



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskernes Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

KOLDING HAVN

ET HISTORISK-TEKNISK TILBAGEBLIK

AF

C. A. LASSEN

STADS- OG HAVNEINGENIØR

Hvorfor tale om Broen, der altid plejer at yde
Danmarks mægtige Drot Skat i rigeste Maal?
Hvorfor om Havnen? Jeg ved jo bestemt,

at i Borgernes Øjne
Intet bedre end den tjener til Handelsens Tarv.

c. 1580.

Henrik Naußau,

Stattholder i Slesvig og Holsten 1526—983.

UDGIVET AF KOLDING HAVNEUDVALG I 1943

PAPIR: A/S DE FØRENEDE PAPIRFABRIKKER, KØBENHAVN
KLICHÉER: HAMMERSCHMIDTS KLICHÉFABRIKKER, AARHUS
TRYK OG INDBINDING:
KONRAD JØRGENSENS BOGTRYKKERI, KOLDING

F O R O R D

Den 24. Oktober 1943 kan Kolding Havn fejre et 100 Aars Jubilæum, idet den ældste Del af den nuværende Havn blev indviet den nævnte Dag 1843.

Kolding Havneudvalg har ønsket, at der til Minde om Havneanlægget for 100 Aar siden blev udgivet et Jubilæumsskrift, som samtidig skulde give et Billede af den store Udvikling, Havnen er undergaaet i de forløbne 100 Aar. Havneudvalget har derfor anmodet Stads- og Havneingeniør C. A. Lassen, der i en lang Aarrække har været med til at udbygge Havnen, om i Ord og Billeder at give en Beretning om den nuværende Havns Tilblivelse.

Havnens store Betydning for Næringslivet ikke blot i Kolding By og Opland, men tillige inden for et vist Omraade af vort Land, er velkendt. Den staar paa Jubilæumsdagen udstyret med alle moderne Hjælpemidler for Skibsarten, og Planer for kommende Udvidelser er under Udarbejdelse og venter kun paa rolige Forhold for at blive bragt til Udførelse.

Det er Havneudvalgets Haab, at Fremgangen for vor Havn maa fortsættes uforstyrret til Gavn og Lykke for vor By.

Kolding i September 1943.

V. Juhl,
Borgmester.

INDLEDNING

Det maa for saa vidt kaldes beskedent, naar Kolding Havn markerer sit 100 Aars Jubilæum i Aar, som Byens ældgamle Historie melder om Skibsart og Havn i Kolding i adskillige Aarhundreder før Anlægget af Havnens i 1843. Naar sidstnævnte Aars-tal er blevet staaende som et Mærkeaar i Havnens Historie, skyldes det den Omstændighed, at Flytningen af Havnens fra den primitive »Losseplads« i Aaen ved Sønderbro til dens nuværende Beliggenhed direkte ud mod Fjorden med nyt Bassin og Sejlløb og en ny Vej førende dertil maa siges at være et efter Tidens Forhold stort og dristigt Anlæg, som har vist sig at være rigtigt i enhver Henseende, saaledes at Aarhundredets store Udvikling har kunnet bygge videre paa de gamle Linjer.

At give en Beskrivelse af det sidste Aarhundredes Udvikling af den nuværende Havn uden at omtale Havnens Forhistorie, der rummer saa mange betydningsfulde Begivenheder, vil næppe give det rette Billede af Havnens Tilblivelse, hvorfor der først skal berettes om den gamle Havn ved Ribberdyb.

TIDEN FØR 1580

Saa langt tilbage som før vor Historieskrivning finder vi Vidnesbyrd om, at vore Forfædre har taget Sejladsen i Brug i Kampen for Tilværelsen. Vi behøver blot at betragte den Oldtidsbaad, der findes i Museets Forhistoriske Samling. Baaden er funden her paa Fjorden. Det er en saakaldt Ege, fremstillet af en udhulet Bøgestamme. Den fremførtes af en enkelt Aare.

I disse Dage er der paa Fjorden fremdraget Sideroret af et Vikingeskib af usædvanlige Dimensioner, og senere er fundet et helt Skibsvrag, som menes at stamme fra den tidlige Middelalder.

De første historiske Overleveringer om Skibsfart paa Kolding og dermed Havn i Kolding maa som foran nævnt søges adskillige Aarhundreder tilbage, før Bygningen af den nuværende Havn paabegyndtes. Saaledes skal nævnes, at Byens gamle Kirke, bygget ca. 1250, blev indviet til St. Nikolai, de søfarendes Skytshelgen. For 700 Aar siden har der saaledes været Skibsfart paa Kolding.

I Kong Valdemars Privilegier for Kolding fra Aaret 1327 staar der blandt andet:

»Vi ville fremdeles, at bemeldte Bønder og Aufflingsmænd*) skal være fri og undtagne fra al Tolds Erlæggelse inden vort Rige, uden i Skaane i vort Markedstid i Skanøør, indtil vi faae overvejet med vore Raadherrer, hvad man skal gjøre med dem og de andre Bønder, som søge Markederne, angaaende deres Friheder i Henseende til fornævnte Told.«

*) Borgerne i Kolding.

Her udstedes et Privilegium for de Borgere i Kolding, som i mer eller mindre Grad ernære sig ved Handel i Forbindelse med Skibsfart.

I Christian I's Privilegium af 1452 hedder det:

»Item unde vi dennem deres frii Haffne at have indtil Drejens Odde, og deres Forstrand uden fore imellem begge Lande.«

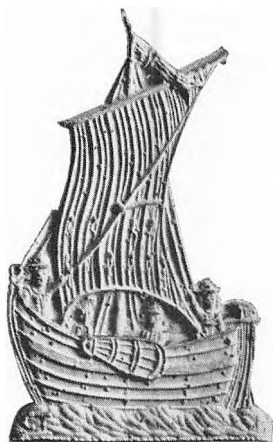
Handel og Skibsfart, og dermed Havn, er tre Faktorer, som er uløseligt knyttet til hinanden. Uden Handel ingen Skibsfart.

Vi skal nu se, hvorledes en gammel middelalderlig Handelsvej blev grundlæggende for Skibsfarten paa Kolding.

Mellem de to store Handelspladser Ribe og Skanør gik der omkring 1200 Tallet en international Handelsvej indover Danmark, hvorved Aamundingen i Kolding blev et Omladningssted paa Vejen.

Denne Handelsvej vedvarede til omkring Aar 1400, da Ribes Navn som Handelsby ophører, idet »Omlandsfarten«

Aftryk af en gammel sonderjydsk Kageform fra Museet paa Koldinghus.



Nord om Skagen som Følge af de større Skibstyper undergravede den gamle, besværlige Vej tværs igennem Landet.

Jeg citerer, hvad Hugo Matthiessen skriver herom i »Middelalderlige Byer«:

»Inde ved Bunden af sin Fjord blomstrede Kolding frem ved Foden af den faste Borg, en Adelvej borede sig ud gennem Elbo, det før saa afsides »Elændæ« Herred, og hinsides Lillebælt paa en Kongen tilhørende Grund skød en lille Færgeby frem ved Hæg-nætskov. Middelfart — den mellemste Færge — indtog fra Begyndelsen af 1200erne sin Plads i Landets Trafik og trak Vejlinjerne til sig.

Naar den Rejsende, som drog ud af Nørreport i Ribe, havde

passeret det bløde Engdrag, fulgte han den sandede Vej over Kalvslund Hede frem mod Foldingbro og derfra Norden for Kongeaadalen videre ad Kolding til. Det var Ribes vigtigste Vej; thi med Vareomladning i Kolding kunde Byens Handel bevæge sig videre mod Øst, og langt ned gennem Tiderne sætter Trafiken tværs over Halvøen Spor i det Interessesfællesskab, som knyttede de to Havnebyer sammen.

Ligesom »Riberdybet« Vester ud trak sin Rende mellem Sandrevlerne ud til Havet, førte ogsaa en Passage fra Aagabet ved Kolding Østpaa mod Farvandene dér og gik under samme Navn, idet et Strøg her endnu i det 16. Aarhundrede kaldtes »Riberdyb«.

1562 gav de Kolding-Mænd sig imidlertid til at bygge en ny Bro og kræve Bropenge derved, en Afgift, Ribe-Borgerne under Paaberaabelse af gamle Rettigheder haardnakket nægtede at betale. Forgæves søgte Kongen at mægle, og først 1570 enedes man endelig om, at Riberne skulde slippe med 2 Skilling pr. Læst af Varer og Korn eller Halvdelen af, hvad andre maatte betale.

Denne Konflikt kaster et forholdsvis sent og flygtigt Lys over det gamle Ribes merkantile Indsats mod Øst, et Fremstød, som sikkert var gammelt; thi kun gennem »Riberdybet« ved Kolding Aa blev det dets Købmænd muligt at faa Tag i Østersøhandelen, og naar Ribe fra det 13. Aarhundrede — som en ret cnestaaende Begunstigelse — nød Toldfrihed paa Skaanemarkederne, giver det et Indtryk af den maalbevidste Kraft, hvormed dens Borgere satte ind netop der, hvor den store Trafik brændte sammen.

I Aaret 1236 betænkte Biskop Gunner i et Brev de Syge i Kolding og Ribe med en Del Indbo, Kannikerne med en Ejendom i Folding — og selv om det skyldes en Tilfældighed, at disse tre Lokaliteter her kædes sammen, virker det næsten symbolsk, at de tre Hovedstationer paa den store jyske Tværvej, Ribe, Folding og Kolding, træder frem Side om Side en af de første Gange, den østjyske Fjordby overhovedet nævnes.

— Fra Middelfart slæbte Vognene sig møjsommeligt ad den krogede Landevej forbi Rugaard til Odense, og i Nyborg kunde Færgebaadene — alt efter Vind og Strøm — vælge mellem to Kurser. Mest direkte var Farten paa Noret, ved hvis Munding Korsør først siden blev til, men i hvis Indre Taarnborg Slot modtog de Rejsende, og længere mod Syd godt dækket mellem Inder- og Ydernor, blev ogsaa Skjelskør et vigtigt Holdepunkt for Forbindelsen over Bæltet.

Fra Slagelse førte 2 Veje mod Roskilde. Den ene var den ældgamle Hærvej Sønden om Sorø Sø over Sasserbro, Fjenneslevmagle og Ringsted, den anden gik i en Bue helt uden om sidstnævnte By over Munkebjergby, Stenlille og Stedstrup ved Hvalsø, — og fra Roskilde drog man ad den gamle Route et Stykke Norden for den nuværende Chausse forbi Snubbekorset til Absalons By. Herfra bøjede Færdselslinjen ud over Amager til Dragør, hvor Skibene gik under Sejl mod Skanør.«

Kolding Havn laa som nævnt i Aamundingen ved Riberdyb. Naar man betænker, at Datidens Veje kun var Hjulspor og Fartøjerne saa smaa og daarligt udstyrede, at de ikke turde tage Vejen Nord om Fyn og Sjælland, endsige Nord om Skagen, faar man et stærkt Indtryk af de Besværligheder, som Middelalderens Handelsfolk havde at kæmpe med.

De Varer, som omsattes paa Skanør Marked hvert Efteraar, naar det mægtige Sildefiskeri satte ind, var især: Salt, Klæde, Vin, Øl, Humle og Jern, som ombyttedes med Heste, Kvæg, Huder, Korn og Træ m. m.

Et meget interessant Forsøg paa at genskabe den gamle Handelsvej Ribe—Kolding blev gjort af Chr. III, idet han 1539 fremsatte Tanken om en Kanal Kolding—Ribe ved Benyttelse af Koldingaadal og Kongeaadal.

Som vi senere skal se, dukker denne Tanke op igen i 1804.

COLDING
SCHLOSS und ST.

Ex multis Illustris et Generosi D. Henrici
Ranzovii Profectu Civitatis. Et.



- | | | | |
|--|---------------------|-----------------------|------------------------|
| A. das Schloß. | I. die Ostentraf. | R. der Postbergk. | 1. Der rechte flegel. |
| B. die Pfarrkirch. | K. die Knechtshaus. | S. Wiffel dem. | 2. Colling wasser. |
| C. das Rathhaus. | L. die Schanze. | T. die Lustberg. | 3. die Schiff bergk. |
| D. der Markt. | M. die Weidengasse. | V. die Sölden bergk. | 4. das König zehnthel. |
| E. Minze Kaufmanns haus N. die Schule. | W. der Käse hof. | | 5. das fenerweck. |
| F. des Königs garten. | O. der Posthoff. | X. die Sölden strass. | 6. die mege. |
| G. das Knechtshaus. | P. das Waisen huff. | Y. die Sölden wasser. | 7. der übergerren. |
| H. Peter stücken huff. | Q. das Hospital. | Z. der Sölden wasser. | |

TIDEN FRA 1580—1843

Hoffet paa Koldinghus under Chr. III, Fr. II og Chr. IV betød Opkomst for Byen og dermed vel i nogen Grad for Havnen. Fra ca. 1580 har vi Henrik Rantzaus smukke Kort over Kolding med den første Gengivelse af Kolding Havn og Sejladsen herpaa. Fra denne Tid berettes bl. a. om Skibsbyggeri.

De voksende Skibstyper kunde dog ikke sejle ind i Aaen, men var henvist til at omlade Varerne paa Fjorden og føre dem i mindre Baade til Lossepladsen ved Sønderbro, hvor Vanddybden næppe har været mere end 1 a 2 Fod. Aaens Tilsanding forringede Besejlingsmulighederne. Saaledes berettes der om Grønsø ved Harte, som Aar 1698 brød igennem og derved førte store Sandmasser ned i Aaen.

En Indberetning fra 1712 om de i Kolding hjemmehørende Skippere og Fartøjer giver et godt Billede af Forholdene paa den Tid. Det største Skib Gallioten »Tobias« var paa 15 Læster, hvilket svarer til ca. 40 Vægttons, og stak 8 Fod i lastet Stand. Det fremgaar ogsaa heraf, at der var smaat med Søfolk i Kolding.

Om Størrelsen af Sejladsen paa Kolding kan det anføres, at der omkring Aarene 1793—95 aarlig indkom Skibe med en samlet Drægtighed paa omkring 1000 Læster*), 2000 Reg. Tons.

Aar 1796 sker der et Fremstød for at forbedre Havneforholdene i de danske og norske Søkøbstæder. I en Redegørelse fra den Tid af Fr. Thaarup hedder det: »Alle Vegne høres Klager over, at en Kilde til de smaa Købstæders Vanmagt og den inden-

*) 1 Kommercelest = 2 Reg. Tons à 2,83 m³.

Specification og Memorial

paa de Skippere med deris førende Skibberomme og Fartøyt som her for Coldingbye
findis og hiemnehører. Nemlig —

Skippers Naufn.	Fartøjets Naufn.	Brendt Læsters Drægtighed.	Kand føre Tonder Korn.	Efter fulde Ladning sticher Fod.	Manqvement.
1. Bendix Mortensen	1 Skude Snarensvend	9½	400 Tdr. Haufre.	8 Fod rumt.	1 Anchertou 1 Messan. 3 ^{de} Matrosser.
2. Henrich Matthisen	1 Galliot Tobias	15	600 Tdr. Haufre.	8 Fod.	1 dochtig Tou. 1 Mers Scyl 3 Matrosser.
3. Hans Thomsen	1 Skude Fortuna.	8½	360 Tdr. Hafr.	7½.	1 Nye ofuerlaag. 1 Messan. 4 Matrosser. Skal kolhalis.
4. Hans Basse	1 liden Jagt.	5	162 Tdr. Hafr.	4	
5. Niels Andersen bor hiemme i Colding er beliggende : paa Hidreysc fra Kiil efter Udlosning : ved Synderborg, huorfore icke vidis Tilstand — —	— — — —	— — — —	— — — —	— — — —	— — — —

At saaledis disse forbemelte her ved Stedet hiemnehørende Skibberomme ere conditionerede og lindis alle underdanigst til Hans Kongl. May^{ts} Tieniste. Naar nu forst dem deres fortiente Fragt allernaadigst maa betahlis til deris Skibberommis Manqvement og Reparation igien at gaac udj Tieniste. Attesteris hermed.

Colding d. 23. Martz 1712.

H. Pedersen.

M. Raf.

M. Danielsen.

NB: Ellers er herudi Byen ingen Skibsfolek at bekomme, mens vel nogle i Strandbye, Coldinghus Ampt, samt udi Tved og Rebek paa dend Synderside i Haderslehuus Ampt, som ey henhører eller er beliggende under Colding Byes Jurisdiction.

landske Handels liden Levenhed ligger i tilmudrede Havne, i Tilspærring af Indsejling til Købstæderne, i usejlbare men lettelig sejlelig blivende Aaer«.

I Kolding tages Sagen op ved en af Magistraten d. 15. Juli 1796 afholdt Ekstra-Raadstue Ret. Byens Handlende tillige med dens eligerede Mænd blev foreholdt, at Indsejlingen til Byen aarligt bliver vanskeligere, idet med maadeligt højt Vande en belæst Baad næppe kan sejle ind i Aaen. Man vilde søge et Laan af Credit-Kassen til en Opmudring. Midlerne til Afdrag og Renter skulde skaffes ved dels en Skibsafgift efter Drægtigheden og dels en Afgift af de grove Varer, saasom Trælast, Salt, Jern, Tørfisk, Kornvarer m. v. De Handlende erklærede, at de var villige til aarlig at betale saa meget, som derved kan spares i Baadleje.

En Ansøgning af 7. Aug. 1797 fra Magistraten i Kolding til Kongen anføres in extenso:

Kolding, d. 7. Aug. 1797.

Ved at opsøge Aarsagerne til denne Kiøbstæds aarlige Aftagelse i Handel og Virksomhed, have vi fundet, at Kolding er, blandt Deres Kongelige Majestets Kiøbstæder, den, som har de største Hindringer for Handel og Virksomhed at kiempe imod og endskiønt, at dens Beliggenhed i og for sig selv saa vel som dens frugtbare Egn synes at give Haab om hældig Fremgang til Velstand, gaaer det den i Henseende til Handel og Haandverker dog ikke bedre end Tantalus, der saae Overflødheden uden at kunne nyde den; men ingen vil herover forundre sig, som kiender de mange dertil bidragende Omstændigheder, især denne: at Kolding ligger paa Grændsen af det med større Friheder benaadede Hertugdømme Slesvig og alt for nær ved Christiansfeldt, hvis Anlæg har gjort en merkelig og sørgelig Epoke i den koldingske Handels og dens Haandverkens Tilstand. Ved at giennemtænke de Hielpemidler, som vi allerunderdanigst formene kunne ophielpe

denne Kiøbstæd, bringe den ud af sin nærværende nedtrykte Tilstand og igien oplive Handel og Virksomhed, have vi fundet, at Aaens eller Indsejlingens Opmudring og Forbedring saaledes, at Skibene ligesom i de ældere Tider, kunne sejle tet til Byens Lodseplads, med rette kan regnes blandt de betydeligste Hielpemidler til Byens Opkomst. — Allernaadigste Konge! Til denne nyttige Sags Fremme ansøge vi herved allerunderdanigst og bede: at Deres Kongelige Mayestæt allernaadigst vil beviise Naade imod denne Bye og lade dens Indsegling undersøge ved en kyndig Mand, som tillige kunne foreslaae Maaden, hvorledes dens Opmudring skulle fremmes, samt affatte et Overslag paa de dertil udfordrende Bekostninger; og endelig, naar saadant var skeet, at det da maatte allernaadigst tillades os at fremkomme med vores allerunderdanigste Forslag saavel i Henseende til Bekostningernes Udredelse til dette Arbejde som og hvad videre vi maatte finde fornødent allerunderdanigst at forestille. Denne allerunderdanigste Ansøgning overlevere vi til vores foresatte Øvrighed Stiftbefalingsmand v. Hellfried og med sammes forhaabende allerunderdanigste Understøttelse forventes allernaadigst Bønhørelse.

Allerunderdanigst af

H. Dichman.

E. Abell.

General-Adjutant Løwenørn faar nu Besked af Det kongelige vestindisk guineisk Rente og General Toldkammer om at besigtige og udtale sig om Forholdene.

Ved kgl. Resolution af 4. April 1798 befales der Nedsættelse af Havnekommissioner i Købstæderne, idet bemeldte Løwenørn udpeges som teknisk Tilsynsførende ved Havnene.

Resultatet af Løwenørns Undersøgelser af de danske og norske Havne foreligger i en af Rentekammeret fremsat allerunderdanigst Forestilling til Kongen om Midler til Havnenes Istandsættelse, »at der med mere Kraft og Fremgang kunde arbejdes til en for Handel

og Skibsfart, Kiøbstædernes Opkomst og de Kongelige Intrader saa vigtig Sags Fremme« — — —

I Forestillingen henføres »ethvert Stifts Havne til een af følgende trede Klasser:

A. Havne, hvor Forbedring eller Anlæg er paabegyndt.

B. Havne, om hvis Forbedring eller Forandring er Undersøgelse.

C. Havne, som for Tiden ikke ere Genstande for enten Arbejde eller Undersøgelse.«

— — —

I Forestillingen hedder det fremdeles:

»C. Til denne Klasse kunne henregnes C o l d i n g. Havnen er meget forsømt og tilgrundet. Saavel Byen som Commandør Capitain Løwenørn have gjort adskillige Forslag til Havnens Forbedring ved Mudring, Bolværkers Bygning, ved at tillukke et af Aaens Udløb. De Handlende have imidlertid nægtet at betale Afgift, forinden 8 Fod dybtgaaende Fartøjer kunne lægge til Broen, da de maa betale saa dyr Baadeleje; og derved henstaaer Sagen.

Havnecommission er nedsat, Reglement og Inst. bifalden.«

Planen, som her gengives, gik ud paa at opmudre Aaen og Renden Syd om Trindholt til en Dybde af 8 Fod, at afskære det nordre Baadeløb og at anlægge en ny Losseplads M i Klosterengen midtvejs mellem Sønderbro og Trindholt.

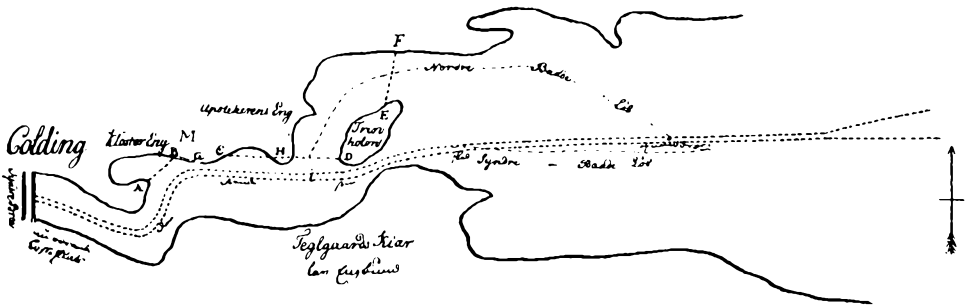
Havnepladsen ligger paa dette Tidspunkt paa Aaens Sydside ved den nuværende Riberdyb, medens den paa Fr. II's Tid laa lige overfor paa Nordsiden.

Planen blev forelagt de Handlende, som i lange Indlæg udtaler deres Betænkelighed ved de forøgede Afgifter. Om end flere ogsaa tilsiger deres Støtte til Planen, er det en Kendsgerning, at Sagen ikke blev gennemført. Der blev saaledes heller ikke indført

1. De skone Slejste Læns forargede
Golding. Jænnen er meget forfint og elguedet.
 Naar dejen for Kommandt. Pihlars Svensson faar
 giort, ad heere, kospay he faa med forhindring med
 Mudsing, delvorkend bygning, med et heelt af
 af Aarnd Uelvs p

2. Jænnens faa imedloekendeghed
 at belale Afgiort, forinden 8 plet sigtgaandede forbyger
 Læns bygge he Aarnd, seer de maa belale faa
 sig Aarndede; og skone færdigere bygge.

Jænn Kommission er indsat, Bygler
 med og Læge, hifærdes.



Situations Cart
 over
 Aarnd Ed med Golding
 fra Lyngby Bro. og ind til Uelvs

de M see forbyger og forbyger

Erlæggelse af Havne- og Bropege, hvilket først skete den 23. Juli 1836. Teknisk set var Planen heller ikke god, idet den ikke indebar Muligheder for Udbygningen af en større Havn.

Det oplyses, at der i 1798 ialt indkom ca. 100 Skibe i Kolding.

En Skrivelse af 17. Nov. 1804 citeres:

I Følge den Kongl. Kanal Directions Skrivelse af 11te Aug. d. A. og Deres Højvelbaarenheds Ordre af 14de s. M. betræffende Kanalers Anlæg meldes underd., at vi efter Egnens Beskaffenhed samt da Jylland paa dette Sted fra Oster til Vester neppe har 7 Miilers Brede, ikke finde, at Kanal Anlæg kunde være nyttig, saa meget mindre da Producterne i den midtre Deel af Landet ikke ere betydelige. Derimod skulle vi underd. formeene, at Havne Anlæg her ved Kolding vilde være af megen Nytte for denne Bye, hvilket og er bleven undersøgt og Sagen til Udførelse bragt saa nær, at et Kongl. Havne Reglement af 6te Marts 1799 og Bevilling paa visse Oppebørseler til Byens Havns Istandsættelse af 20de Septb. s. A. allernaadigst er bleven forundt, men da de Handlende modsatte sig at betale de bevilgede Afgifter, standsede Sagen. Ønskeligt ville det være ifald D. H. ved den anordnede Havne-Commission højgunstig ville lade de Handlende opmuntre til at see denne nyttige Sag bragt til Udførelse.

Kold. R. d. 17de Nov. 1804.

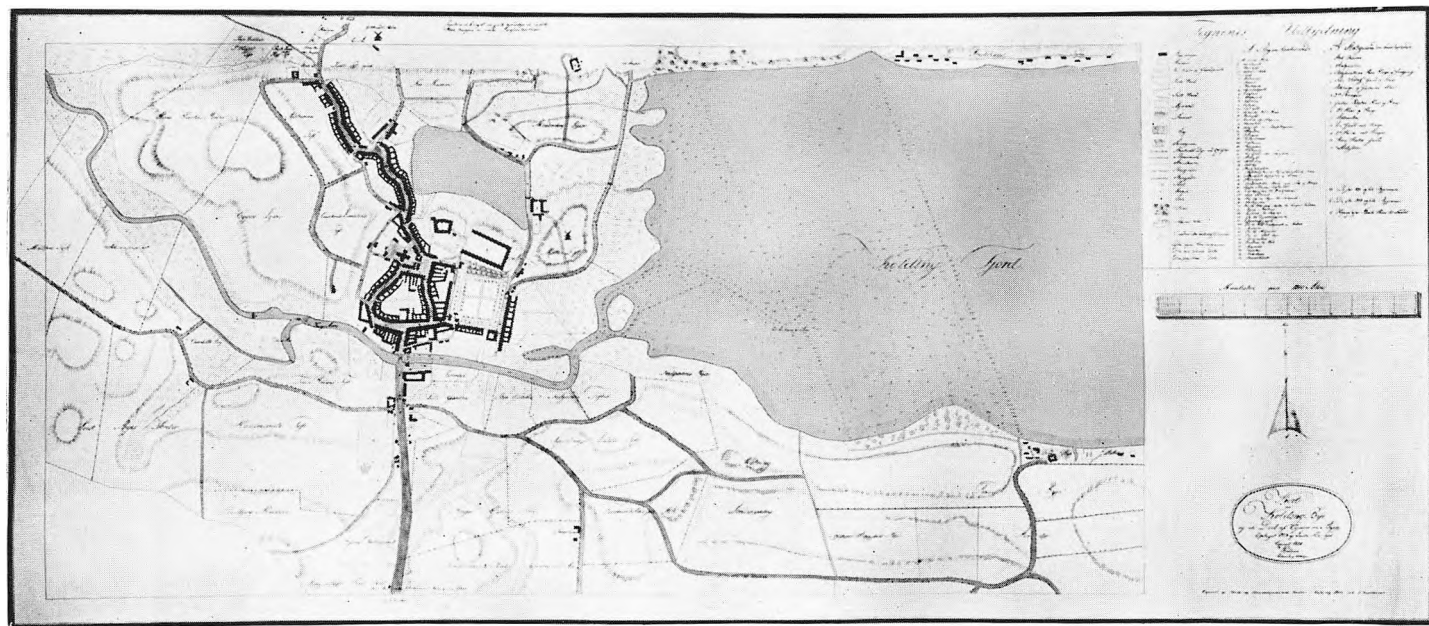
D.

A.

Der vedføjes et Kort fra 1823, som klart viser Forholdene for Besejlingen med den ringe Vanddybde.

Paa Grund af de for Landet vanskelige Tider skulde der atter gaa en Aarrække, før Havnesagen paa ny tages op.

I en Indberetning fra 1837 meddeles, at Dybden paa den sædvanlige Ankerplads, som er $\frac{1}{2}$ Mil fra Byen, er mellem 7 og 9 Fod og ved Byens Losse- og Ladeplads ca. 1 Fod. For samme Aar er



1823.

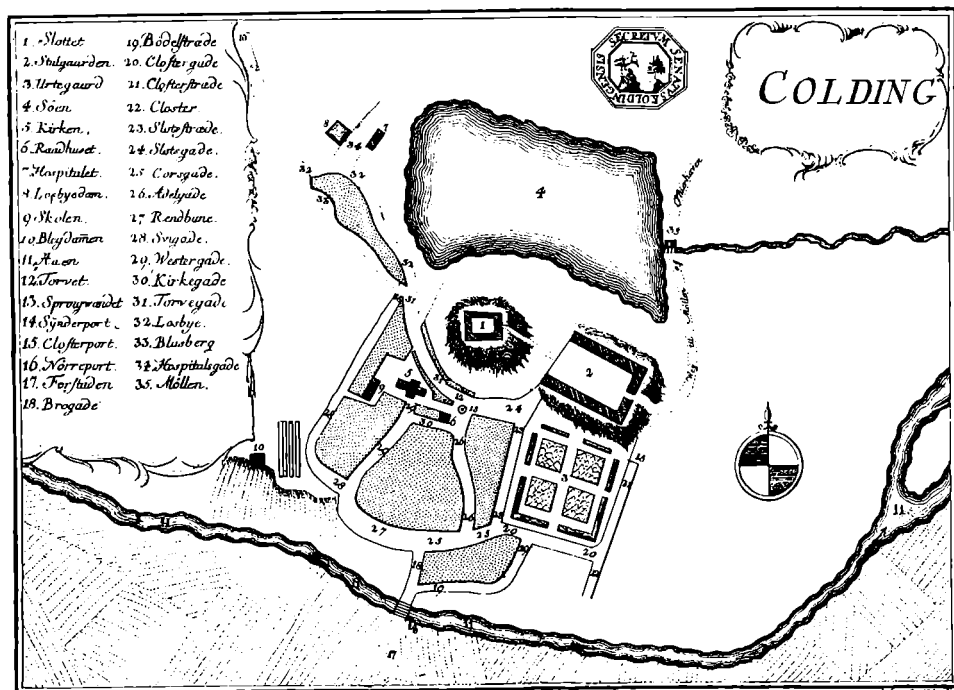
Havneafgifterne 242 Rdl. 75 Mark Sølv. Havnekommissionens Besvarelse af en Antegnelse for Aaret 1839 som Følge af manglende Oplysning om Havnens Dybde lyder i al sin Korthed og Sørgmodighed saaledes:

»Kolding har fortiden ingen Havn og kan desaarsag dens Dybde ikke opgives.«

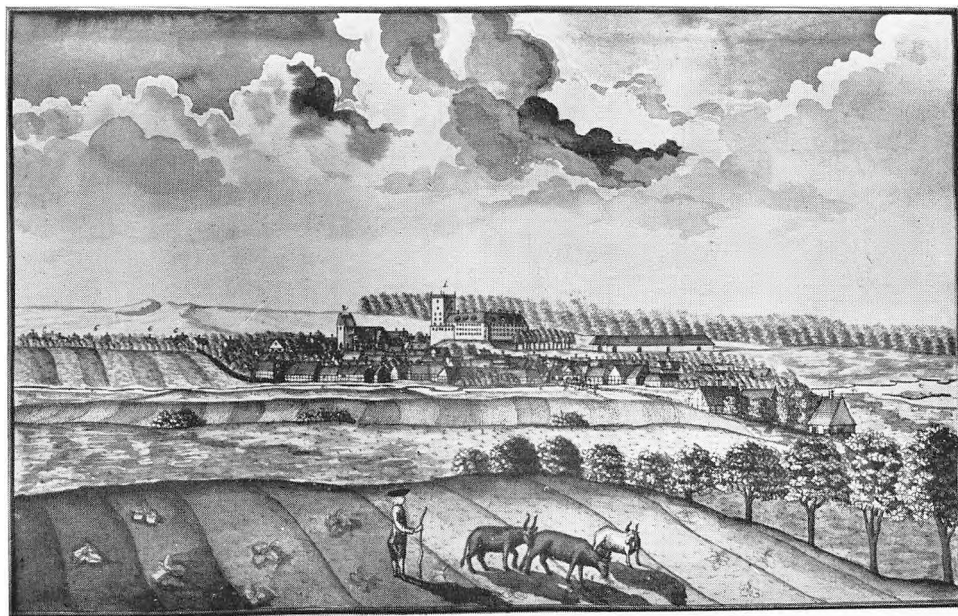
Et Træk, som skildrer Havneforholdene fra den Tid, anføres efter Vejle Amts Aarbøger 1905.

Naar en Mand i Tredverne skulde til Hovedstaden og ikke havde stor Hast, tog han derover med Skipper Halmøe. Ved den passende Tid tog han Plads i en Baad i Aaen ved Stadthauptmand Wissings Plads og roedes ud paa Rheden til Skibet. Rejsen til København kostede med Skipper Halmøe en Specie. For denne Betaling fik han ogsaa Middagsmad ombord og Kaffe. Tør Kost tog han med hjemmefra, og da Rejsen under visse Omstændigheder kunde tage rigelig Tid, var det gerne en god Madpose, der førtes med. Naar Skipper Halmøe kom tilbage hertil efter en Tur, blev der flaget herinde og affyret Salutskud.

At Havnen ikke har formaaet at præge Byen i Tiden efter Chr. IV indtil for 100 Aar siden fremgaar tydeligt af vedføjede Bykort fra 1767 og et Billede fra Fr. V's Atlas 1755.



1767.



1755. Fr. V. Atlas.

HAVNENS ANLÆG 1843

I 1835 rejser Havnekommissionen paany Spørgsmaalet om en Opmudring af Sejlløbet Syd om Trindholm med en Afskæring af det nordre Løb, idet man derved venter, at førstnævnte Løb »formedelst den lige Flugt, Strømmen derved faaer, uden synderlig Bekostning stedse vil holdes seilbar«. Midlerne hertil søges tilvejebragt ved Tegning af Aktier a 50 Rbd. blandt Byens Handlende. Men heller ikke denne Plan naar sin Løsning. Det ses, hvor stærkt man holder fast ved den gamle, meget indskrænkede Losseplads ved Sønderbro. Aar 1840 sker der imidlertid en Ændring efter at Købmand Caspar Müller i 1836 var kommet ind i Havnekommissionen.

I en Skrivelse af 15. Maj 1840 fra Havnekommissionen undertegnet C. Estrup, Groos, Ehnhuus og C. F. Müller til Commerce Kollegiet andrager man om at maatte konsulere Havneinspektøren Kaptajn Leth, »da Kommissionen ønsker Qvæstionen om Havnens Beliggenhed, Størrelse og øvrige Indretning m. v. nøiere prøvet og decideret«. Samme Aar anmoder man Landinspektør Grandjean om at foretage en Opmaaling af det Terræn og Vandomraade, hvor Havnen tænkes anlagt. Den 28. Oktober 1841 fremsender nævnte Kaptajn Leth til Commercekollegiet en Plan med Overslag, som han i Samraad med Havnekommissionen har udarbejdet. I Skrivelsen hedder det:

»Allerede i afvigte Aars Foraar foretog jeg en Undersøgelse af Localet, og da jeg fandt, at Grunden ude i Fjorden var temme-

lig blød, tilraadede jeg Havnecommissionen først at gjøre Forsøg med, hvorvidt en aaben Rende her vilde holde sig, til hvilken Ende et passende Sted i den bestemte Retning blev udseet og betegnet med 2de Stager, ligesom jeg og gav Anvisning paa, hvor en lille Muddermaskine strax vilde være at erholde for godt Kjøb, og da den derpaa foretagne Prøvemuddring nu fandtes at have holdt sig uforandret et Aars Tid, saa vil der fra denne Side formeentlig intet være i Veien for Anlægget.

Ifølge Tegningen skulde dette bestaae af et Bassin 125 Alen langt og 90 Alen bredt, en derfra førende inddæmmet Canal af 840 Alens Længde, og forresten en aaben Rende videre ud til Rheden, opgravet til $8\frac{1}{2}$ a 9 Fods Dybde, der udkræver Opmuddring paa en Strækning af cirka 2300 Alens Længde, og er det hele Anlæg lagt udenfor Aaløbet, for at forhindre Tilsætning derfra, alt i Lighed med det ved Veile udførte Havneanlæg, som har viist sig gavnligt og at svare Regning.

Det tør vel derfor antages, at et lignende Anlæg ved Kolding vil conservere sig og at de eventuelle Havneindtægter kunne ventes at ville blive af den Beskaffenhed, at de foruden Vedligeholdelsesomkostningernes Bestridelse kunne forrente og afdrage det til Udførelsen fornødne Pengelaan af 20,000 Rdr.«

Arbejdet ved den nye Havn paabegyndtes 1. Maj 1842 og fuldførtes 24. Oktober 1843. Herom foreligger en Beretning.

BERETNING

om det fra 1. Mai 1842 til 24. Oct. 1843 udførte Havneanlæg
i Kolding.

Et Bassin, der har en Brede af 90 Alen og en Længde af 125 Alen foruden Skraahjørnerne er bleven udgravet til en Dybde af 9 Fod.

Bassinet er forsynet med Bolværk af 310 Alens Længde med et Slæbested paa hver af Bassinets 3de Sider med en Kjølhalingsplads af 30 Alens Brede paa den nordre Side samt med en Helling*) ligeledes af 30 Alens Brede paa den søndre Side. Saavel Slæbesteden som Kjølhalingspladsen og Hellingen ere forsynet med Bolværksfløje ialt af 73 Alens Længde. Skraahjørnerne, der paa begge Sider af Bassinets Munding have en Længde af ialt 72 Alen, ere belagte med Faschinværk for saaledes at kunne lettere gjøre en mulig Udvidelse af Bassinet.

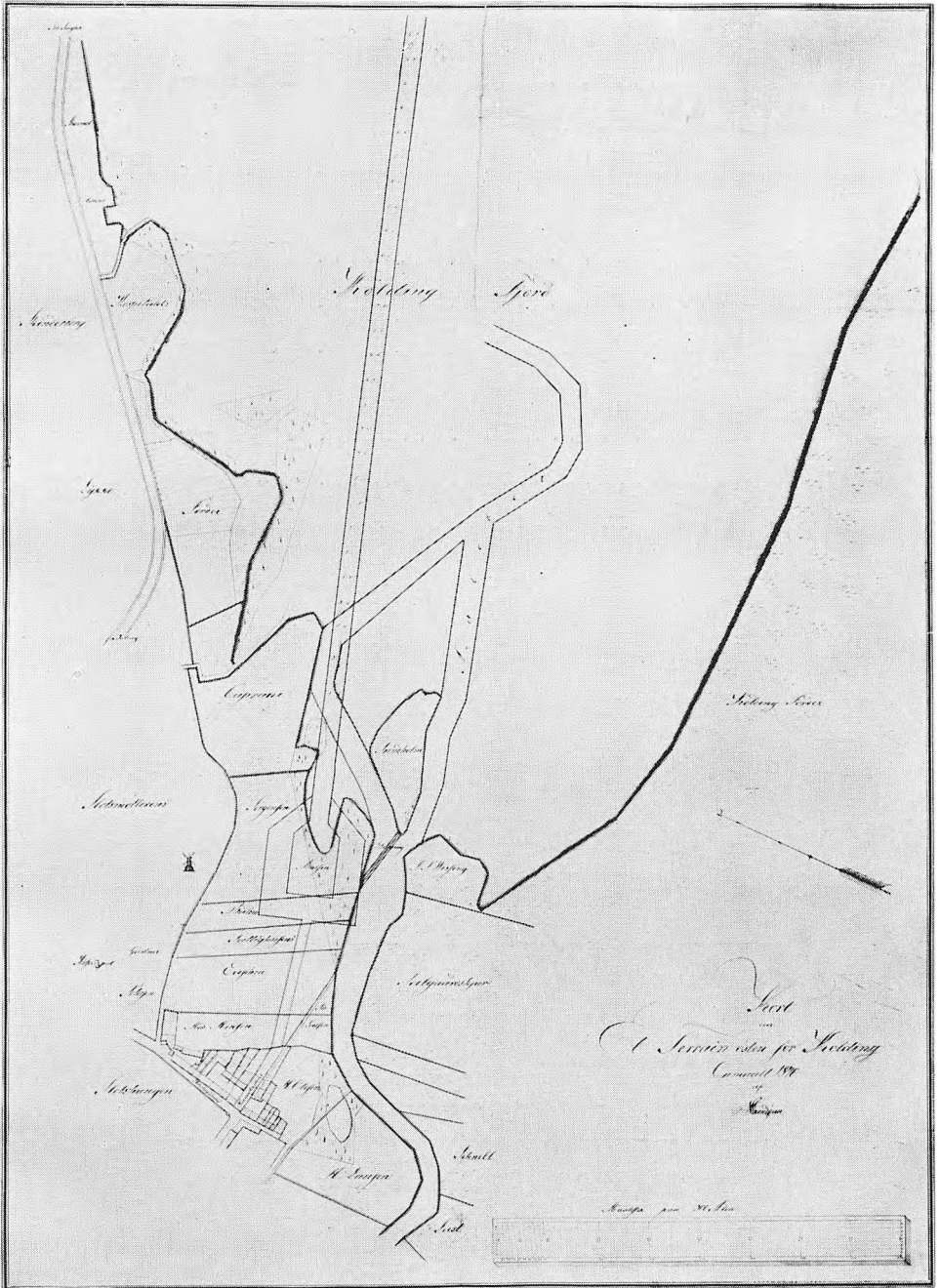
Fra Bassinets Munding af er der anlagt en Canal, der har en Længde af 830 Alen og en Brede af 40 Alen, hvoraf de 14 Alen i Midten er opmudret til en Dybde af 10 Fod. Canalen er paa begge Sider forsynet med Faschinværk, der paa den søndre Side har en Længde af 830 Alen. At Faschinværket ikke paa den nordre Side er givet samme Længde har sin Grund deri, at en Mølleaa har sit Udløb paa den Side.

Fra Canalens østre Munding og henimod Reden er der udmudret en Rende af 14 Alens Brede og til en 10 Fods Dybde i en Længde af 1580 Alen med et Knæk af 30 Alens Brede, hvorved Renden i en Længde af 1100 Alen er givet en skraa Retning ud mod Reden. En Havneplads, der udgjør et Areal af 19350 Kv. Al. er bleven opfyldt og planeret.

En Vei er bleven anlagt fra Byen til Havnen, der har en Brede fra 20 til 34 Alen og en Længde af 399 Alen, hvoraf den nærmest til Byen stødende Deel er bleven brolagt og midt paa samme sat en Pompe, for derfra at kunne forsyne de Søfarende med fersk Vand. Veien er forøvrigt paa begge Sider beplantet med Træer. Havnen er i alle Henseender i en forsvarlig og brugbar Tilstand og har ligesaa lidt som Faschinværket lidt nogen Skade ved den stærke Stormflod den 7. Januar d. A.

Omkostningerne ved dette Havneanlæg have været følgende:

*) Ophalingsbedding.



Kolding Havn 1843.

Den til Havneveien, Havnepladsen og Bassinet indkjøbte Grund har kostet	2459 rbd. 77 Sk. Sølv.		
Faschinværket	1599	— 10	—
Opgravningen af Bassinet og Opmudringen af Canalen og Renden	6828	— 12	—
Bolværket med Slæbestedet, Kjølhalingsplads og Holding	6146	— 25	—
Inventarium	2582	— 36	—
Inventariets Vedligeholdelse	534	— 56	—
Havneveiens Anlæg og Havnepladsens Planering	1279	— 48	—
Opsynet	545	— 25	—
Adskillige Udgifter	1572	— 17	—
	Ialt 23,547 rbd. 18 Sk. Sølv.		

Havnecommissionen i Kolding d. 5. Marts 1844.

Estrup. C. F. Müller. I. S. Borch. M. Warming. A. C. Zahn.

Af Planen over Havneanlægget ses Gennembrudet af den nye Havnevej ved Klostergade, Bassinet med Oplosningsplads paa de tre Sider og det nye Sejlløb Nord for Aaen, idet Aaløbet Nord om

Officielle Avertissementer.

At den her ved Byen anlagte Havn fra late n. M. er
 saaben for de lodtill Bte Fod dybtgaaende Skibe. hrlnges
 herved ill offentlig Kundskab.

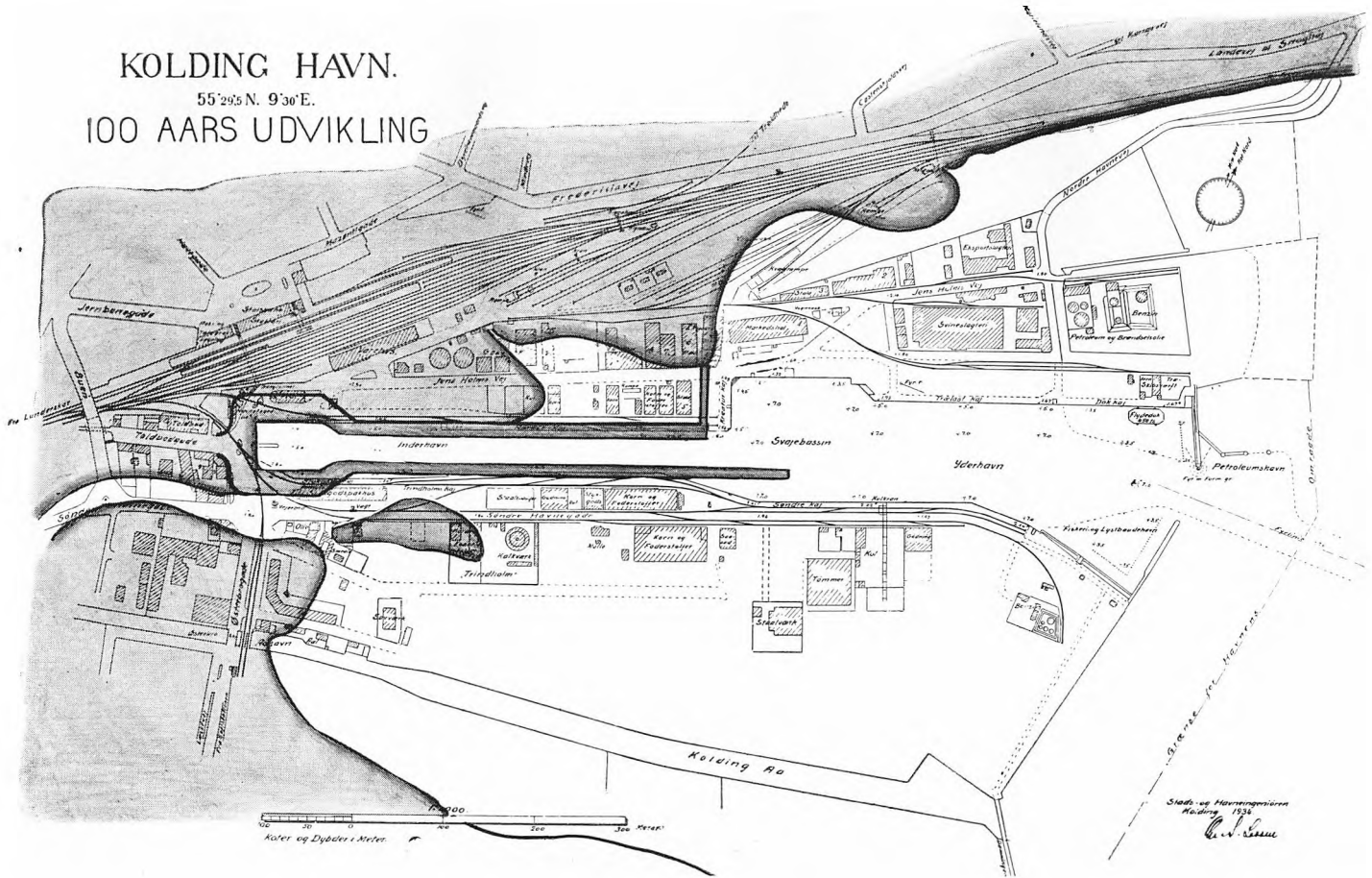
Havnecommissionen i Colding den 8de October 1843.
 Ch. Estrup. C. F. Müller. Borch. Zahn. Warming

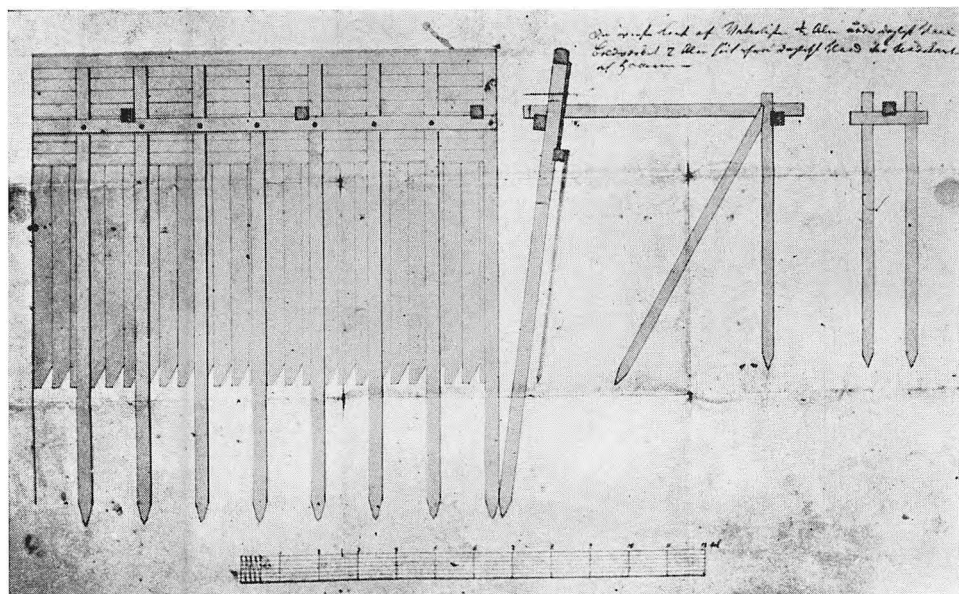
Fra Berlingske Tidende.

Trindholm er afskaaret ved en Dæmning. Endvidere ses Slots-
 møllebækkens Udløb ved Capranis Eng. Den gamle Havn med
 Kystlinjen fra 1843 er indtegnet paa et moderne Havnekort, hvor-
 ved de 100 Aars Udvikling er anskueliggjort.

KOLDING HAVN.

55°29'5 N. 9°30' E.
100 AARS UDVIKLING





Af det Bolværk, som indfattede Bassinet paa de tre Sider vedføjes en Plan.

Hjertepælene var 10 Al. lange og 10 Tommer i Rodenden af Fyr eller Bøg. Hammer og Ankre var af Eg. Spundsplankerne var af Bøg. Bortset fra visse Mangler ved Forankringen maa Bolværkskonstruktionen siges at være fuldt tilfredsstillende. De skraa Sider af Bassinet og begge Sider af Kanalen var indfattet af Faskiner. Langs Kanalen var nedrammet Varpepæle.

Hvorledes Bolværket ved Sønderbro fra Fr. II's Tid har været bygget, kan man kun gisne om. Af Rantzaus Kort ser det nærmest ud, som om der ikke har været nogen Klædning bag Pælene. Formodentlig har man indskrænket sig til at pakke Faskiner bag disse, da Vanddybden jo kun var 1 a 2 Fod.

Om selve Indvielsen af den nye Havn ved man ikke meget udover at den skete den 24. Oktober 1843 »med stor Højtidelighed«, som der staar i det lille Mindeskrift, der blev udgivet ved 50 Aars Jubilæet. En i Dagens Anledning af S. Hertz forfattet Sang blev afsunget. Der fandtes ingen Aviser i Kolding 1843.



Dagen efter Indvielsen frydede man sig ved Synet af 5 Skibe i den nye Havn, og i Sept. 1844 lod Kongen sig den forevise.

Havnepengene udgjorde i 1844 2272 Rdl. 19½ Sk.

Selv om det personallistoriske er udeladt i nærværende Fremstilling, bør der dog i taknemlig Erindring nævnes de Mænd, som dengang arbejdede i Havnekommissionen: Formanden var Borgmester og Byfoged *Estrup*, de øvrige Medlemmer *C. F. Müller*, *I. S. Borch*, *M. Warming* og *Zahn*. Deres Virksomhed paaskønnedes ikke alene af deres Medborgere, men ogsaa af Regeringen. Ved Resolution af 10. Juli 1844 tilkendegav Kongen dem sin allerhøjeste Tilfredshed med den Flid og Iver, der var udvist ved Havnearbejdet, og samtidig bemyndigede han Kommissionen til at udnævne *Zahn* til Havnefoged, mod at han udtraadte af Kommissionen.

Som en Undtagelse vedføjes her Billedet af Købmanden Caspar Frederik Müller, f. 1792, † 1858. Hans Farfar var en fattig fransk

Adelsmand de Moulin, som ca. 1742 indvandrede til Danmark. Navnet blev senere ændret til Müller. Caspar Müller havde i sin Ungdom faret til Søen som Styrmand, og det maa i høj Grad tilskrives hans Initiativ, at Havnen blev bygget, ligesom der gaar Frasagn om hans personlige Paapassenhed under Arbejdets Udførelse.



Caspar Frederik Müller.

TIDEN FRA 1843 — 1893

Byen fik saaledes sin Havn. Men det skulde snart vise sig, at der var store Besværligheder med at holde den vedlige. Der-til kom, at Kravet om større Vanddybde voksede med Aarene. Dampskibene indfinder sig. 1852 aabnes der fast Passagerfart paa København med Damperne Zephyr, Flora og Zampa. Damperne gik dog ikke længere end til Drejens, hvortil Forbindelsen skete i aabne Baade. I 1875 anlægges det første Havnespor i Forbindelse med den nye Jernbane, hvorved Udviklingen yderligere tager Fart.

Først bliver det nødvendigt at erstatte Varpepælene, som Isen havde ødelagt, med Varpebøjer forankret til Grundpæle. Dæmningerne langs Renden skylles bort af Sø og Højvande. Disse Dæmninger skal tjene til Indfatning af det Materiale, der mudres op af Renden og kastes ind over Dæmningerne. Og endelig sætter Renden til, saaledes at Dybden i 1850 er aftaget til 8 Fod. Der anskaffes en Søbagger tilhørende Staten for et Beløb af 5604 Rdr. Den drives af Hestekraft. 1856 begyndes der paa en Uddybning til 11 Fod, idet Statens Tilsynsførende L. A. Leth i en Indberetning udtaler sin Anerkendelse af den usædvanlige Kraft og Økonomi, hvormed Opmudringsarbejdet hidtil er drevet. I 1870 sluttes der Kontrakt med Civilingeniør Freund om en Uddybning til 13 Fod ved Hjælp af en Dampmuddermaskine.

Den i 1850 anskaffede Søbagger kastes paa Land i Stormfloden 1872 og alløses 1873 af en mindre Haandgravemaskine, som dog intet kunde udrette, men sælges til Roskilde for 3000 Kr. I 1877

skrider man endelig til Anskaffelse af en Dampmuddermaskine til 17,500 Kr. fra P. J. Petersen i Haderslev.

Umiddelbart efter Havnens Anlæg rejser Ejerne af Tenegaarden Erstatningskrav overfor Havnen for Førringelse af Fiskeri, hvori de støttes af Strandhusefiskerne. Kravet afvises, men rejses igen i 1889. Det resulterer i, at Eneretten til Fiskeri i den nederste Del af Aaen og inderste Del af Fjorden alløses imod et Vederlag af 18,500 Kr., hvoraf Havnen betalte 7000 Kr. og derved fik frie Hænder.

Ved Havnens 50 Aars Jubilæum er Besejlingsdybden naaet op til 16 Fod i Renden, medens der inde i Havnen kun var ca. 14 Fod. Men man skrider nu efter stærke Krav fra Handelsstanden til Anskaffelse af en ny Spandkædemaskine fra Møller og Jochumsen i Horsens for en Pris af 22,900 Kr., den senere Thor. Maskinen skulde kunne grave til 18 Fod.

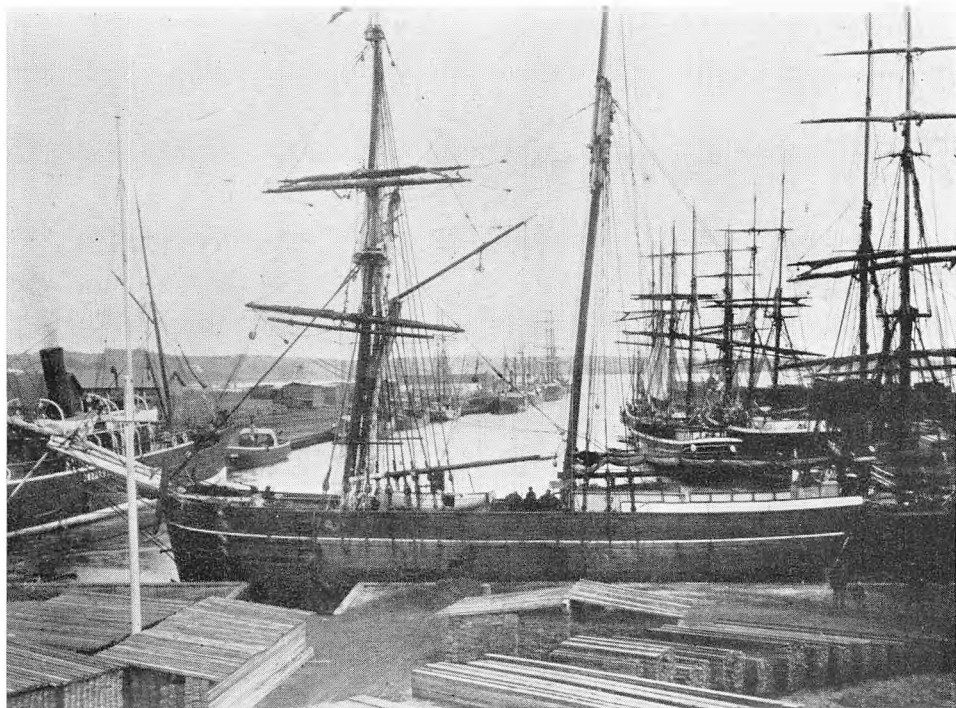
Samtidig med Forøgelse af Vanddybden er der i Aarenes Løb foretaget Udvidelse af Landomraadet, dels ved Køb af Logies Eng og en Del af Hospitalets Eng og dels ved Opfyldning fra Opudringerne.

For Enden af den nordre Mole indrettedes en Dampskibshavn. Men Dampskibene var ikke tilfredse med Anlægspladsen saa langt ude, efter at de var kommet til at gaa i regelmæssig Fart, hvorfor Byraadet i 1870 besluttede, at de skulde anvises Plads inde i Havnen udfør det nuværende Frøkontor. En Trælastimportør klagede herover til Ministeriet uden Resultat.

Saa vel paa Nord- som paa Sydsiden er Bolværkerne blevet forlænget, som vi senere skal se.

I Havneudvalgets Protokol for 26. Juli 1893 anføres følgende:

»Da det har vist sig, at der i de optagne Bolværkspæle er Orm, tages det under Overvejelse, om der maatte være Anledning til at beslaa Pæle og Flager med Jern, men da dette er en kostbar Sag

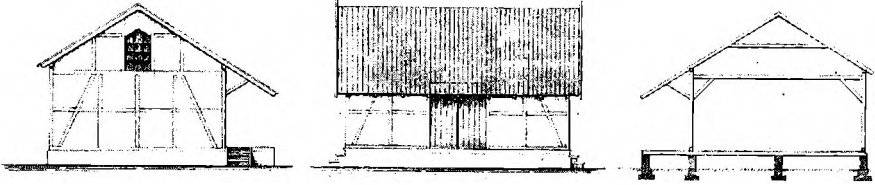


Ca. 1880.

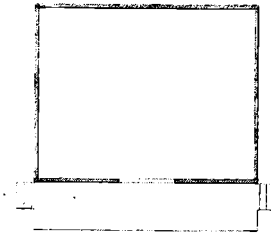


Nordre Mole ca. 1880.

Pakhus for Dampskibe



11 *Carlson*



Arbejdet i et Løgningsår med en omkostning af 2.20. Dato: 1865

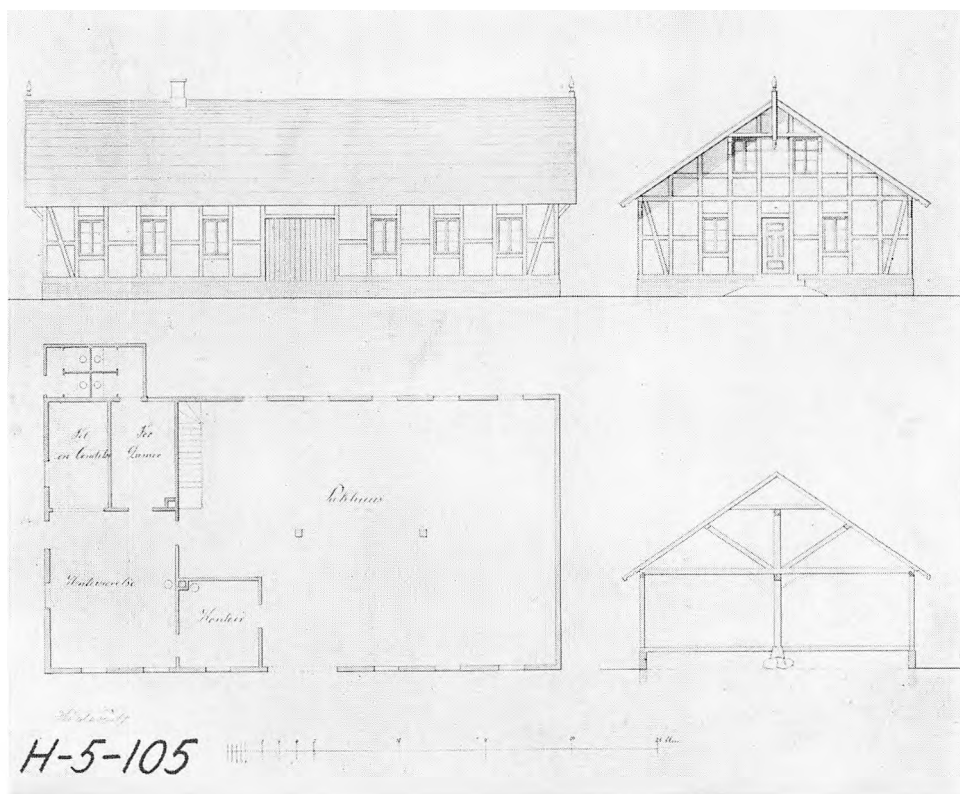
H-5-104.

M. Hansen

Havnens ældste Pakhus 1865.



Inderhavnen med Dampskibspakhuset.



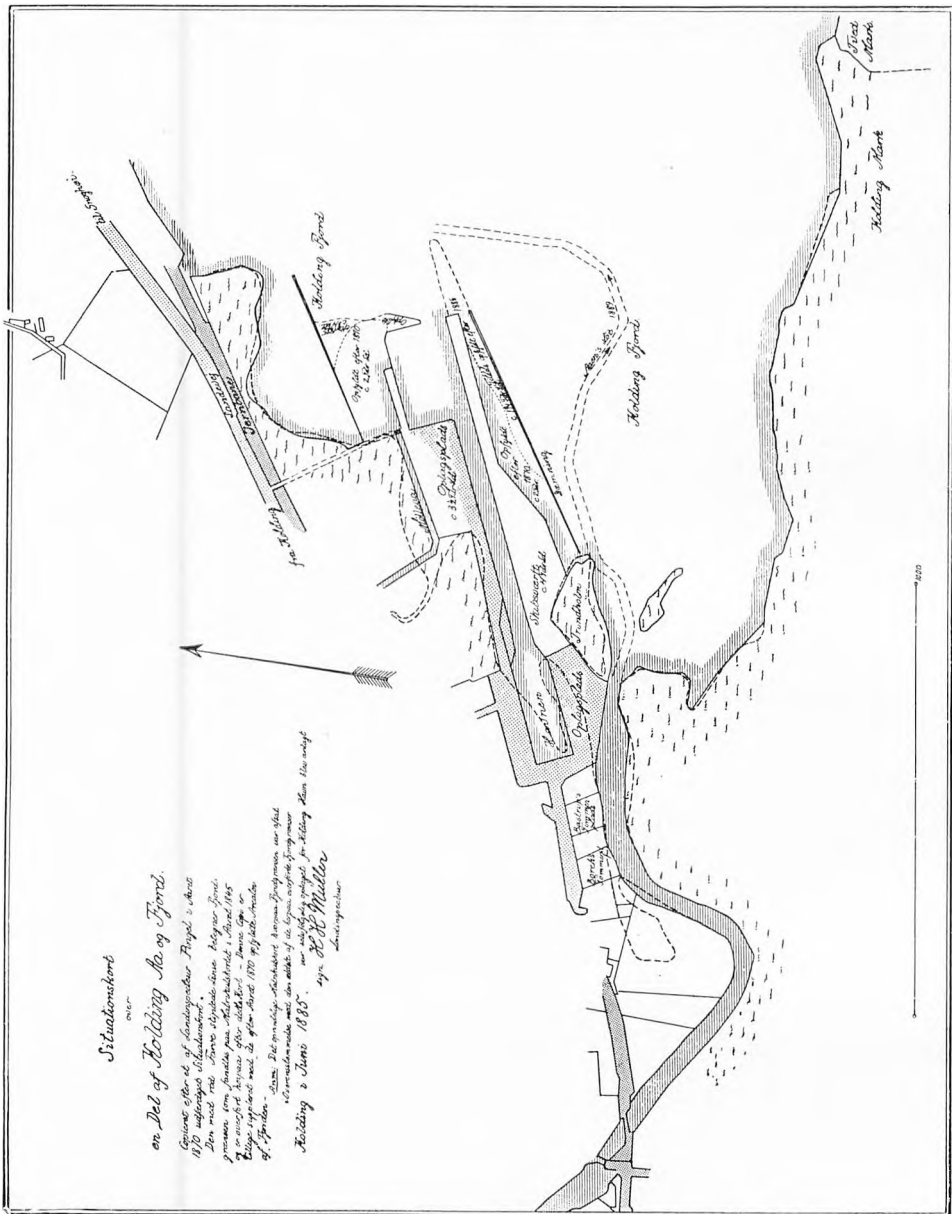
Dampskibspakhuset.

og Bolværkerne dog har staaet i 37 Aar, fandt man ikke Føje til denne Foranstaltning.«

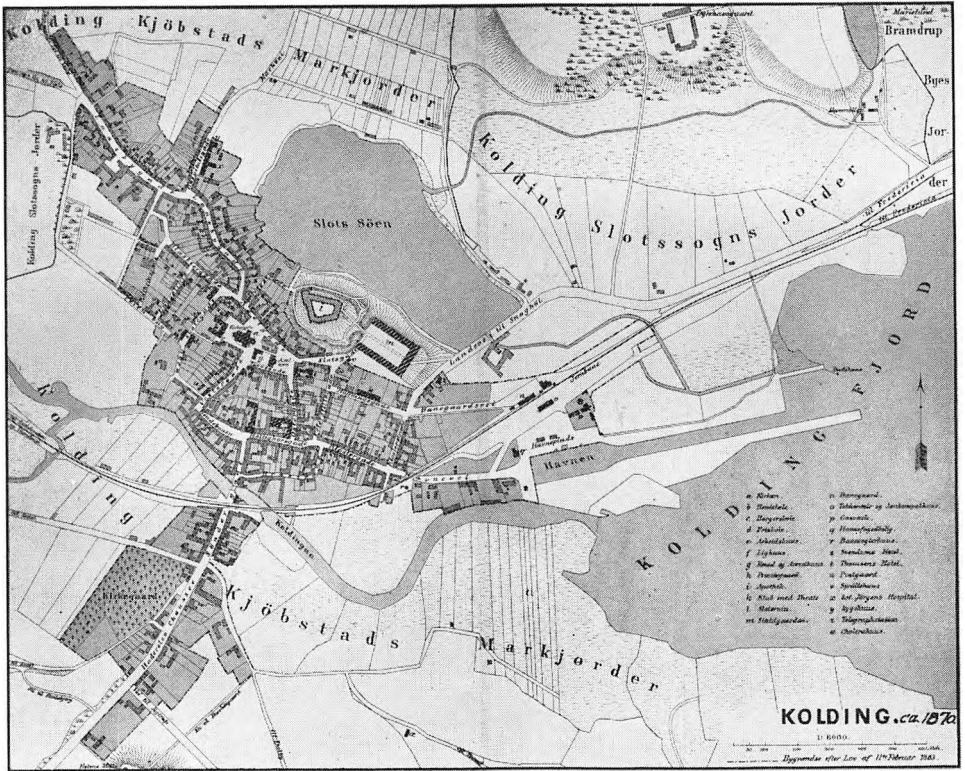
Først 1911 indføres der Pladebeslag paa de nye Træbolværker her i Havnen.

For Aaret 1893 udgjorde Havne- og Broengene kun 35,330 Kroner.

Som yderligere Oplysning om Havnen i den her omhandlede Periode vedføjes nogle Kort, Tegninger og Fotografier.



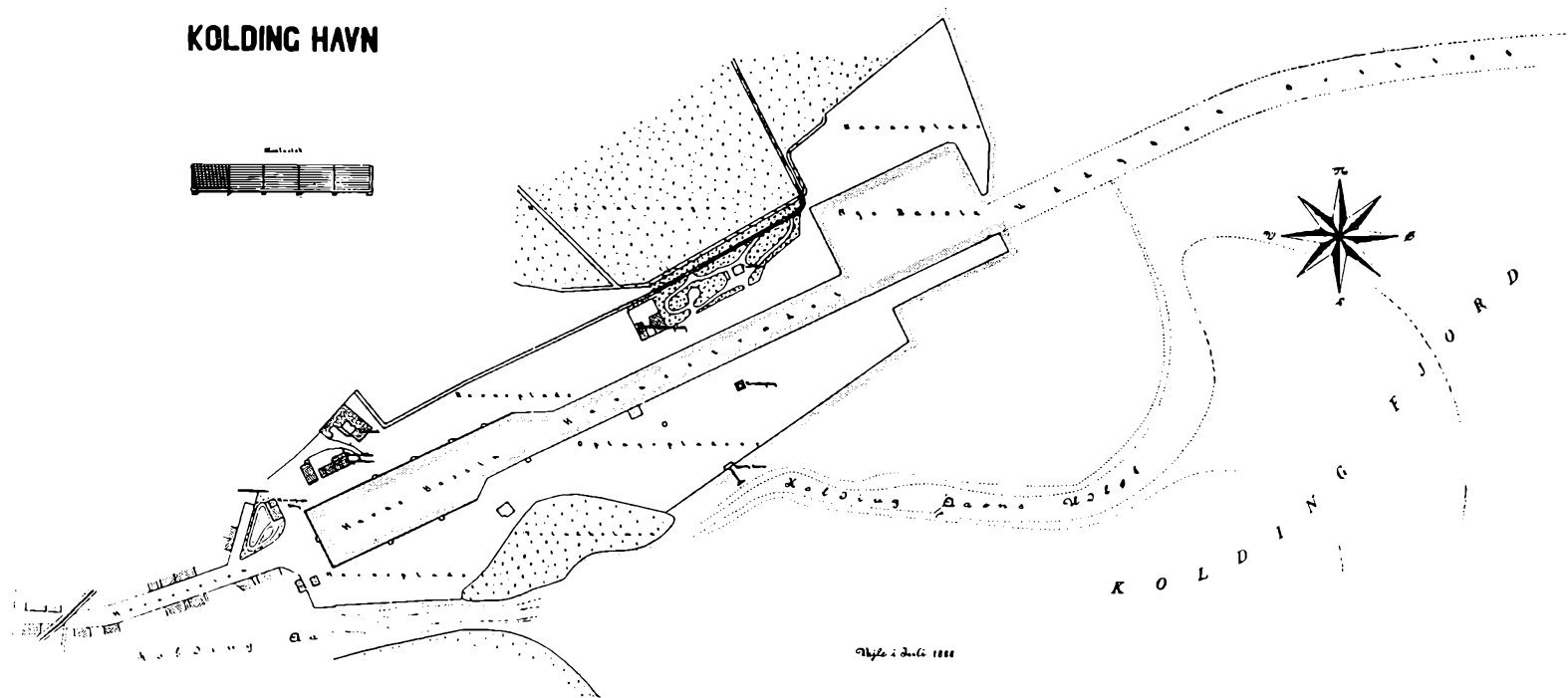
Dette Kort viser Havnens Omraade i 1870 suppleret med de indtil 1885 foretagne Opsyldninger. Sydsiden beherskes af Skibsværftet, og Trindholm er nu blevet landfast med Havnen.



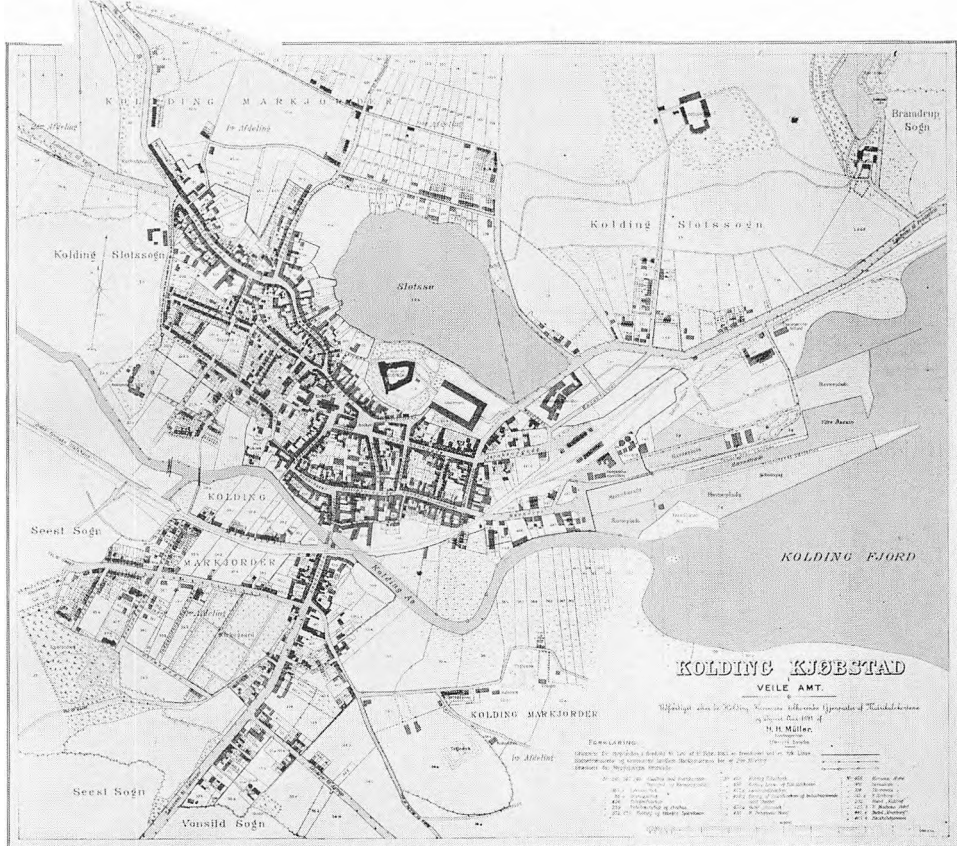
Ca. 1870.

Det ses her, hvorledes Havnen nu gør sig gældende i Bybilledet. Man ser Havnefogedboligen, Dampskibspakhusene og Gasværket. Der findes iøvrigt ingen Bygninger paa Havnen og ej heller Toldkammer eller Havnespor. — Derimod ser man den nye Banelinic gennem Byen. (Efter Trap.)

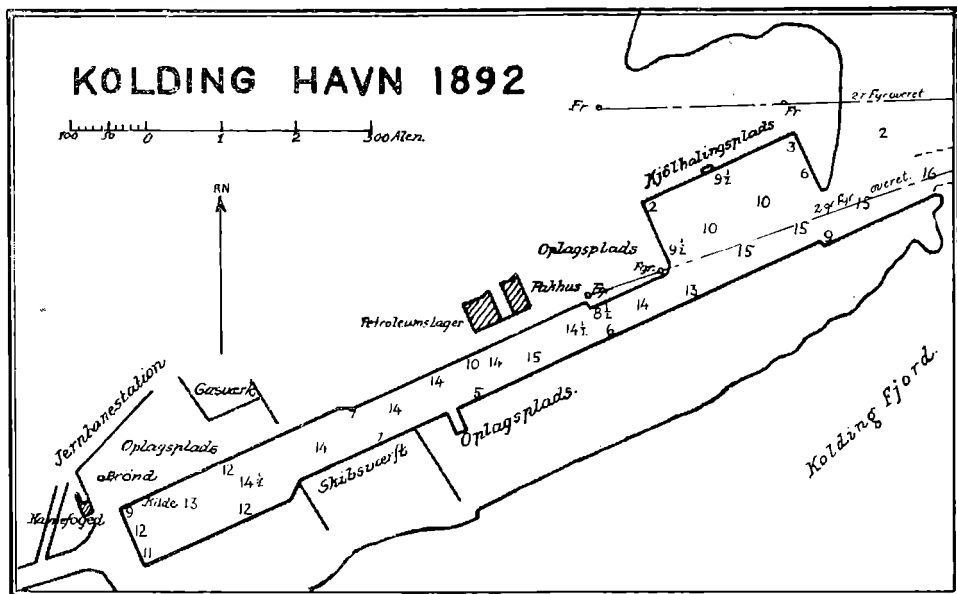
KOLDING HAVN



1888. Tolkammeret opførtes 1885 og ses her paa Kortet. Endvidere ses Petroleumslageret og Plantagen paa Nordsiden.



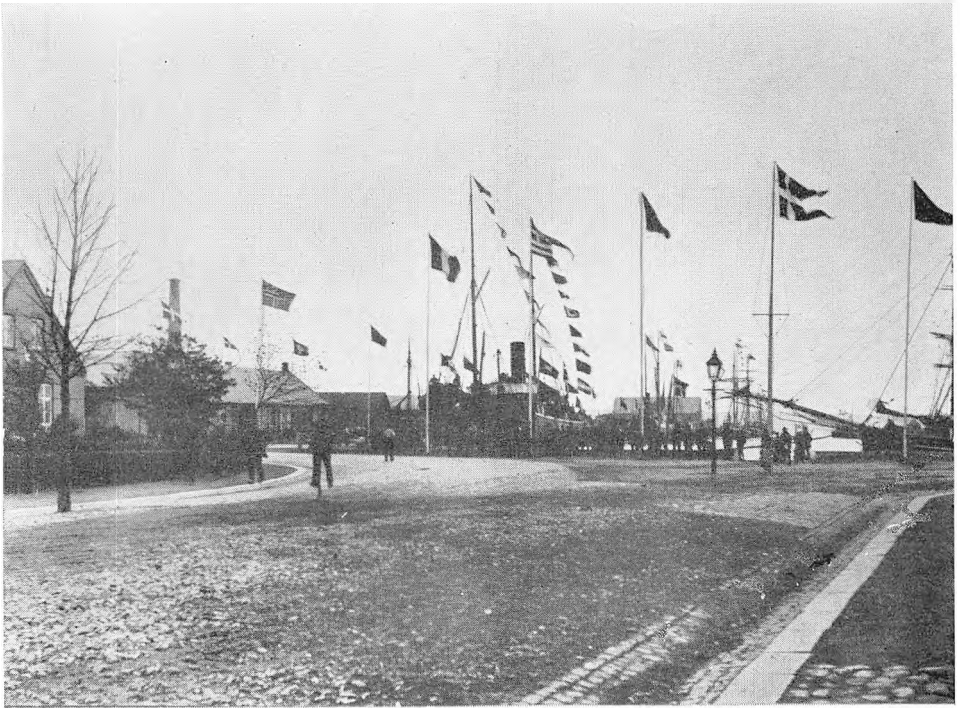
Dette er en gengivelse af Landinspektør H. H. Müllers smukke Bykort fra 1891. Der er nu kommet Pakhuse paa Nordsiden, og Svineslagteri og Cikoretorrieri er opført ved Fredericiavej.



Efter den første Udgave af „Den Danske Havnelods“ 1892 gengives her Havnen. Vanddybderne er angivet i Fod. En Kølthalingsplads er indrettet paa Nordsiden.



Vinterliggere i Sejlskibenes Tid.

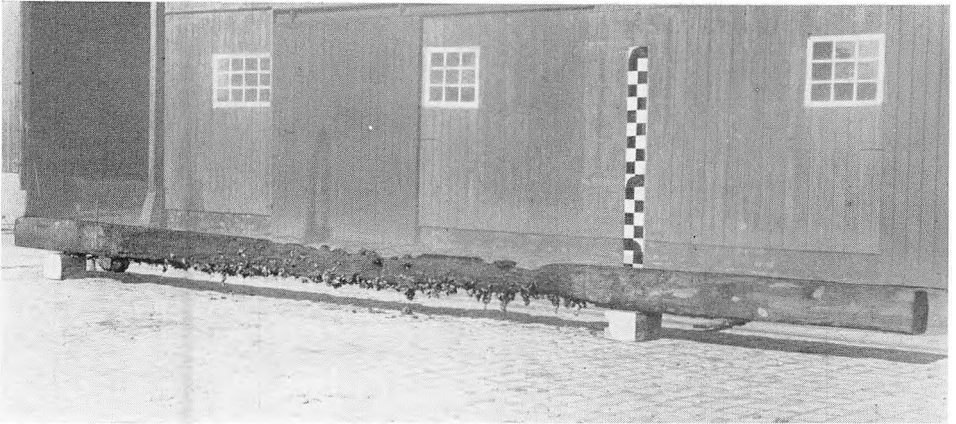


Ved Havnens Jubilæum 1893.

TIDEN FRA 1893—1943

Uddybning af Havnen og Bygning af Bolværker er i Aarenes Løb gaaet Haand i Haand. Omkring 1893 fandtes der Bolværker omkring den inderste Del af Havnebassinet, medens der iøvrigt slet ikke fandtes Bolværker paa Sydsiden. Paa Nordsiden derimod var der Bolværker helt ud til og forbi Kølhalingspladsen, idet der bl. a. i 1889—90 blev bygget Bolværk paa 4,5 m Vanddybde udfor hvor nu Berring & Larsens Kullager og Sydjydsk Korn- og Foderstofkompagnis Pakhus er beliggende.

Først i 1894 byggedes der Bolværk paa Sydsiden paa 2,5 m Vanddybde i Fortsættelse af det inderste Bassin, medens der fra Kalkværket og ud til Svajebassinet byggedes Bolværk i 1898 paa 5,6 m Vanddybde, begge Bolværksstrækninger til Afløsning af de



ældre Faskinindfatninger. Der har saaledes ikke været nogen stærk Tro paa en Udvikling paa Sydsiden, da man i 1894 lægger for med en Vanddybde paa 2,5 m.

Træbolværkerne havde deres Tid her indtil omkring 1910—11. De led stor Skade som Følge af Angrebet af Pæleorm og Pælekrebs. Pæleormene gaar i Dybden, idet de gnaver deres kalkforede Gange inde i og paalangs af Træet. Pælekrebsen derimod gnaver af Overfladen og forringer derved Pælens Dimension med Aarene. Paa Billedet ses en optrukket Pæl, som har staaet ca. 40





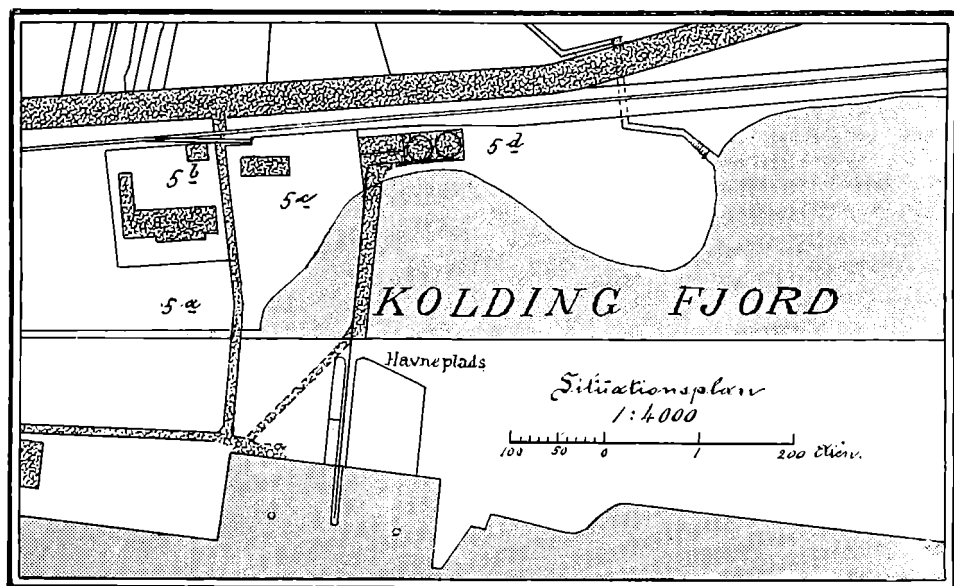
1903.

Aar i Vandet. Saver man den igennem, ser man Pæleormens Gange som cirkulære Huller paa en Blyants Tykkelse. Den Ende af Pælen, som er tilhøjre for Maalestokken, har staaet nede i Bunden og er derfor ganske frisk og uangreben.

En anden Mangel ved Træbolværkerne var den, at de Rambukke, der stod til Raadighed, var utilstrækkelige baade med Hensyn til Længde og Maskinkraft, hvilket medførte, at Bærepælene blev for korte, saaledes at de ikke naaede fast Bund. Dette medførte igen, at Forankringen sank sammen med Bagfylden, hvorved der efterhaanden skete en Sprængning af Ankrene og dermed Væltning af Bolværket.

At man paa sine Steder uddybede til større Vanddybde end den, til hvilken Bolværket var slaaet, gjorde jo ikke Sagen bedre.

Den første Havnekran anskaffedes 1896. 1899 foretoges der en større Uddybning af Sejlløbet i Fjorden til et Beløb af 153,000 Kr., hvorved Vanddybden forøgedes til 20 Fod (6,3 m). I 1898



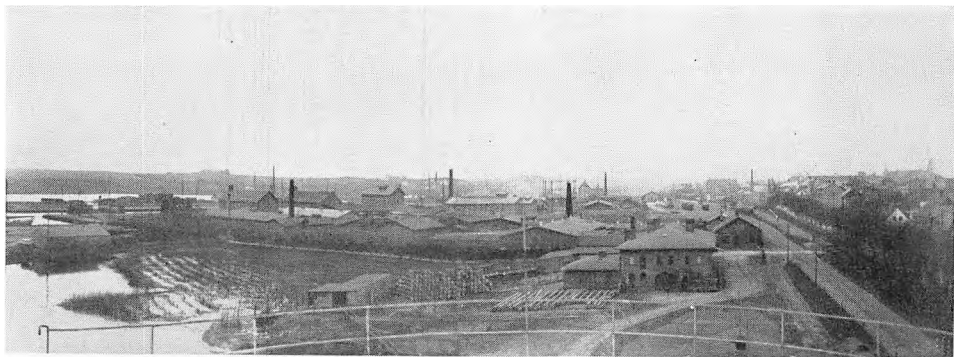
1902. Svajebassinets med Bedding, Skibsværft og Tankanlæg med Petroleumspier.

ansattes en Stads- og Havneingeniør. Den tekniske Bistand var indtil da ydet af Stads- og Havneingeniøren i Vejle.

Efter at Trindholmen, som var en Ø i privat Eje, var blevet landfast med Havnens Terræn, opstod der Strid om Grænser m. m., hvilket resulterede i et Magelæg i 1901.

Der anlagdes senere et Spor langs Trindholms nye Nordgrænse, hvortil de private Lodsejere betalte $\frac{2}{3}$ af Anlægssummen.

Først i 1904 anlagdes de første Havnespor paa Sydsiden. Der var dog i 1899 efter Anlægget af De Danske Sukkerfabrikkers Saftstation ført et Spor over Havnepladsen og opført en Jernbane- og Vejbro over Aaen, for at denne nye Virksomhed kunde faa Forbindelse med Havn og Jernbane. Over Broen var ført en Pumpeledning for Roesaften til Tankdamperens Anlægsplads i Havnen. Broen var Sukkerfabrikkerne private. I 1902 opførtes et Petroleumstankanlæg ved Fynsvej umiddelbart ved Banelinjen og med en Pumpeledning over Havnens Terræn til en Anlægsbro i Svajebassinets Nordside.



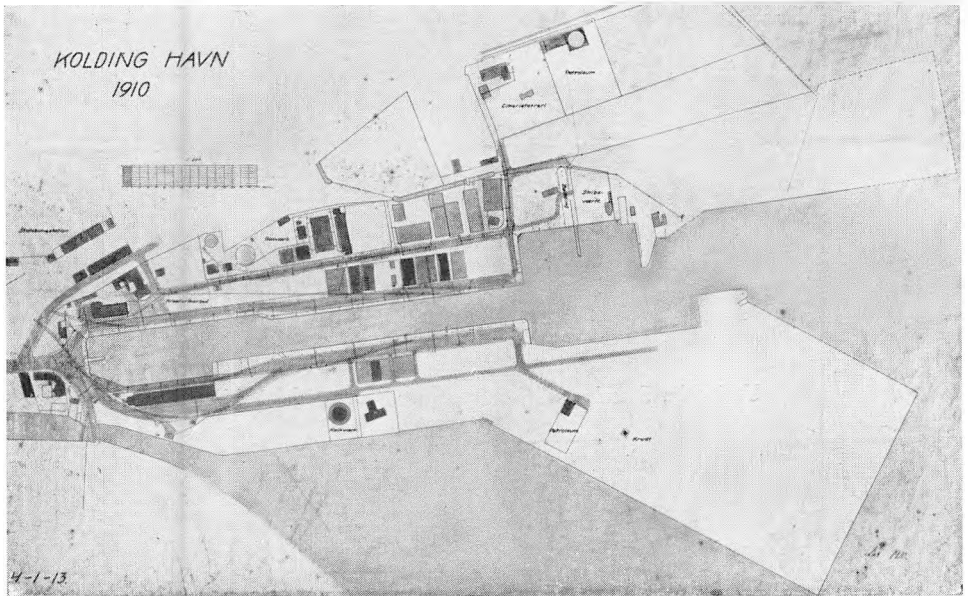
Udsigt fra Petroleumskvælden mod Vest. Maj 1907.

Stærkt tilskyndet af Handelsforeningen opførte Havnen 1905 det nuværende Stykgodspakhus paa Sydsiden til et Beløb af 60,887 Kr. Den vestlige Del udlejedes til Det Forenede Dampskibsselskab, den midterste Del til Toldvæsenet, og den østlige Del var til Raadighed ved tilfældige Oplægninger af Varer.

Det stadige Krav om Forbedring af Havneforholdene blev imødekommet ved en større Uddybning af Sejlløbet og Svajebassinet til 7,0 m Vanddybde. Arbejdet udførtes i Aarene 1909 og 10 af Entreprenørerne Gunnerson og Elzelingen. Fylden bragtes i Land paa Nordsiden, hvor nu Eksportmarkedet og Svin slagteriet er beliggende. Det var ved denne Lejlighed der fremkom det store Fund af Oldsager, særlig Hjortetaksøkser, som blev indlemmet i Museet. Forud for dette Arbejde var der foretaget en Rørlægning af Slotsmøllebækken.

I 1911 solgte Havnen 2 Tdr. Land til Opførelse af et nyt Svin slagteri, idet det gamle Slagteri ved Fredericiavej stod overfor en Ekspropriation til Udvidelse af Statsbanestationen.

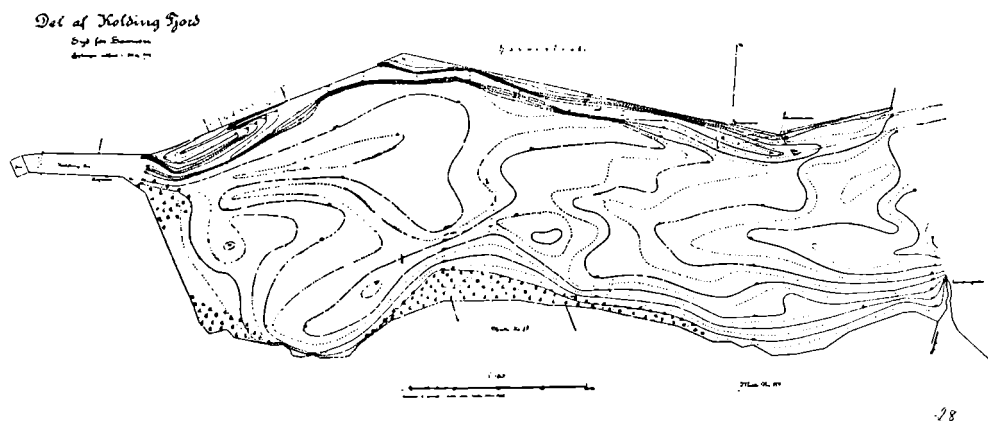
Efter at Svajebassinet var blevet udgravet, paabegyndtes i 1911 en Kajindfatning paa 200 m langs Bassinets Sydside udført som Kajmur paa højt Pæleværk, hvilket Arbejde afsluttedes Aaret efter. I Efteraaret 1911 væltede en ældre Bolværksstrækning paa 65 m paa Nordsiden. Den blev genopført ved Anvendelse af en



bærende Jernbetonplade, der samtidig indgik i Forankringen. Begge de her nævnte Indfatninger bestaar under Vand af en Trævæg med Hjertepæle og Flager, der begge blev beslaet med Jernplader imod Ormeangreb.

I 1910 opførtes det første Jernbetonbolværk paa den nordvestre Side af Svajebassinet.

Nye Tanker beskæftigede sig med Mulighederne for at skaffe Havnen en større Udvidelse. Paa Nordsiden satte Statsbanestationens Nærhed snævre Grænser, særligt efter at Stationsudvidelsen der krævede Afstaaelse af nogle af de nyopfyldte Havnearealer. Der fremsattes derfor i 1912 Forslag til en Forlægning af Kolding Aa imod Syd i Forbindelse med en Inddæmning af det lavvandede Fjordareal Syd for Havnen. Planen indebar den Mulighed, at det allagte Aaløb kunde benyttes til Anlæg af en Gade fra den paa-tænkte Viadukt over Statsbanen til Havnen. Der var imidlertid nedsat en Ekspropriationskommission til Fremme af Stationsudvidelsen med en skinnefri Gadeforbindelse til Havnen, idet Niveauoverkørselen i Havnegade maatte nedlægges.



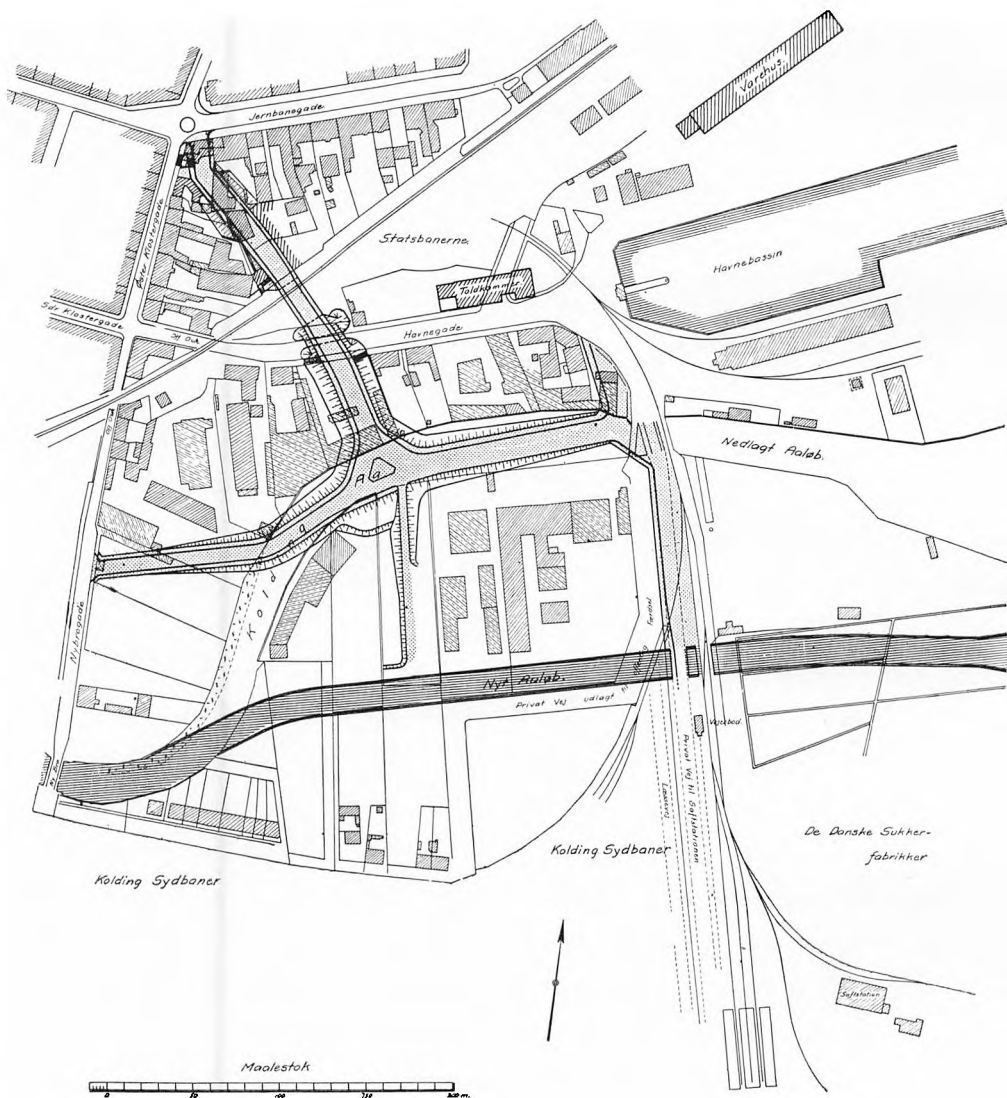
Pejling af Flakket syd for Havnen. 1911.

Efter Statsbanernes Plan skulde den nye Gade straks dreje ned mod Havnen fra Viadukten, hvilket medførte et meget stærkt Fald og en uheldig Udmunding paa Havnepladsen. Planen om Aaforlægning og Inddæmning var forelagt en Landvæsenskommission, som afsagde Kendelse d. 23. Nov. 1917, ligesom Landbrugsministeriet gav Koncession paa Inddæmningen, efter at der bl. a. var opnaaet Overenskomst mellem Havnen og De Danske Sukkerfabrikker, der stillede sig meget forstaaende overfor Planen. Ministeriet godkendte nu den nye Gadeføring, efter at der forelaa Kendelse om, at Aaen skulde forlægges, hvorefter Ekspropriationskommissionen gennemførte Arealerhvervelsen til Havnens Gadeplan. Udgifterne til Arbejder Øst for Saftstationen, nemlig Fremstilling af Aaløb samt Bro- og Dæmningsanlæg, androg 375,981 Kr. Der blev indvundet ialt 20 ha.

Havnen havde forinden købt en Landejendom paa Fjordens Sydside for at være Herre over Kyststrækningen.

Aaforlægningen indgik i et Forlig mellem Ministeriet for off. Arbejder og Havnen vedrørende en Omordning af Adgangsforholdene til Havnen: Niveauoverkørslerne ved Havnegade og Fredericiavej forbi det tidligere Cikorieterri samt Niveauovergangen Øst for Stationsbygningen nedlægges. Som Erstatning

Aaførlægning og skinnefri Gadeforbindelse mellem Byen og Havnen.



Stads- og Havneingeniøren
Kolding d. 16. 1916.
K. W. Hansen.



Sdr. Havnegade 1943, set mod Vest.



Fotografi optaget 1917 samme Sted som det ovenstaaende.



Udsigt mod Caspar Müllersgade 1936.



Billede optaget 1915 samme Sted som det ovenstaaende for Aaførlægningen.



Arbejdet ved Aaførelsen. 1916.



Havnegade 1918.



Toldkammer og Havnevagt 1918.

herfor anlægges Vejramper over Banen ved Havnegade førende ned til Havnen over det aflagte Aaleje efter den af Havnen foreslaede Plan. Endvidere anlægges en Vej over Banen fra Fredericiavej ved »Petersminde« til Kolding Havn. Havnen paatager sig Udførelsen af de nævnte Vejanlæg, herunder Aaforlægningen, imod nærmere fastsatte Beløb af Statskassen.

I 1913 opførtes en Markedshal for det ugentlige Kreaturmarked med Plads til 240 Kreaturer. Markedet havde hidtil været afholdt under aaben Himmel paa Pladsen udfør Gasværket. Samme Aar erhvervedes en Del af den tidligere Trindholm.

I 1915 foretages en større Opfyldning af Arealet Øst for Svineslagteriet til Brug for et Tankanlæg for Petroleum, Benzin og Brændselsolje for D. D. P. A. som Erstatning for det af Statsbanerne eksproprierede Anlæg. Fylden indbragtes ved Sandpumper. 1912 havde Havnen opført en Læmole paa Nordsiden. Udenfor denne opførte Petroleumsselskabet 3 Duc d'Alber til An-

lægsplads for Tankbaadene, hvorfra Oljen pumpes ind i de paa Lagerpladsen opførte Beholdere.

Spørgsmaalet om en forbedret Fyrbelysning af Fjorden havde været under Behandling i længere Tid. Det resulterede i. at der i 1917 opstilledes to nye Ledefyr paa Havnen, medens der paa Drejens Odde opførtes et Fyr med Formørkelser. I Statens Fyr paa Klippehage indlagdes en lysende Vinkel, der viser ned imod Agtrup Vig.

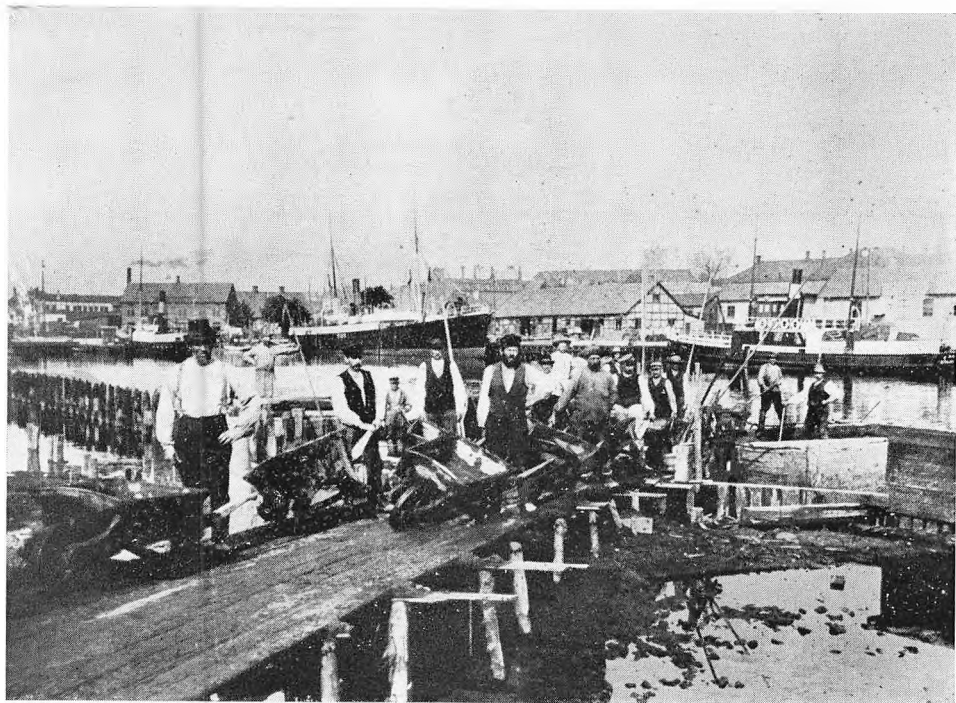
I 1929 foretoges der en større Forbedring af Dagafmærkningen paa Fjorden.

Havnen erhvervede de paa Havnen værende 6 private Stalde for en Sum af 130,000 Kr. og opførte samtidig i 1917 en ny Stald med Plads til 400 Kreaturer.

Som et første Led i det store Projekt til Havnens fremtidige Udvidelser, der blev forelagt Havneudvalget i 1918, paabegyndtes der Aaret efter Opførelse af 365 m Kajindfatning i Jernbeton udfør Svineslagteriet. Arbejdet udførtes af Firmaet Christiani & Nielsen. Fyldningen foretoges med Tipvogne og Motorlokomotiver, der førte Fylden fra Bakkerne paa Sydsiden og ad en elektrisk drevet Trækfærge bestaaende af 4 sammenbyggede Mudderpramme over Havnebassinet. Der overførtes saaledes ialt 45,000 m³ Fyld. Den samlede Udgift ved Kajanlægget incl. Gader og Spor beløber sig til 1,467,249 Kr. Den nye Gade, Buen, over Banen til Havnen aabnedes den 14. Oktober 1921.

Som et andet Led i Havnens Udvidelsesplan opførtes der i 1922 131 lb. m Bolværk i Jernbeton for 8,5 m Vanddybde paa Sydsiden samt en Læmole af Træ med Jernbetonflager. Udgift 595,244 Kr. incl. Gade og Spor.

Havnens Uddybningsmaskiner var ikke længere tilfredsstillende. Spandkædemaskinen »Thor« solgtes, og til Erstatning købtes en større, brugt Maskine af Ingeniør N. C. Monberg for 40,000 Kr. Maskinen fik Navnet »Gorm«. Samtidig erstattedes Elektro-

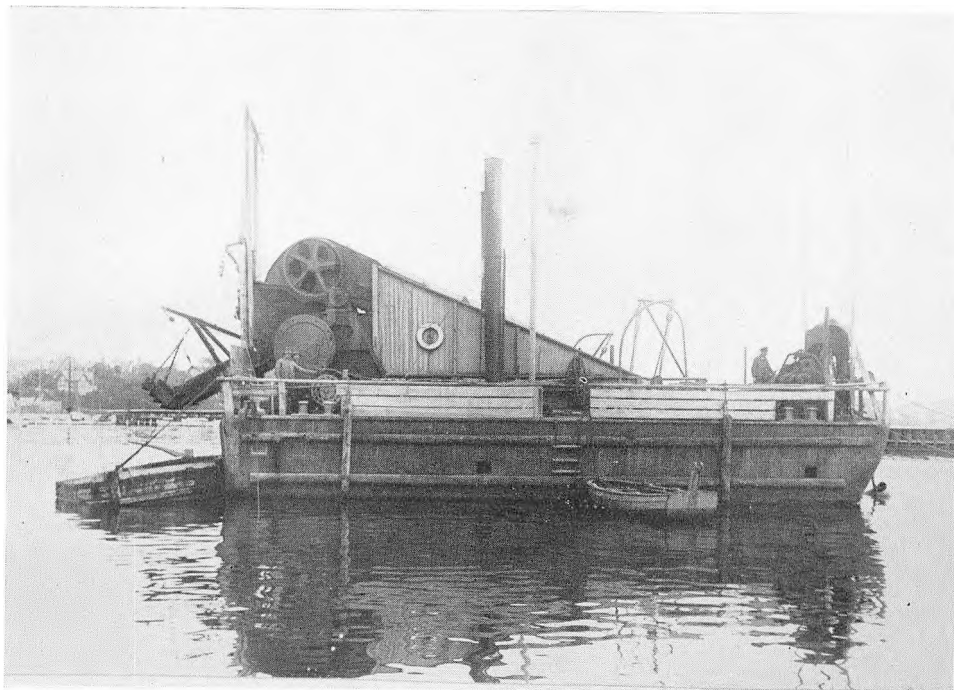


Ca. 1890. Inderhavnen. Fyld fra Opmudringen trilles i Land.

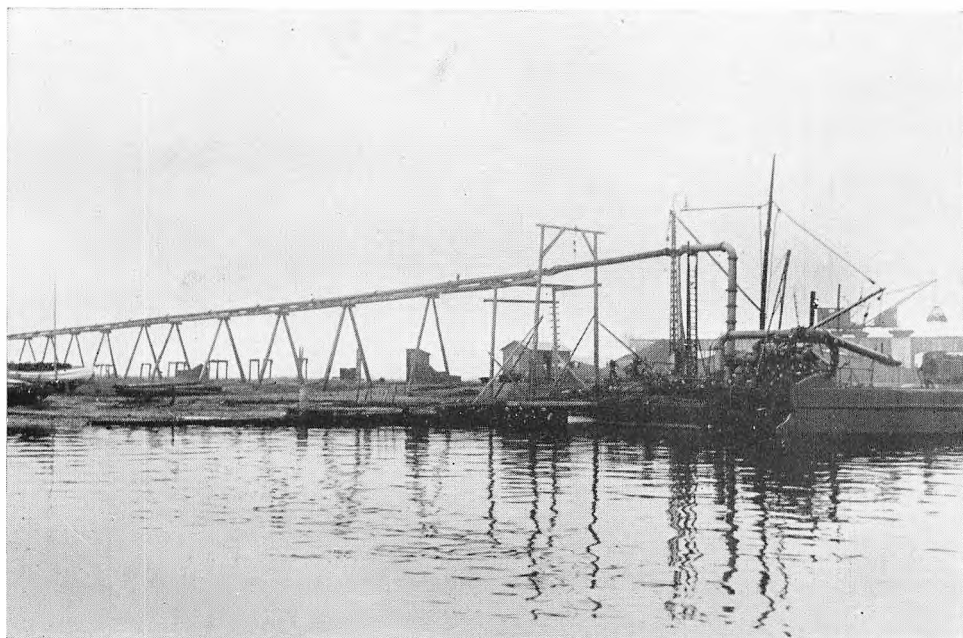
motorerne i Havnens Sugepresser »Ægir« med en 3-cylindret 180 H.K. Tuxham Raaoliemotor. Levering af Motor og Ombygning af Fartøj androg 44,354 Kr.

Den 10. Oktober 1926 indtraf et usædvanligt Lavvande, minus 1,65 m, som medførte en Katastrofe for nogle af Havnens ældre Træbolværker. Vandstanden var nævnte Dag minus 2,0 m i Sønderborg, plus 1,5 m i Frederikshavn og plus 3,0 m paa Vestkysten. Kl. 11 Fm. væltede 45 m af det paa Nordsiden i 1893 opførte Bolværk paa 4,5 m Vand.

Senere paa Dagen skete der et Skred paa 24 m af det udfør Kulgaarden paa Nordsiden i 1889 opførte Bolværk ligeledes paa 4,5 m Vand. Paa Sydsiden viste der sig i Dagens Løb store Revner i Kajgaden udfør den derværende Kulgaard, hvorefter der væltede en Strækning paa 85 m af det i 1898 opførte Bolværk paa 5,6 m Vand, idet Forvæggen trak Forankringen med. Dette Bol-



Uddybningsmaskinen „Gorm“.



Sugepresseren „Ægir“.



Oktober 1926.

værk blev i 1915 forstærket med nye Jernankre og var iøvrigt forsynet med dobbelt Forankring. Paa Billedet ses Brudlinjerne ved mellemste og bagerste Strækholt.

Efter det saaledes passerede kom der Gang i Udvidelsesplanerne.

Aaret efter opførtes 202 m Kajindfatning af Jernbeton paa 7,0 m Vanddybde udfør P. Lauridsens Pakhus ved en samtidig haardt tiltrængt Tilbagerykning af Bolværkslinjen af Hensyn til Gennemsejling. Arbejdet udførtes af Ingeniørfirmaet Monberg og Thorsen. Den samlede Udgift indbefattet Uddybning og Gadeanlæg beløb sig til 428,842 Kr.

Paa Nordsiden ombyggedes hele Bolværket i Inderhavnen, ialt 230 m, ved Anvendelsen af »Larssenjern« som Spundsvæg. Udgift 180,505 Kr. I 1931 blev Træbolværket fra 1889 med 4,5 m Vanddybde erstattet af Jernbetonbolværk af Længde 235 m efter



Da Havnen var for smal.

Havnens Projekt paa 7,0 m Vanddybde med en samlet Udgift af 345,800 Kr.

Samtidig skal anføres, at der i 1934 skete en Ombygning og Tilbagerykning af det i 1894 opførte Træbolværk paa Sydsiden med 2,5 m Vanddybde. Bolværket udførtes af Jernbeton med 6,0 m Vand. Længden var 180 m og den samlede Udgift 255,000 Kr. Arbejdet udførtes ligesom det forrige af Entreprenør J. Bondesen, Kolding. Endelig skal nævnes, at Bolværkerne i Inderhavnen langs Vestsiden og langs Stykgodspakhuset blev ombygget i Jernbeton i 1937 ialt 187 lb. m til Afløsning af Træbolværkerne fra 1897 og 1903, der længe havde vist Tegn paa Alderdomssvaghed. Ogsaa disse Arbejder udførtes af Entreprenør J. Bondesen. Ved denne Lejlighed fjernedes Fjorddampernes Anlægsbro.

Den samlede Udgift var 270,460 Kr.

Inden vi slutter Omtalen af Bolværksbygningen, skal lige gives



Kajanlæg paa Sydsiden. 1932.

en kort Beskrivelse af den her i de senere Aar praktiserede Konstruktion.

Jernbetonens Overlegenhed overfor Træet er saa betydelig, at Merudgiften rigeligt dækkes af dens Fortrin. Vi har hørt, hvorledes Træbolværkerne ødelægges under Vand af Pæleorm og Pælekrebs. Over Vand ødelægges de af Raaddenskab. Naar disse Bolværker bliver ældre, sker der Synkninger umiddelbart bag Bolværket som Følge af Utætheder i Væggen. Og endelig tæres Jernet i Bolteforbindelserne, saaledes at Forankringen svigter med Aarene. Ingen af disse Ulemper gaar igen ved den her anvendte Konstruktion i Jernbeton.

Forvæggen bestaar under Vand af Spundspæle forsynet med Fjer og Not. Den sidste er noget dybere end Fjeren. I det levnede Mellemrum udstøbes Cementpølser i Lærredsposer efter Pælens



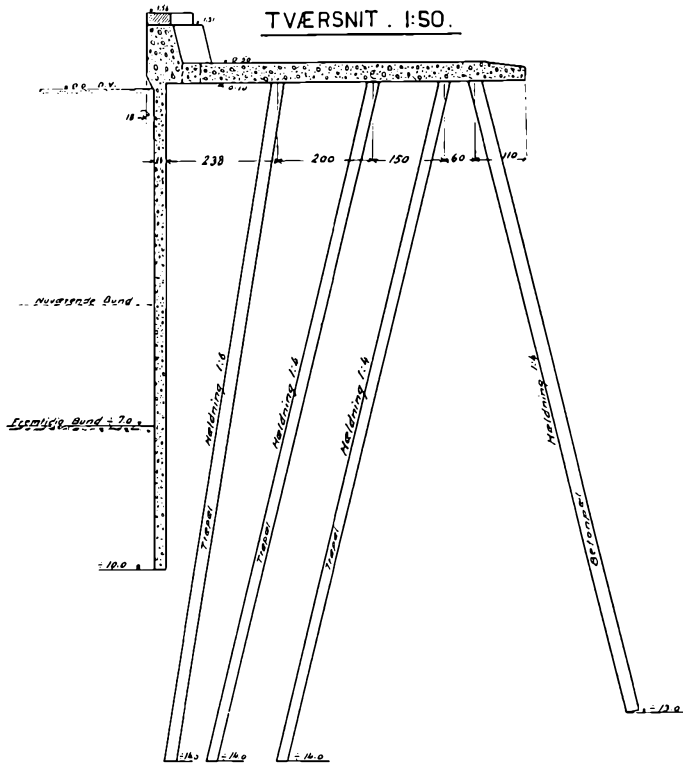
Kajanlæg paa Nordsiden, 1920.



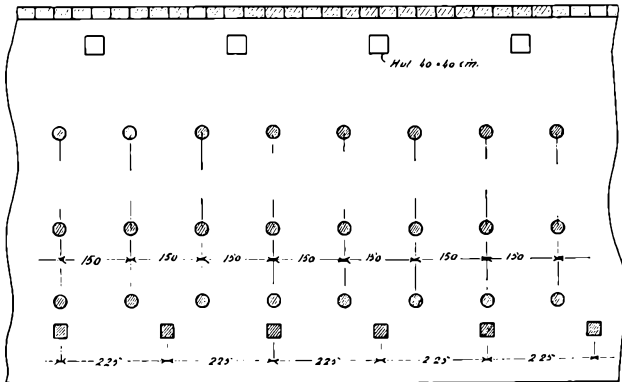
Kaj paa Sydsiden, 1937.

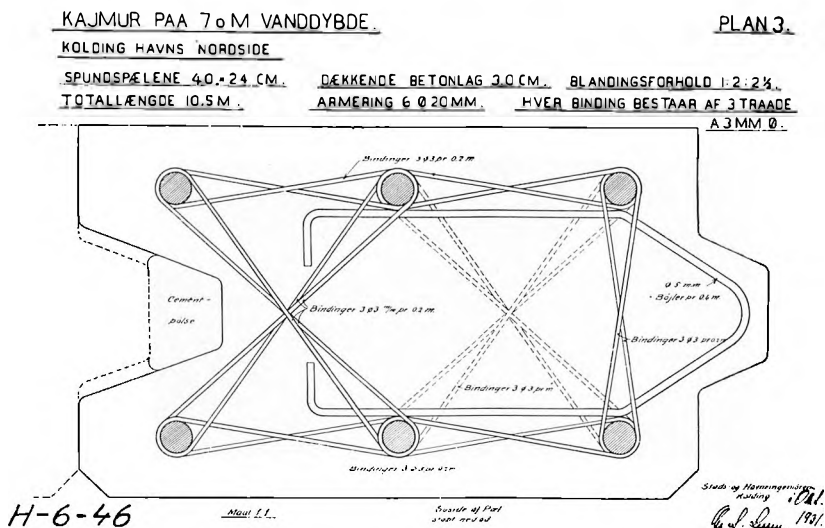
KAJMUR PAA 7.0 M. VANDDYBDE.

KOLDING HAVNS NORDSIDE.



PILOTERINGSPLAN . 1:50.



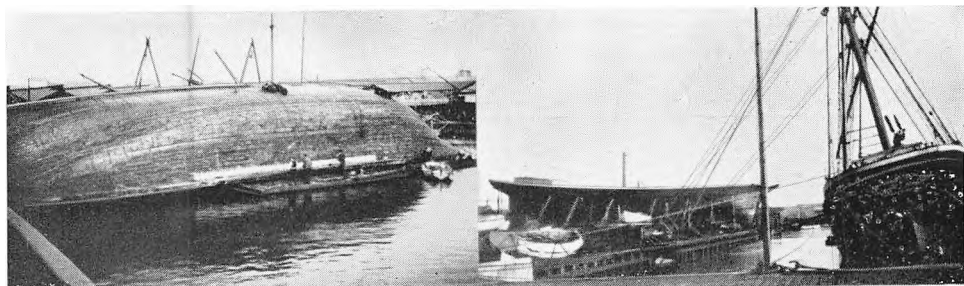


Ramning, saaledes at man faar en tæt Væg. Formningen af de enkelte Spundspæle udføres med Omhu, og der sørges for, at Armeringsjernene overalt dækkes af mindst 3 cm Beton. Forankringen af Forvæggen sker ved en gennemgaaende Jernbetonplade, ca. 8 m bred, understøttet af flere Rækker Granpæle, rammet skraat til Optagelse af Tryk og en bagerste Række Jernbetonpæle forbundet med Ankerpladen til Optagelse af Træk.

Over Vand støbes en Formur afdækket med Granit. Pladebredden indrettes saaledes, at Kajsporet helt kommer til at hvile over Pladen, saaledes at Synkninger undgaaes.

Med Hensyn til Betonens Holdbarhed i Saltvand er man herhjemme naaet til den Erfaring, at Jernbetonen holder betydeligt længere end Træ, selv om det er beslaaet. Men det er en Betingelse, at Betonens Sammensætning sker omhyggeligt, uden at der spares paa Cementindholdet, og at de Overflader, der staar frit i det salte Vand, behandles saaledes, at de bliver tætte og glatte, hvorefter de overtjæres.

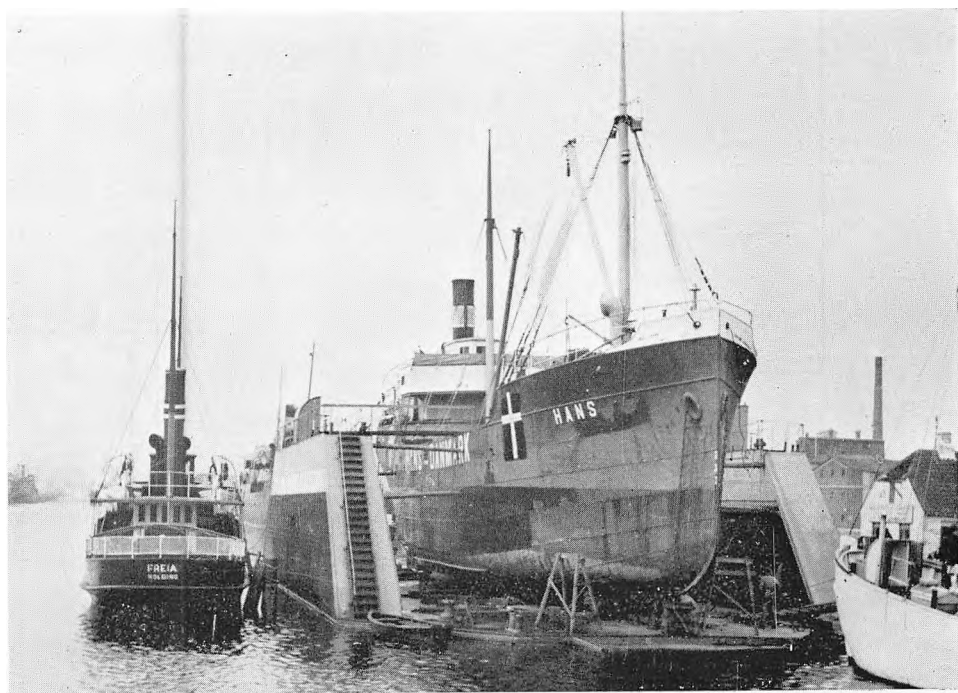
Naar vi endvidere anvender Pælekonstruktioner i Stedet for Sænkekasser eller lignende, skyldes det den Omstændighed, at vi



Kollhaling og Skibsværft.

her i Havnen overalt kan naa fast Bund med Pæle af rimelig Længde.

Havnens Ophalingsbedding, der efterhaanden var blevet forældet, maatte vige Pladsen sammen med Skibsværftet, der havde haft nogle gode Aar efter den første Verdenskrig. Som Erstatning for Beddingen erhvervede Havnen i 1926 den Svendborg Skibsværft tilhørende Flydedok for en Sum af 75,000 Kr. Dokken har en Løfteevne af 450 Vægttons og en Længde paa 39 m. Pumperne



Flydedok.

drives ved Elektricitet. Skibsværftet blev henflyttet til Dokkens Anlægsplads, idet en Udvidelse af Markedshallen nødvendig-gjorde en Inddragning af Værftets Areal.

1930 aabnedes en ny Gangtunnel, som fører fra Havnen til Banegaardspladsen. Den har en Længde af 85 m. Havnen tilskød 90,000 Kr. og Kommunen 20,000 Kr. til Anlægget.

Efter at »Sukkerbroen« var blevet offentlig tillige med den nye Gade fra Broen til Havnepladsen, anlagde Kommunen den nu-værende Østerbrogade med Viadukt over Sydbanerne. Havnens Vejforbindelser baade mod Nord, Vest og Syd er saaledes blevet betydelig forbedret i Forhold til tidligere, da der praktisk talt kun var een Adgangsvej til Havnen, og denne kunde endda være spær-ret i timevis som Følge af Rangering.

Den faste haanddrevne Kran blev fjernet og senere erstattet af en selvtransportabel Svingkran paa Larvefødder.

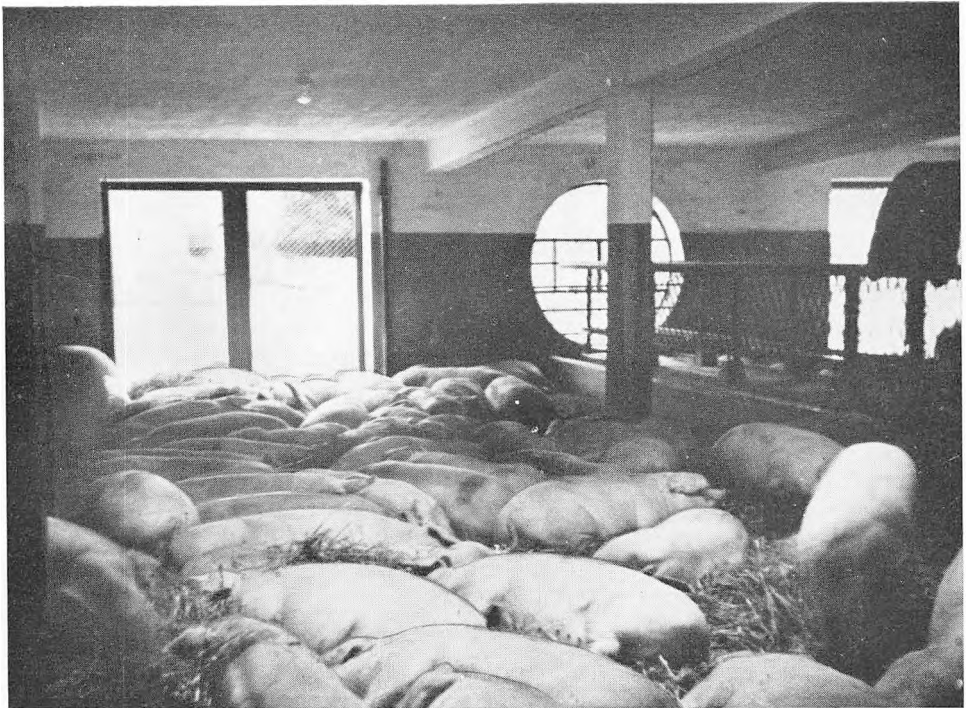
1931 maatte man atter skride til en større Udvidelse af Eksportmarkedets Salgshal og Kontorer m. m. Gaden, som tidligere førte Vest om Markedshallen, forlagdes mod Syd og Øst, hvorved den offentlige Trafik føres udenom Markedet. — Udgiften androg 70,146 Kr.

Allerede i 1937 blev det nødvendigt paany at udvide Eksportmarkedet, hvilket skete imod Syd, ligesom nyt Kontor blev indrettet. Udgiften beløb sig til 77,288 Kr. Samtidig opførtes en ny Eksportstald, særlig beregnet for Svin. Udgiften hertil var 83,629 Kr. Efter disse Udvidelser haves der nu Staldplads til ca. 2500 Kreaturer.

Samme Aar opførte Havnen et Lagerskur ved Sdr. Havnegade til en Sum af 30,561 Kr. Et Par Aar forinden opførte Havnen et Bygningskompleks til Udleje til en nystiftet Virksomhed til Fremstilling af Staal. Bygningen er en 3-skibet Jernbetonbygning 30×30 m. Opførelsessummen androg 110,561 Kr. incl. Kontorbygning og Skur. Bygningerne blev senere afhændet til Lejeren,



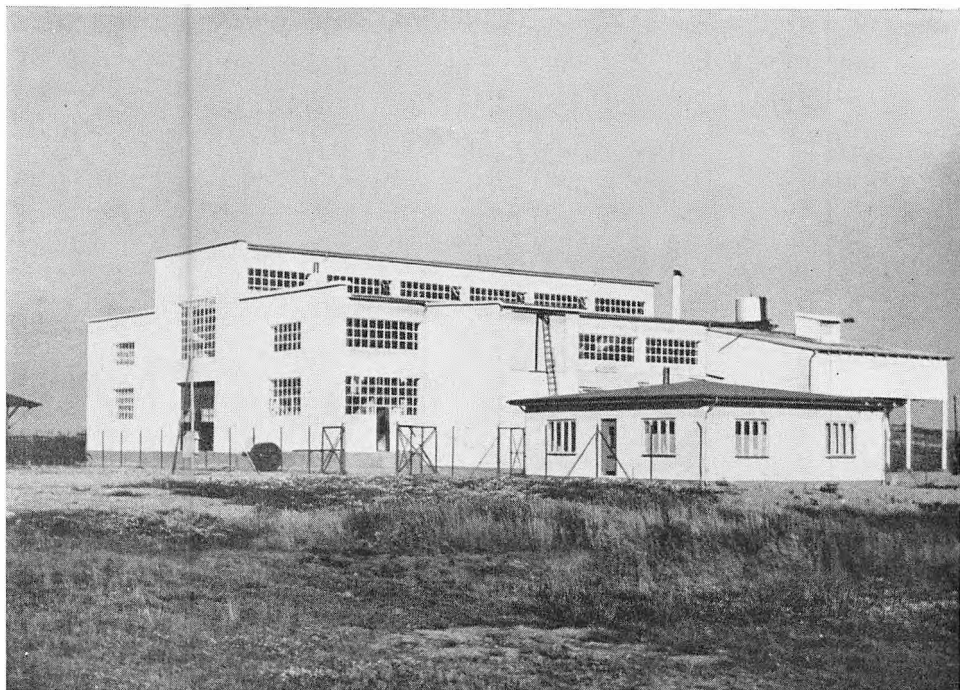
Kreaturene synes inden Indskibningen.



Svinene venter paa Skib.



Inkladning af Kreaturer.



Staalværket.

idet Staalværket ikke kom i Gang. 1938 foretog Havnen en Udvidelse af Stykgodspakhuset imod Øst efter at Kajanlæget der var blevet moderniseret. Udvidelsen beløb sig til 56,615 Kr. Samtidig opførtes den saakaldte Havnestue som Opholdsbygning for Havnearbejderne. Bygningen er beliggende ved Caspar Müllersgade og kostede 47,302 Kr.

Uddybninger og Opfyldninger er stadig gaaet Haand i Haand, hvorved Havnens Landomraade er blevet udvidet; det andrager nu 55 ha. De efter Aareguleringen inddæmmede Arealer er nu tørt Land, hvoraf en Del er taget i Brug. En Del af det indvundne Areal er tilplantet med Pil. For at kunne udnytte disse Arealer er der anlagt en Gade, Caspar Müllersgade, med Jernbanespor. Udgift ca. 94,000 Kr.

Som Følge af Krigen er der paa Havnen blevet indrettet offentlige Tilflugtsrum, ligesom der ved Overenskomst mellem

Virksomhederne paa Havnen og denne er etableret et Havne-luftværn.

Som en længe tiltrængt Del af den store Udvidelsesplan for Havnen skal nævnes Forlængelse af Trælaskajen paa Nordsiden samt Anlæg af Baadehavn og ny Anlægsbro for Tankbaadene. Som Følge af Materialesituationen har man udsat Opførelsen af de egentlige Havneværker, men man har paabegyndt Opfyldningsarbejderne som Beskæftigelsesforanstaltning.

Paa Dagsordenen staar endvidere en ny Kajindfatning udfor Eksportmarkedet, hvor der endnu staar en Strækning af Træbolværket fra 1888.

Til Indsætning i Havnens Jubilæumsaar har Havnen for Tiden en moderne transportabel Dreje- og Vippekran under Opførelse. Kranen bygges af Aarhus Maskinfabrik efter afholdt Licitation. Udgiften er beregnet til 250,000 Kr. incl. Fundering og Sporforlægning.

Havnespørnettet, der har udviklet sig fra en enkelt Spørstreng paa Nordsiden, omfatter nu ca. 8 km Spor. Ad disse befordres ikke blot Statsbanevogne, men tillige de to Privatbaners Vogne. Under den nuværende Situation bidrager Troldhedebanen i væsentlig Grad til at fremme Eksporten over Havnen af Brunkul, Tørv og Kreaturer.

Kolding Havn er jo en udpræget Fjordhavn og har dennes gode og daarlige Sider.

Til de sidste maa henregnes Oprensningerne og nogle Vanskeligheder under Isforhold. Disse Besværligheder fremstilles undertiden i et mørkere Lys, end hvad der er berettiget, hvorfor de skal omtales lidt nærmere.

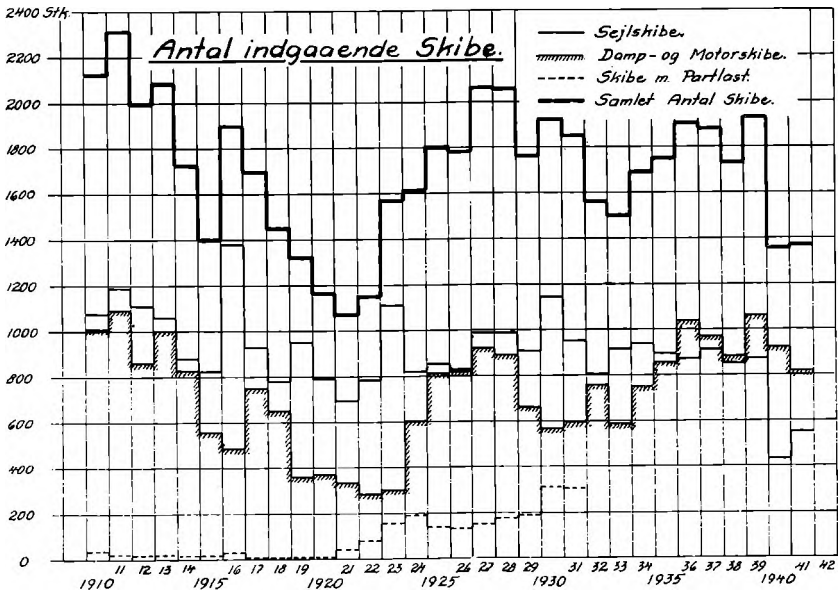
Oprensningerne i Sejlløbet repræsenterer et aarligt Beløb, som dog ingenlunde kan siges at være tyngende. Kun 3 km af Sejlløbet i Fjorden er gravet Rende, og kun i den Havnen nærmest liggende Del af disse 3 km er der Tilbøjelighed til Tilmudring. Med Hav-

nens egne Maskiner, Bugserbaad og Pramme er det derfor en let Sag at oprense Løbet og at bringe Fylden i Land. Den ilandbragte Fyld spredes ved Skylning udover de lave indvundne Arealer, som derved efterhaanden fyldes op og bliver modne til Udnyttelse, saaledes at det i det hele taget er tvivlsomt, om Uddybningen betyder en Udgift for Havnen. Vore Forfædres Tro paa, at det blot gjaldt om at ændre Retningen af Aaens Udløb, saa vilde man kunne undgaa Tilmudringen, har holdt sig helt op i Halvfemserne. Tanken, der ligger til Grund herfor, nemlig, at det er Aflejringer fra Aaen, som føres ud i Renden, er ikke rigtig.

Saa er der Isforholdene. Det maa erkendes, at Fastisen indfinder sig hurtigt her paa Fjorden under stille Luft og lav Temperatur. Men under normale Vintre har Isen ikke formaaet at lægge hverken den større eller den mindre Skibsfart Hindringer i Vejen, idet den hyppige Sejlads støttet af Fjorddamperne har formaaet at holde en Rende aaben. I de unormalt strenge Vintre, som vi for nylig har oplevet, var Kolding Havn lukket en Periode ligesom de fleste øvrige danske Havne. Men det har vist sig, at man her har kunnet holde Renden aaben lige saa længe som Hovedfarvandene var passable. Og først naar de sidste meldtes lukket, har man indstillet Isbrydningen her paa Fjorden. Dette hænger bl. a. sammen med, at Fjordisen ligger fast og ikke har Tilbøjelighed til at danne Skruninger, som de kendes paa de aabne Kyster.

Af gode Sider ved Fjordhavnen skal nævnes, at den ligger helt omsluttet af sit Opland. Verdenshavnene Antwerpen, Rotterdam, London og Hamborg ligger alle langt inde i Landet. Endelig maa det anføres, at Udgiften til dækkende Værker kun er forsvindende ved en Fjordhavn, hvor selv de mindste Fartøjer kan ligge trygt uden at være udsat for Farer fra Sø og Strøm.

Naar der berettes om Isvanskelighederne her paa Fjorden, da stammer dette fra Sejlskibenes Tid. Den Gang, saa sent som op i

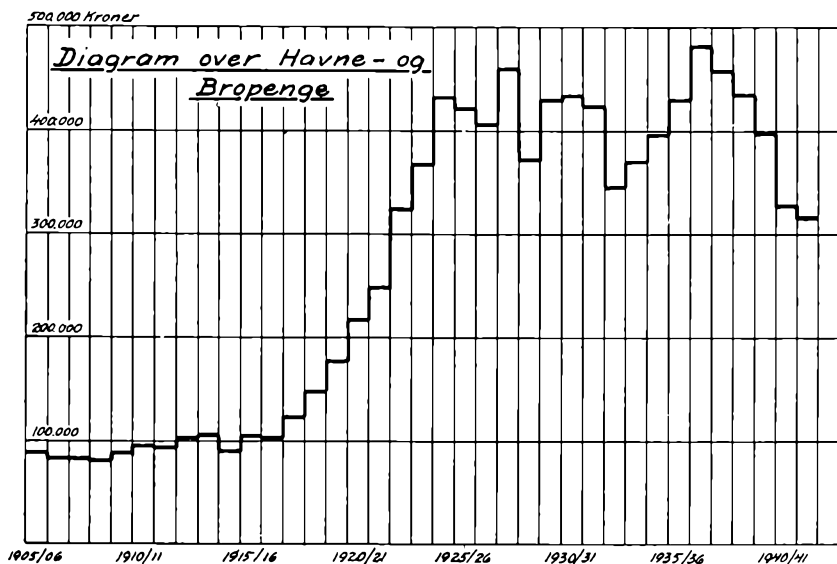


Firserne, lagde Sejlskibene op i Havnen for Vinteren. Havnen frøs til, og først naar Foraaret kom, gik man i Lag med at frigøre Skuderne fra Isens Favntag. Det skete under stort Besvær med store Save og en Pram, som af Mandskabet blev skubbet ud paa Isen. Mandskabet sprang da op i Prammen for ved deres Vægt at faa Isen knækket, og saaledes gik det videre. Men alt dette er som sagt gaaet over i Historien. Efter at Skibene er blevet udstyret med kraftige Maskiner og Havnen med en Isbryder, naar galt skal være støttet af Statsisbryderen, er Isvanskelighederne her svundet ind til et Minimum.

Inden vi slutter Afsnittet om Havnens sidste 50 Aar, skal vi se lidt nærmere paa, hvorledes det private Initiativ har formaaet at udnytte de Muligheder, som er tilvejebragt ved Havneudvalgenes Indsats gennem Aarene.

Havnens Benyttelse anskueliggøres bedst ved nogle Diagrammer over Antal indgaaende Skibe, indbetalte Havne- og Bropenge samt Fordelingen af den ind- og udgaaede Varemængde.

Den samlede Varemængde er steget fra ca. 130,000 Tons i 1921



til ca. 300,000 Tons i 1939. Vareudførselen er i jævn Stigning. Antal indgaaede Skibe ligger i de senere Aar omkring 18 à 1900 pr. Aar, hvoraf Dampskibene udgør ca. Halvdelen.

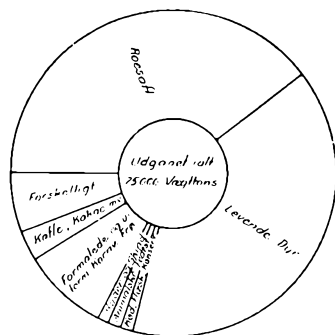
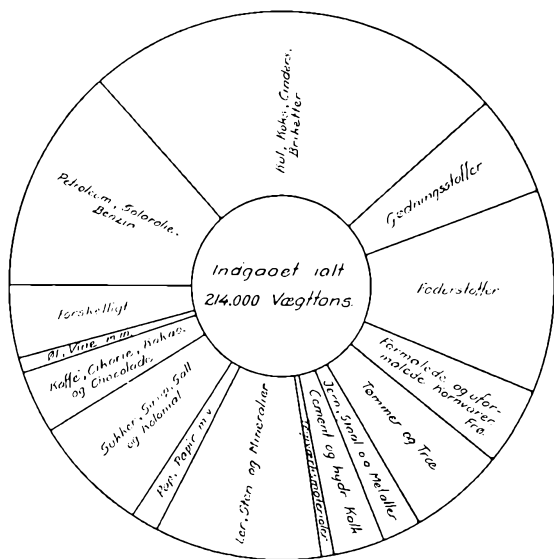
Et af de største Skibe, som har anløbet Havnen, er M/S Arizona med en D. W. Tonnage paa 9900 ts og en Længde af 420 eng. Fod.

Af Diagrammet for Havne- og Bropenge ses det, at det aarlige Beløb laa omkring 100,000 Kr. i Aarene før den forrige Verdenskrig, medens det har nærmet sig 500,000 Kr. i 1937. Her maa det dog bemærkes, at Havnetaksterne spiller noget ind.

Med Hensyn til det sidste Diagram over Fordelingen paa de enkelte Varepositioner bemærkes, at man kan ikke sige, at Importen her er knyttet til nogle enkelte Positioner. De største er Kul, Petroleum og Benzin, Korn og Foderstoffer, Sten, Sukker og Kolonial, Kunstgødning og Trælast.

For Eksportens Vedkommende er levende Dyr og Roesaft langt den overvejende Del.

Havne- og Brotaksten er i de senere Aar blevet ændret til Fordel for Havnens Kunder. Saaledes skal nævnes, at Varer, der omlades i Havnen, er fuldstændig fri for Vareafgift. Endvidere er

Kolding
HavnInd- og udgaaet Varemængde
i Aaret $\frac{1}{4}$ 1938 - $\frac{1}{4}$ 1939.Stats- og Havningsinspektion
Kolding, Maj 1943

K. N. Larsen

alle de store Varepositioner givet den Begunstigelse, at de kun svarer halv Vareafgift for Udgaende, naar de har betalt fuld Vareafgift for indgaaende. Skibe, der anløber Havnen for at dokke eller reparere, er helt fritaget for Havnepenge. Det samme gælder Skibe, der anløber Havnen paa Grund af Minefare. Endelig er der indført en betydelig Lempelse i Skibsafgiften for Baade med Partlast, idet de kun betaler halve Havnepenge med et Tillæg af 25 Øre pr. losset eller ladet Vægtton.

Havnens Indtægter fremkommer ogsaa ved Udleje af Pladser og Bygninger. Pladslejerne er saa moderate, at de i høj Grad begunstiger Placering af industrielle Foretagender i Kolding. Her gør Fjordhavnen med dens vidtstrakte Landomraade sig ogsaa stærkt gældende. Af Hensyn til Optagelse af Laan i private Byggeföretagender, som opføres paa lejet Grund paa Havnen, kan Lejemaalene indgaaes uopsigelige fra Havnens Side i længere Aaremaal, f. Eks. 49 Aar.

Uden at komme nærmere ind paa Afsnittet om de Skibe, der har anløbet Havnen, bl. a. af den Grund, at de af tidligere Havnefogder førte Skibsjournaler er bortkommet, skal dog lige omtales en Episode i Havnens Historie efter den forrige Verdenskrig. Det var i Aaret 1919, at Havnen blev besøgt af store Stykgodsbaade, som Amerika sendte herover til det sultende Europa efter den lange Afspærring. Havnen havde ikke Pakhusrum til de store Laster, som maatte oplægges under aaben Himmel. Det var dog ikke almindelige Livsfornödenheder, som udlossedes, idet Lasterne væsentligst bestod af Biler, Mahognitræ, Silkestrømper og Rom. Det var et næsten eventyrligt Liv, der udfoldedes paa Havnen, som var tætpakket med Skibe af alle Størrelser. Det gav en god Skilling til Havnens Folk. Hele den danske Øvelseseskadre besøgte Havnen i 1928. Ved Genforeningen i 1920 var her en festlig Modtagelse af Kongefamilien om Bord paa Dannebrog.

Et mere direkte Indtryk af Havnens Udnyttelse faar man ved at betragte Havnekortet fra 1942 og de vedføjede Fotografier af Havnen med dens forskellige Virksomheder. Havnens 2300 m Bolværk er fuldt udnyttet. Adskillige Rutebaade anløber Havnen. Disse Rutebaade passerer Fjorden saavel ved Dag som ved Nat uden Lods, medens andre Baade benytter Lodsens, som er stationeret ved Drejens. Af Fjordkortet vil det ses, at Skibe med et Dybgaaende af indtil 5 m kan passere tværs over Flakket ved Drejens Odde, medens de større Baade maa benytte det naturlige, dybe Løb i Agtrup Vig.

Fjordens smukke og afvekslende Natur fremgaar af et Par Billeder. Om Sommeren prydes Fjorden yderligere af de mange Lystsejlere, Motorbaade og Roere, som her har en ideel Tumbleplads, medens Fjorddamperne bringer Byens Befolkning og Turisterne ud til de landskendte Anløbssteder, Julemærkesanatoriet, Christiansminde, Løverodde, Skjærbæk, Hindsgavl, Fænø og Kongebrogaarden ved Lillebæltsbroen.

Inden vi slutter Afsnittet om Havnen i 1943, skal vi lige se paa et Par Tal fra Status.

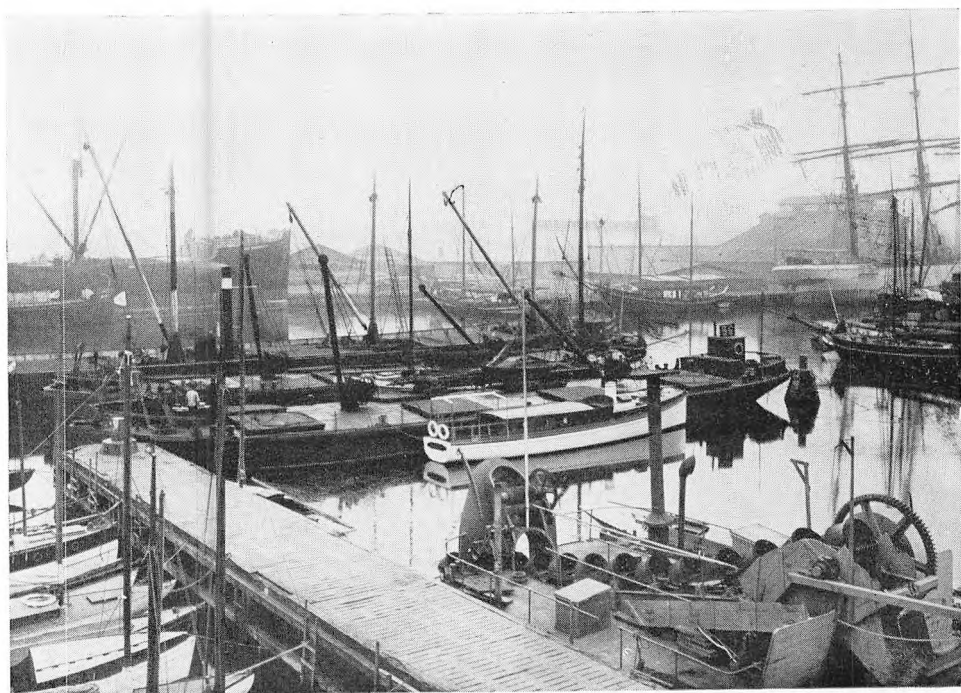
Alle de Arbejder, Havnen har ladet udføre, er betalt af Havnens egne Midler uden noget som helst Tilskud fra Kommunen. Til enkelte Arbejder har man faaet Tilskud fra Staten som Beskæftigelsesforanstaltning. Havnen skylder i Dag kun 1,5 Million Kroner i faste Laan. Havnens Aktiver er ansat til 6,5 Millioner Kroner. Driftsoverskudet for Aaret 1942—43 beløber sig til 189,758 Kr., efter at Renter af Laan er betalt og Afskrivning foretaget.

Paa 100 Aars Dagen staar Kolding Havn saaledes vel udrustet baade i teknisk og økonomisk Henseende. Men mange og store Opgaver staar overfor deres Løsning. Linjerne for den kommende Udvikling er trukket op.

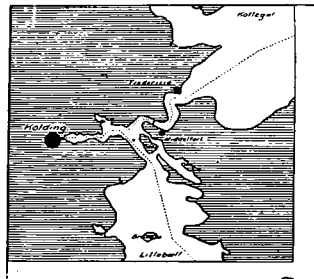
Det maa haabes, at den Taage, der ligger forude, snart maa lette, saa vi atter kan styre videre mod det store Maal at udbygge og forbedre Havnen til Gavn for Handel og Søfart, Industri og Landbrug, Haandværker- og Arbejderstand.



1919.

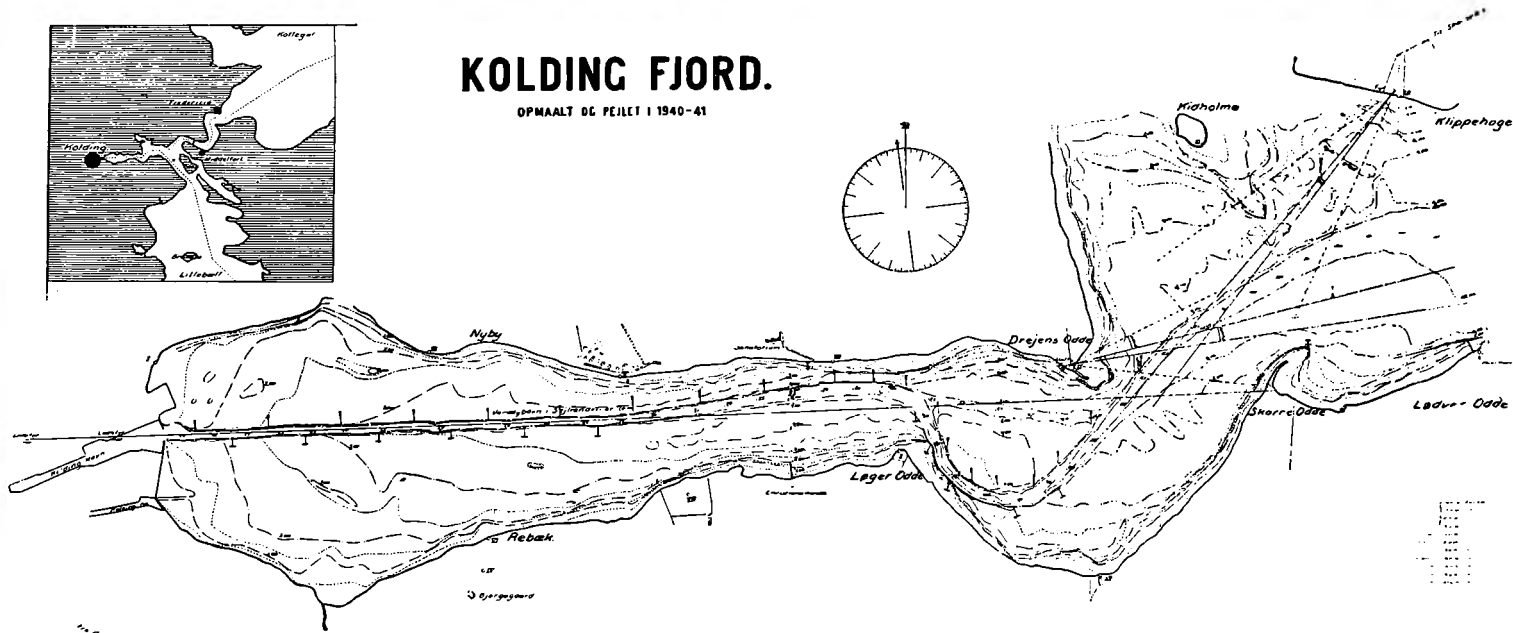
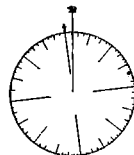


1919. I Forgrunden Petroleumspieren og Uddybningsmaskinen „Thor“.



KOLDING FJORD.

OPMAALT OG PEJLET I 1940-41



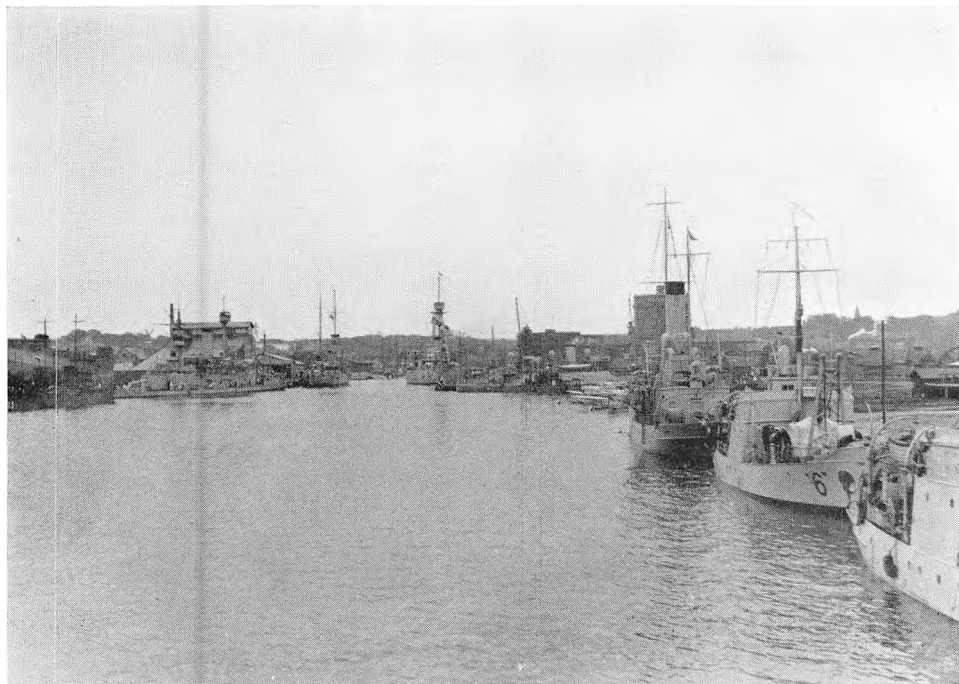
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
41	42	43	44	45	46	47	48	49	50
51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
61	62	63	64	65	66	67	68	69	70
71	72	73	74	75	76	77	78	79	80
81	82	83	84	85	86	87	88	89	90
91	92	93	94	95	96	97	98	99	100

1:50000
 1:50000
 1:50000

1000
 0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000
 Meter
 Hødemærkningerne er indmålt i Meter
 Dybmærkningerne er indlagt efter ældre Målt

Stadens og Havnens Mærker
 Måling - April 1943
 G. H. Hansen

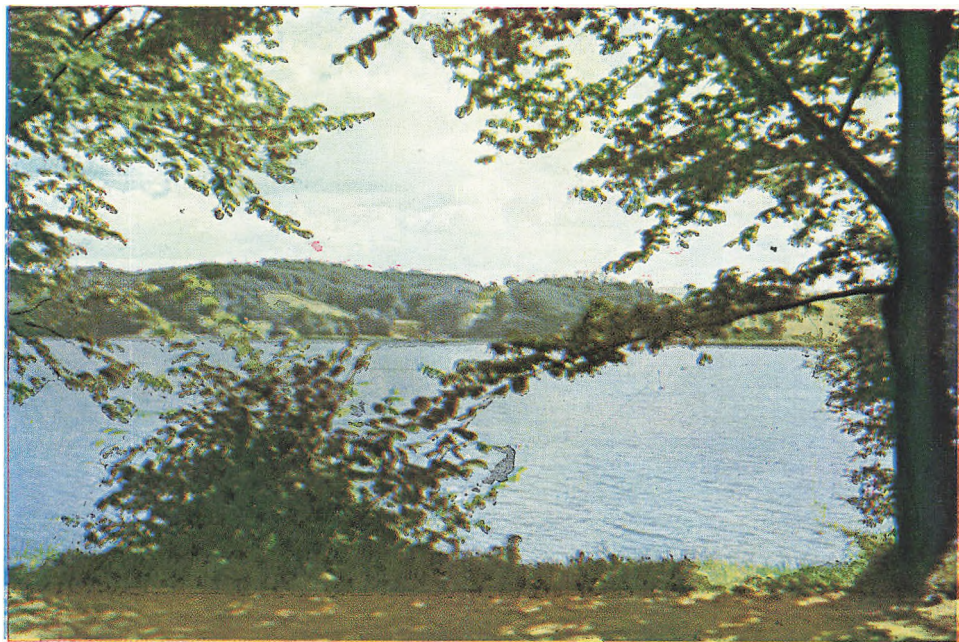
H-9-03.



1928.



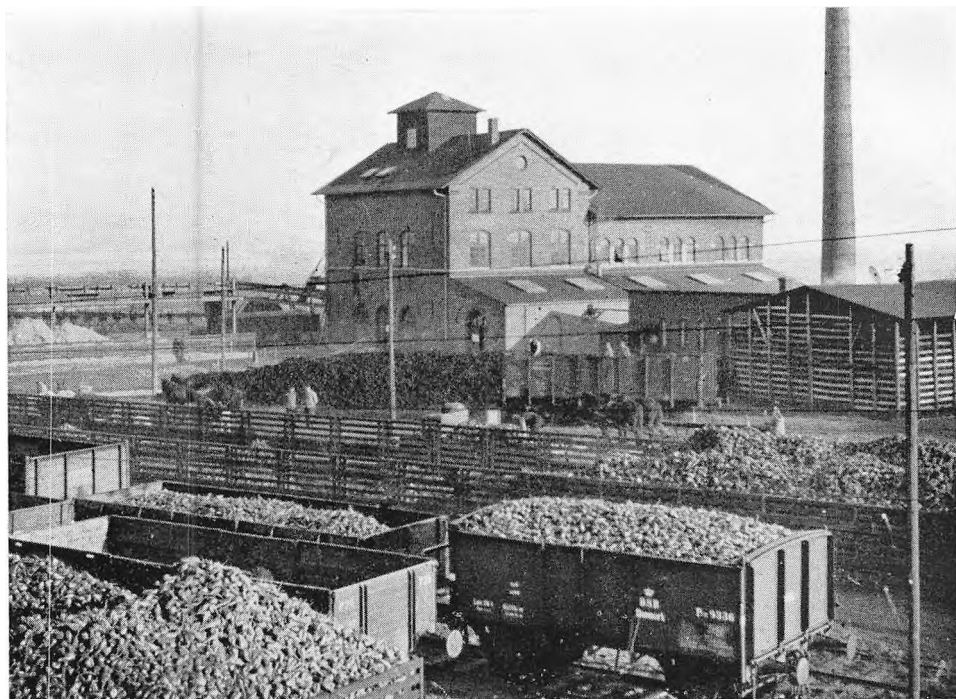
Udsigt fra Strandhuse indover Fjorden og Byen.



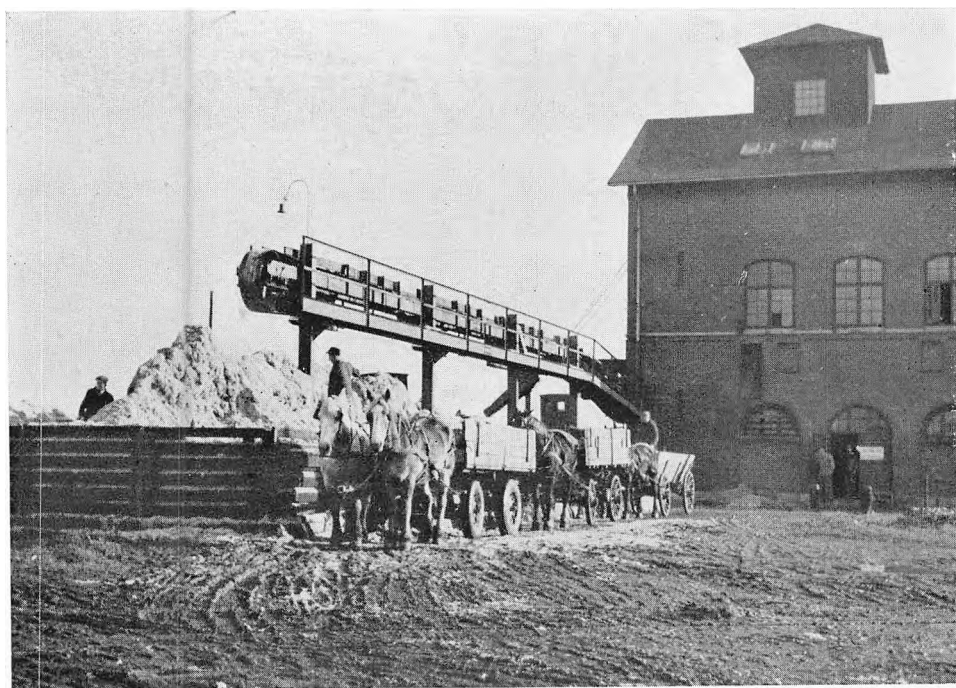
Udsigt fra Sanatoriet mod Christiansminde.



Udsigt mod Drejens.



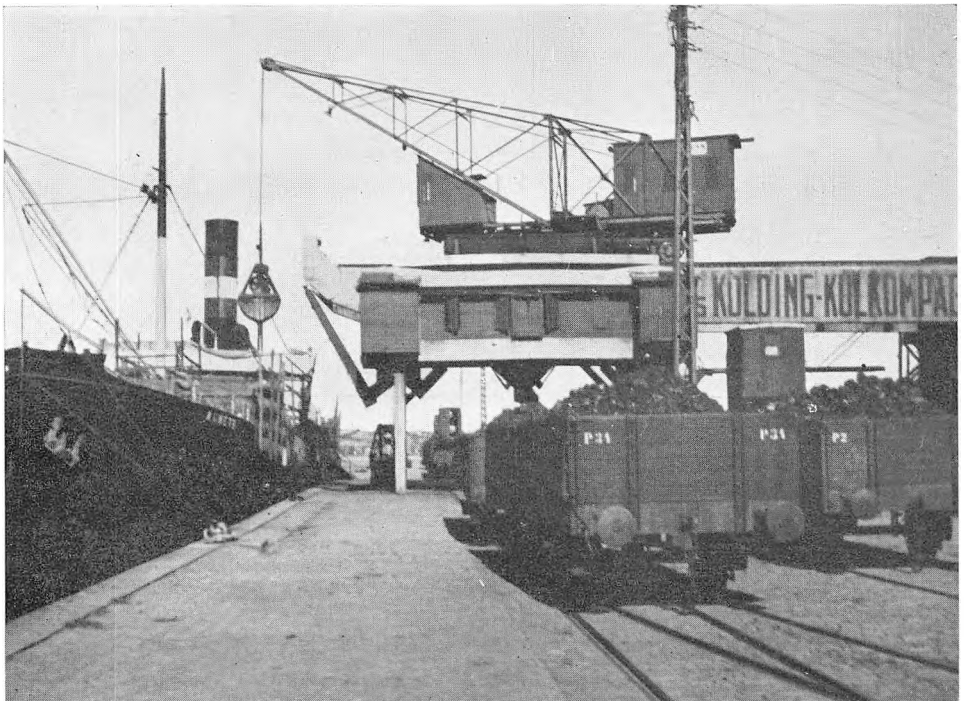
Sukkerroerne ankommer til Sajtstationen.



Roesnitteerne køres hjem.



Sukkersaften pumpes ombord.



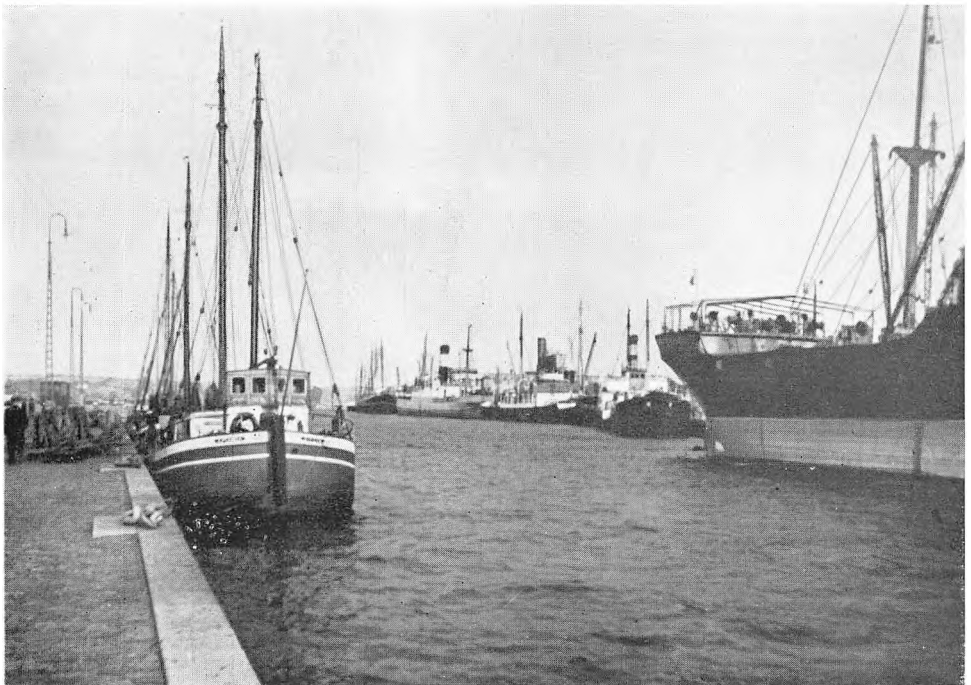
Kulkran i Virksomhed.



Brunkul indlades.



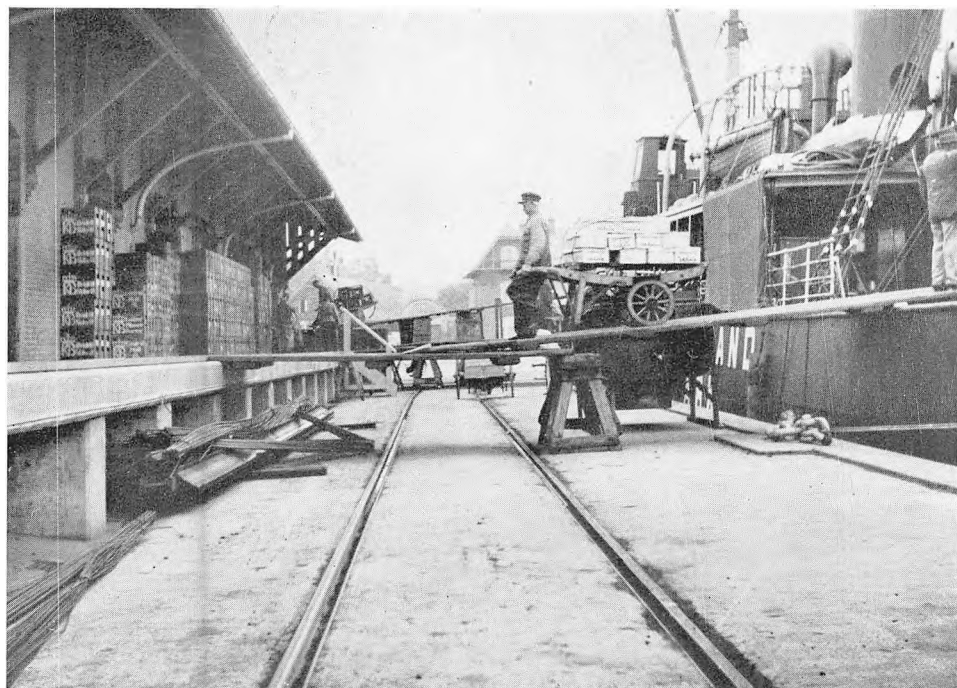
Losning af Gasværkskul.



Vi mangler Kajplads.



Sdr. Læmole.



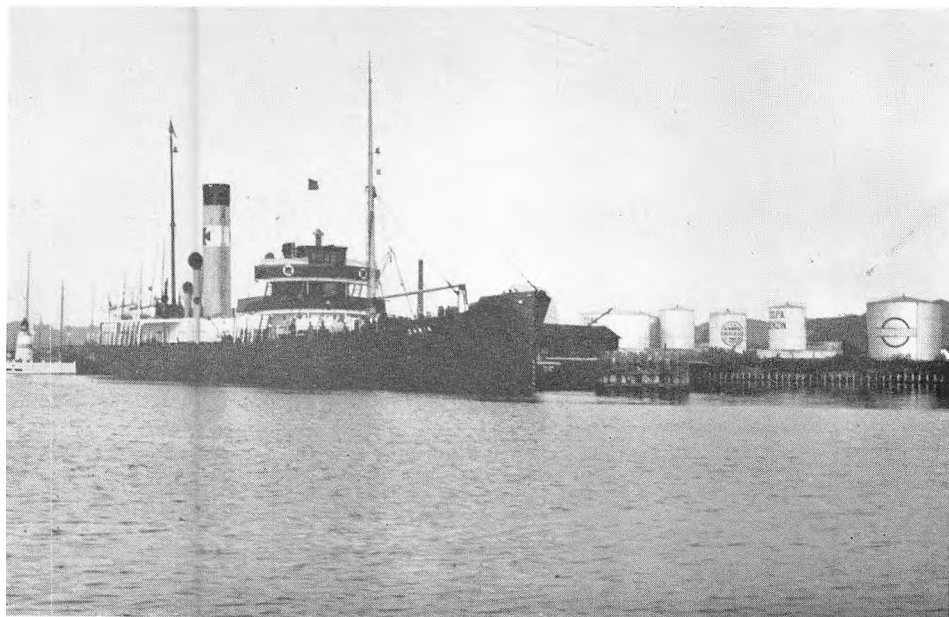
Københavnerdampereen losses Stykgods.



Dampskibsekspektionen.



Java-Kaffe i Stykgodspakhuset.



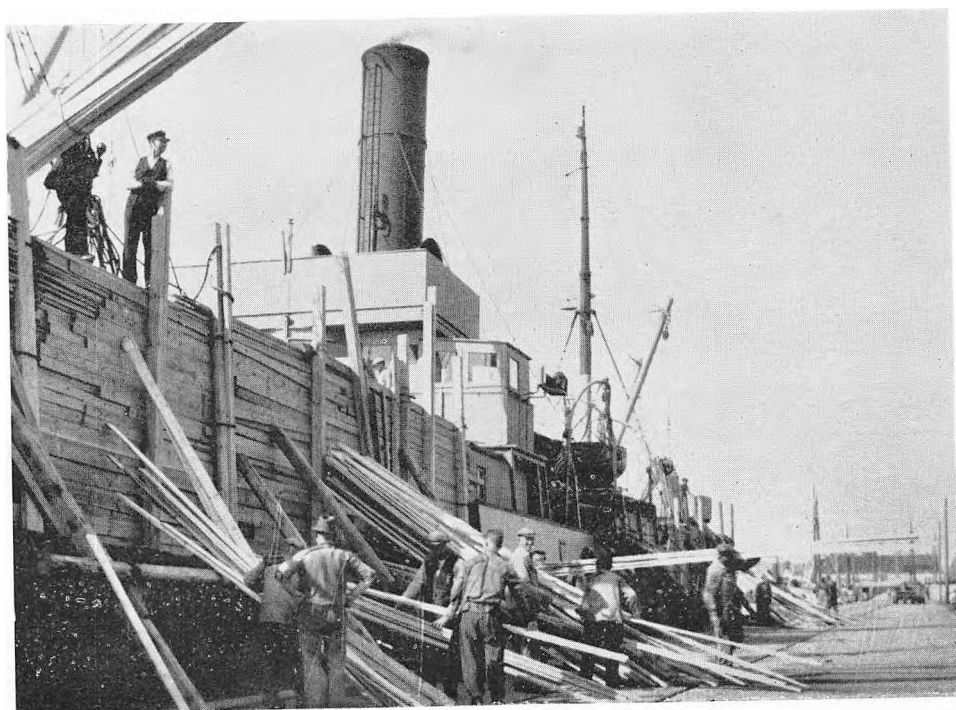
Losning af Benzin.



Losning af Trælast.



Losning af Kunstgodning.

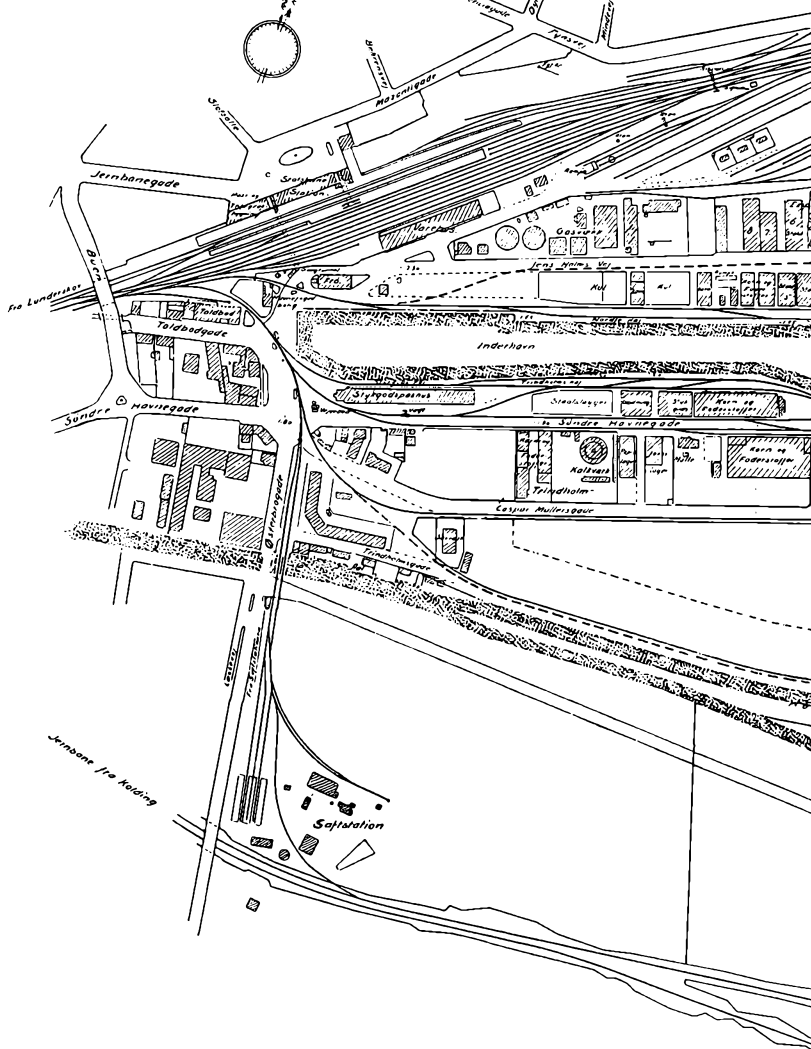


Svær Dækslast.

KOLDING HAVN.

55°29'N. 9°30'E.

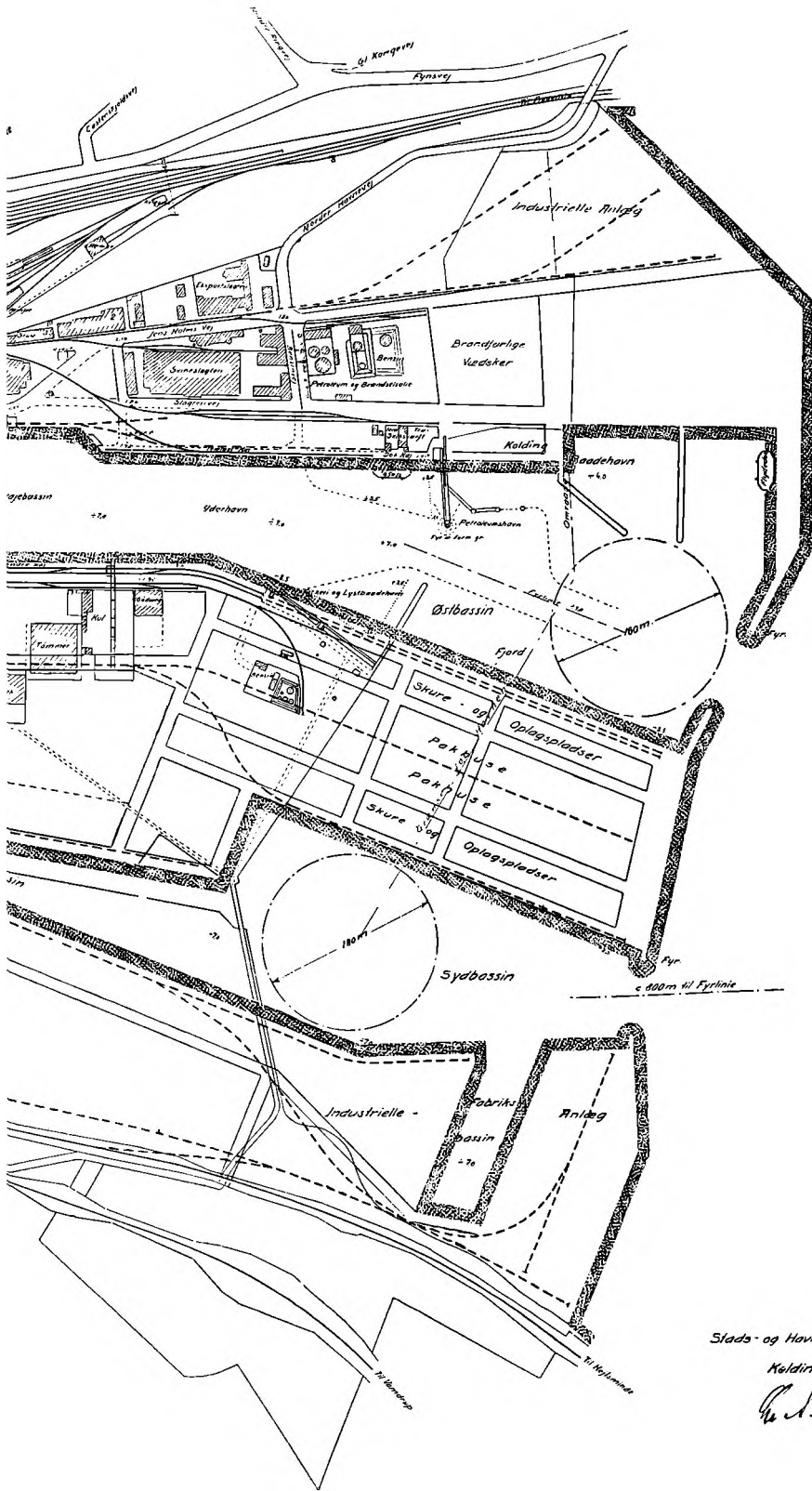
PROJEKT TIL FREMTIDIGE UDVIDELSER.



1:2000



Vanddybder i m.



Stads- og Havneingeniøren

Kolding, 1941

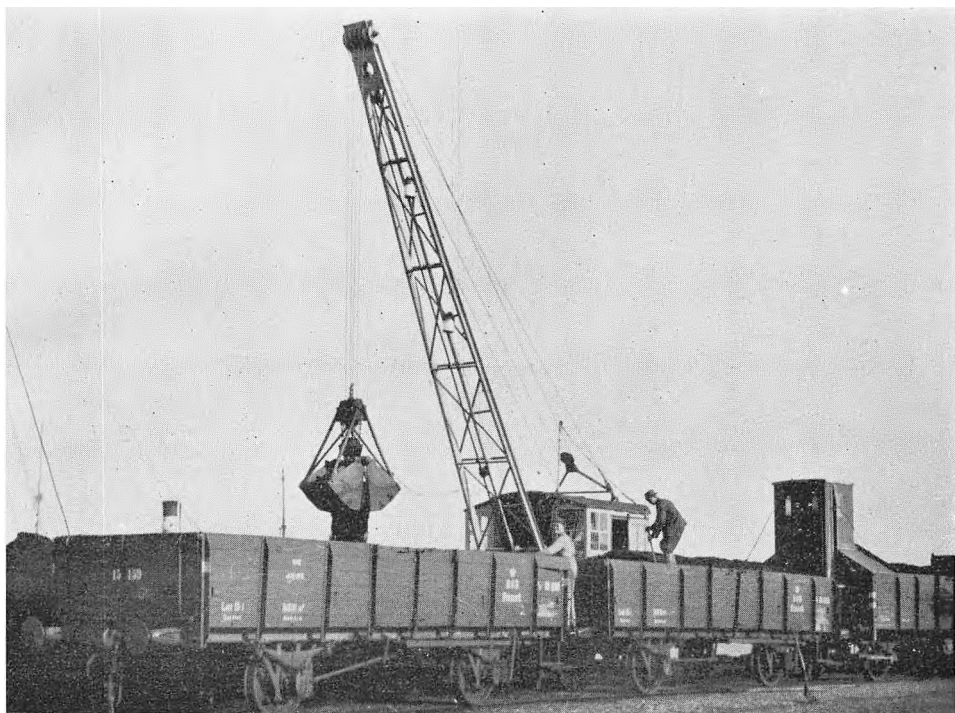
H. S. Hansen.



Aalecksport og Muslingekogeri ved Aahavnen.



Losning og Rensning af Muslinger.



Banevogne tomtes for Brunkul.





Nordsiden af Svajebassinet.



Nordsiden af Yderhavnen.



Inderhavnen med Udmundingen af den gamle og den nye Havnegade.



Luftfoto 1936.