødebro og videre bag om Grønland i Kanten af Flasken, ned til havnepladsen og over Aæn ved Toldbod-bygningen".<sup>9</sup> Den 5. maj 1875 blev det meddelt, at havnebanen var færdig og åben for drift,<sup>10</sup> og horsensianerne kunne efter flere års venten fejre den ny transportteknologis endelige komme på Horsens Havn. Her udviklede der sig med tiden et omfattende rodnet af jernbanespor, der forgre-nede sig til den øvrige by, og som bandt byens og havnens aktiviteter sammen.

I de seneste år i forbindelse med havne- og byomdannelsen er sporene fra den gamle havnebane gradvist blevet slettet.

Da den officielle nedlæggelse blev givet ved "Lov om nedlæggelse af visse gods- og havnebaner" i 2005, havde havnesporene og dermed havnebanen ganske vist været ude af drift i flere år, men de bevarede jernbanespor gennem byen lå som en vigtig historiefortæller om en af de mest afgørende elementer i industrihavnens udvikling. I 2022 blev de sidste havnespor på Grønlandsvej fjer-net – og sammen med dem vidnesbyrdet om den gang, Horsens Havn for alvor kom i bevægelse på landsiden.

### **Industrien vokser frem**

Etableringen af havnebanen i anden halvdel af 1800-tallet og en efterhånden regelmæssig damp-skibsfart førte til en voldsom udvikling fra århundredeskiftet, hvor mange store virksomheder kom til havnen. På den tidlige industrielle havn havde der stort set ikke været nogle bygninger ud over småskure og den gamle toldbod fra 1837. Og de bygninger, der nu engang så dagens lys, var ikke af industriel art. Men det ændrede sig snart med hastige skridt. Omkring år 1900 blev Collstrops Imprægneringsanstalt – i folkemunde kendt som "Svellekogeriet" – anlagt på et stort areal på havnens sydside. Virksomheden behandlede særligt jernbane-



Jernbanespor på Grønlandsvej fra den gamle havnebane. Billedet er taget i forbindelse med en gåtur på Horsens Havn i sommeren 2021. Året efter blev sporene fjernet som det sidste led i nedlæggelsen af strækningen, og i dag er havne-banen helt væk. Foto: Rasmus Barslund Grønabæk.



Nordhavnen før nedrivningen af Jydske Andels-Foderstofforretningens gamle bygningskompleks. Foto: Lise Wedel Juul.

sveller, og den skriver sig ofte ind i historien om industrihavnens beskidte kulturarv på grund af den kraftige forurening, som virksomheden efterlod sig ved produktionens ophør.<sup>11</sup> Sammen med skibsværftet, der blev anlagt ude på øen efter fremkomsten i 1909,<sup>12</sup> var imprægneringsanstalten et af de første bygnings- og erhvervsmæssige tegn på, at industrien for alvor havde fået greb i Horsens Havn.

Både mod nord og syd voksede det i samme periode frem med talrige pakhuse til opbevaring af korn og foderstoffer samt oplagspladser til kul med omfattende krananlæg. Begge var karakteristiske dele af industrihavnen,<sup>13</sup> og gennem det meste af 1900-tallet optog pakhusene og de store kulpladser størstedelen af havnefrontens arealer.<sup>14</sup> Mange af de nye tilflyttere fandt især arbejde på sydkajen ved Horsens Kulkompanis mastodontiske kulanlæg, eller ved I/S Kulimport, der lå i det nu tidligere industrielle område Jernlageret, og Dansk Andels-Kulforretning på nordkajen.

Kulforretningen var anlagt tæt op ad Jydske Andels-Foderstofforretningens store industrielle bygningskompleks fra 1909. Komplekset blev udbygget over en lang årrække, og alle

dele har fungeret som repræsentanter fra den tid, de var bygget i og deres mange skiftende ejere. Det var et stykke levende industrikultur indtil 2008, hvor de sidste ejere, fiskefoderfabrikken Dana Feed, lukkede produktionen. I masterplanen for Horsens Havn blev der givet udtryk for, at det for kulturarven "vil være meget positivt, hvis noget af det [bygningskomplekset] kan finde fornyet anvendelse".<sup>15</sup> Men sådan blev det ikke. I januar 2019 blev den sidste del af det markante industrikompleks revet ned og senere erstattet af boligblokkene Pakhusene. Med nedrivningen forsvandt det sidste varetegn over den store industriaktivitet, der i mange år havde været på Nordhavnen.<sup>16</sup>

Anderledes gik det for Korn- og Foderstof Kompagniets bygninger på Sydhavnen. Virksomheden blev oprettet i 1896 – først med hovedsæde i Aarhus og senere med filial på Horsens Havn, som blev udvidet i 1950. I dag er Hornsyld Købmandsgaard rykket ind i de gamle bygninger, der langt hen ad vejen er bevaret i sin rå form – både i forhold til det fysiske og det funktionelle kulturmiljø. Kun den lave bygning, der ligger mellem de to høje siloer, er overgået til anden anvendelse.<sup>17</sup> Med andre ord findes der stadig eksempler på bevarede, industrielle bygninger, som er med til mobilisere erindringen om industrihavnens historie på trods af de seneste års omfattende nedrivningsprocesser på Nordhavnen.



Horsens Inderhavn med Havnetrekanten til venstre i billedet, og til højre ses Korn- og Foderstof Kompagniets gamle bygninger, der i dag huser Hornsyld Købmandsgaard. Foto: Lise Wedel Juul.



Havnefronten på Nordhavnen i dag. Foto: Sandra Lyng Pedersen.





På den øvrige del af Sydhavnen er den gamle industri i dag erstattet med nyt, og den fungerer således fortsat – men alene – som byens erhvervshavn.

## **Havnetrekanten som kulturarvens mekka**

Sammen med området ved Hornsyld Købmandsgaard er Havnetrekanten i dag den historiske del af havnen. Her er den pressede industriarv levende gennem genfortolkninger af Nordhavnens tre ældste bygninger, der alle er klassificeret med høj, arkitektonisk og kulturhistorisk bevaringsværdi.<sup>18</sup> Den ældste bygning er havnefogedens bolig, der blev opført i 1881. Den blev senere revet ned og genopført i 1911 med materialerne fra den oprindelige havnefogedbolig. Samtidig skiftede bygningen funktion fra at huse havnefogeden til at være opholdsstue for havnearbejderne.<sup>19</sup> I 2011 flyttede restaurant Dollys ind i de gamle bygninger, hvor såvel havnefogedens som havnearbejdernes historie lever videre i husets bevarede mure.

Havnefogedboligen blev opført i en tid, hvor antallet af administrative bygninger på hele landets havne steg markant, og placeringen centralt på havnepladsen med god udsigt over havnen var snarere reglen end undtagelsen. Det samme gjaldt toldvæsenet, der ligesom havnefogeden havde brug for overblik og nærhed med havnens skibe og varer.<sup>20</sup> Med anlæggelsen og udbygningen af Horsens Havn længere ude i fjorden og med åopfyldningen i årene fra 1903 til 1904 kom den eksisterende toldbod til at ligge langt fra havneaktiviteterne, der steg i takt med den kraftige industrialisering. Der blev derfor behov for en ny toldbygning på den mere nærliggende Havnetrekant.<sup>21</sup> I 1913 blev Hack Kampmanns arkitekttegnede Toldbod opført, og i knap 80 år var den toldbod og en vigtig port ind til byen. Siden svandt behovet, og i 1999 købte Holch Povlsen-familien ejendommen, der i dag huser Nine United A/S og i flere omgange er renoveret med respekt for det i dag fredede byggeri.

Sidst, men ikke mindst, er Stykgodspakhuset, der blev tegnet af den anerkendte arkitekt Viggo Norn og opført i 1915. Bygningen blev udlejet til De Forenede Damskibsselskaber til modtagelse og opbevaring af gods, og fra begyndelsen blev den brugt både som stykgodspakhus og havnekontor. Ligesom Toldboden er pakhuset i nyere tid blevet totalrenoveret, og i 2017 rykkede CASA A/S ind i nyindrettede kontorlokaler.

Selvom de tre historiske bygninger i dag har fået fornyet anvendelse, er bevaringen og renoveringen med til at fastholde området identitet, og sammen med det høje lejlighedskompleks Geiserne fra 2018 bliver industrihavnens kulturarv en integreret del af det nye udtryk på Havnetrekanten.

## **Industrikulturen – udvikling eller afvikling?**

De gamle industribygninger og kulturmiljøer på Horsens Havn er med til at fortælle byens historie som arbejder- og industriby.

Horsensianerne arbejdede her, og området har været en afgørende drivkraft i byens vækst. I dag er den centrale og bynære havnefront, Nordhavnen, for længst tømt for havneaktiviteter, og med strategien om at sikre en aktiv erhvervshavn på det sydligste udkantsområde langt fra bykernen skubbes industrihavnen såvel som det industrielle kulturmiljø længere ud af bybilledet.

I masterplanen fra 2010 blev den industrielle kulturarv tænkt ind i omdannelsesprocesser-ne på havnen dels for at fastholde historien om industrihavnen, dels for at gøre kulturarven til en del af havnens attraktion. Det var et lovende budskab, som tilmed blev fulgt op med konkrete mål-sætninger. Siden er flere industrielle bygninger og kulturmiljøer afviklet i havneomdannelsen, og tilbage står kun få, men centrale referencer til den industri, der engang var her. I dag er havne-omdannelsen så godt som gennemført på Nordhavnen, og i horisonten venter nu Sydhavnen.

## Litteratur

Bay, Svend Aage, 1953. *Horsens gennem tiderne*. Horsens.

Bay, Svend Aage, 1979. *Bidrag til Horsens Historie*. Horsens Kommune.

Bønlykke, Jens, Vind, Henrik B., 1983. *Industrialiseringen i Horsens 1850-1900*. Hestens Forlag.

Christensen, René Schrøder, Haastrup, Gitte, Harnow, Henrik, Warring, Ellen, 2007. *Industrisamfundets erhvervshavne 1840-1970. Forundersøgelse*. Kulturarvsstyrelsen og Odense Bys Museer.

Christensen, Rene Schrøder, Haastrup, Gitte, Harnow, Henrik, 2008. *Industrisamfundets erhvervshavne 1840-1970. Bygninger, miljøer og bevaringsværdier på danske havne*. Kulturarvsstyrelsen og Odense Bys Museer.

Fabricius, O., 1879. *Horsens Kjøbstads Beskrivelse og Historie*. Milo.

Folkersen, Helle, 2020. *Industrialiseringen – Da verden blev moderne*. Systime.

Glarborg, Mette, Jørgensen, Caspar, Lauenborg, Michael, 2009.

*Brug havnen – industrihavnens kulturarv*. København: Kulturarvsstyrelsen.

*Horsens Byråds Forhandlinger, 1870-1875*, Horsens.

*Horsens Communalbestyrelses Forhandlinger, 1868*, Horsens.

Horsens Kommune, 2010. *Masterplan – Horsens Havn*. Horsens: Horsens Kommune.

Knudsen, Bodil Møller, 1992. *Fra grubehus til grillbar – Horsens i 1000 år*. Horsens Museum og Byarkivet i Horsens.

Koch, Niels Elers (red.), 2010. *Trap Danmark: Horsens, Odder, Samsø, Hedensted (Trap Danmark, 6. udg., bd. 13)*. Hørsholm: Trap Danmark, Gad.

Nikolajsen, Hardy, 2016. *Horsens privatbaner*. Horsens.

## Noter

- 1 Glarborg, 2009, s. 6.
- 2 I 1581 gav Frederik II tilladelse til, at voldgraven, der siden 1200-tallet havde omkranset og begrænset Horsens, måtte nedbrydes og fyldes. Det medførte helt nye muligheder for byplanen, og med de efterfølgende tiders bebyggelse af området sprængte byen sine middelalderlige rammer.
- 3 F.eks. Bay, 1953, s. 35-39, Bay, 1979, s. 63-66 og s. 77-103 eller Fabricius, 1879, s. 272-278.
- 4 Bay, 1979, s. 103-106.
- 5 Koch, 2020, s. 46.
- 6 Kornlovene blev indført i 1815 for at begrænse importen af korn til Storbritannien, mens konsumptionsafgiften fra 1657 var en vareaf-gift, der blev betalt, når varerne blev ført ind i en købstad gennem byens porte eller udlosset i havnen.
- 7 Fabricius, 1879, s. 281 og Bay, 1979, s. 110-113.
- 8 Horsens Communalbestyrelses Forhandlinger, 1868, s. 11.
- 9 Horsens Folkeblad, 27. december 1873.
- 10 Horsens Byråds Forhandlinger, 1875, s. 91.
- 11 F.eks. Thomas Schütt, "Her kan der være mere forurennet end Collstrop-grunden," Horsens Folkeblad, 7. oktober 2013, <https://hsfo.dk/horsens/her-kan-der-vaere-mere-forurennet-end-collstrop-grunden> og Mogens Bach, "Så, rebel Irene Simonsen, gave eller ikke gave – god fornøjelse: Efter sin første dukkert i åben havn har dine lyse lokker måske alligevel fået en grønlig tone", Horsens Folke-blad, 4. april 2022, <https://hsfo.dk/debat/saa-rebel-irene-simonsen-gave-eller-ikke-gave-god-fornoejelse-efter-din-foerste-dukkert-i-aaben-havn-har-dine-lyse-lokker-maaske-allerede-faaet-en-groenlig-tone>.
- 12 Christensen, René Schrøder m.fl., 2007, s. 185.
- 13 Christensen, René Schrøder m.fl., 2007, s. 111.
- 14 Horsens Kommune Gasværk fra 1860 havde blandt andre kullager på Horsens Havn. Gasværket blev af praktiske årsager opført uden for byen, men tæt på havnen, så det var let at fragte kullene til gasproduktionen.
- 15 Masterplan – Horsens Havn, 2010, s. 60.
- 16 Året forinden, i 2018, var den gamle Mælkekondenseringsfabriks bygninger på Horsens Havn også blevet revet ned. Fabrikken blev opført i 1921 og fremstillede i mange år forskellige former for mælkepulver og smør, som især blev eksporteret til udlandet. Siden 1970'erne havde der været flere ejerskifte, og senest var Nopa Nordic, der lukkede produktionen i 2017.
- 17 Fra 1949 havde Horsens Kølehus til huse her. Bygningen, der oprindeligt blev bygget i flere etager, fungerede på den moderne indu-strihavn som kølehus for svineslagteriet og smørekporten.
- 18 Masterplan – Horsens Havn, 2010, s. 60.
- 19 Horsens Folkeblad, 1. april 2016.
- 20 Christensen, René Schrøder m.fl., 2007, s. 105.
- 21 Den gamle toldbod fra 1837 er stadig bevaret på hjørnet af Åboulevarden og Havneallé og har siden 1993 huset Jensens Bøfhus.