



VÆKST OG NYE TIDER

175 ÅR

1843 - 2018

**Kolding
Havn**



Kolding Havn

KOLDING HAVNS 175 ÅRS JUBILÆUM

© 2018 Kolding Havn

Forfatter

Jacob Krause, Kolding Stadsarkiv

Redaktion

Jacob Krause

Jeanet Holden

Fotografer:

Orla Lund

Jonas Ahlstrøm

Kolding Havn

Svane Shipping

Grafisk design

Kamilla Asmussen

WWW.KOLDINGHAVN.DK

Forord

I 2018 kan Kolding Havn fejre 175 års jubilæum! Havnen blev grundlagt den 24. oktober 1843, og siden har den været en livsnerve og et knudepunkt for både by og et voksende erhvervsliv. Da havnen fejrede 150 års jubilæum i 1993, udgav Havneudvalget i Kolding det detaljerede bogværk Kolding Havn 1843-1993, hvori der blev berettet om havnens etablering og videre udvikling gennem de efterfølgende år. Der er siden bogudgivelsen gået yderligere 25 år, og Kolding Havn har i løbet af perioden gennemgået en omfattende udvikling på flere forskellige områder, der både har afspejlet tiden og de ændrede grundvilkår for havnen. Kolding Havn har således i de senere år formået at specialisere sig inden for bestemte godstyper og godshåndtering, ligesom et innovativt og bæredygtigt udgangspunkt har banet vejen frem til dens nuværende position. Kolding Havn har gods- og omfangsmæssigt aldrig været større end den er i dag, og eftersom godsmængden i højere grad søger væk fra de overbelastede motorvejs- og jernbanelinjer og over på skibstrafikken, ser udviklingen på havnen ikke ud til at stoppe, tværtimod. Udviklingen har betydet, at Kolding Havn i dag udgør en enorm værdiskabende faktor for by og kommune, idet havnen blandt andet generer et stort antal arbejdspladser, ligesom den bidrager betydeligt i forhold til den lokale og regionale værditilvækst.

Når det kommer til fremtiden, er det Kolding Havns vision og mission at blive den bedste havn til at skabe rammer for udvikling og vækst inden for kerneområderne samt at skabe innovative kundetilpassede løsninger i samarbejde med omverdenen. Vi ser i den forbindelse frem til at kunne offentliggøre Kolding Havns konkrete mål og tiltag i en kommende masterplan her i 2018.

Først er det dog en stor glæde i anledningen af de 175 år at kunne præsentere dette jubilæumsskrift, der ud fra billeder og tekst belyser de sidste 25 års udvikling på Kolding Havn, og på den måde gør læseren klogere på én af byens ældste arbejdspladser nyere historie.

Asger Christensen

Formand for Havnebestyrelsen



Sejlskibe samlet i havnen, 1919.

Storhavnsvisioner

Kolding har haft en havn tilknyttet siden middelalderen, men havnen, som man kender den i dag, blev grundlagt i 1843. Den første havneplads var placeret langt oppe ad Kolding Å, nærmere bestemt ved Sønderbro, hvor byens toldsted også lå. Tilsanding af åen og fjorden satte dog med tiden havnens funktion ud af kraft.

I løbet af 1700-tallet kunne fragtskibene ikke komme meget længere ind i fjorden end til Strandhuse, hvorfra al gods blev fragtet til og fra byen via pramme. Således var situationen indtil 1843, hvor Kolding fik en moderne havn efter datidens forhold.

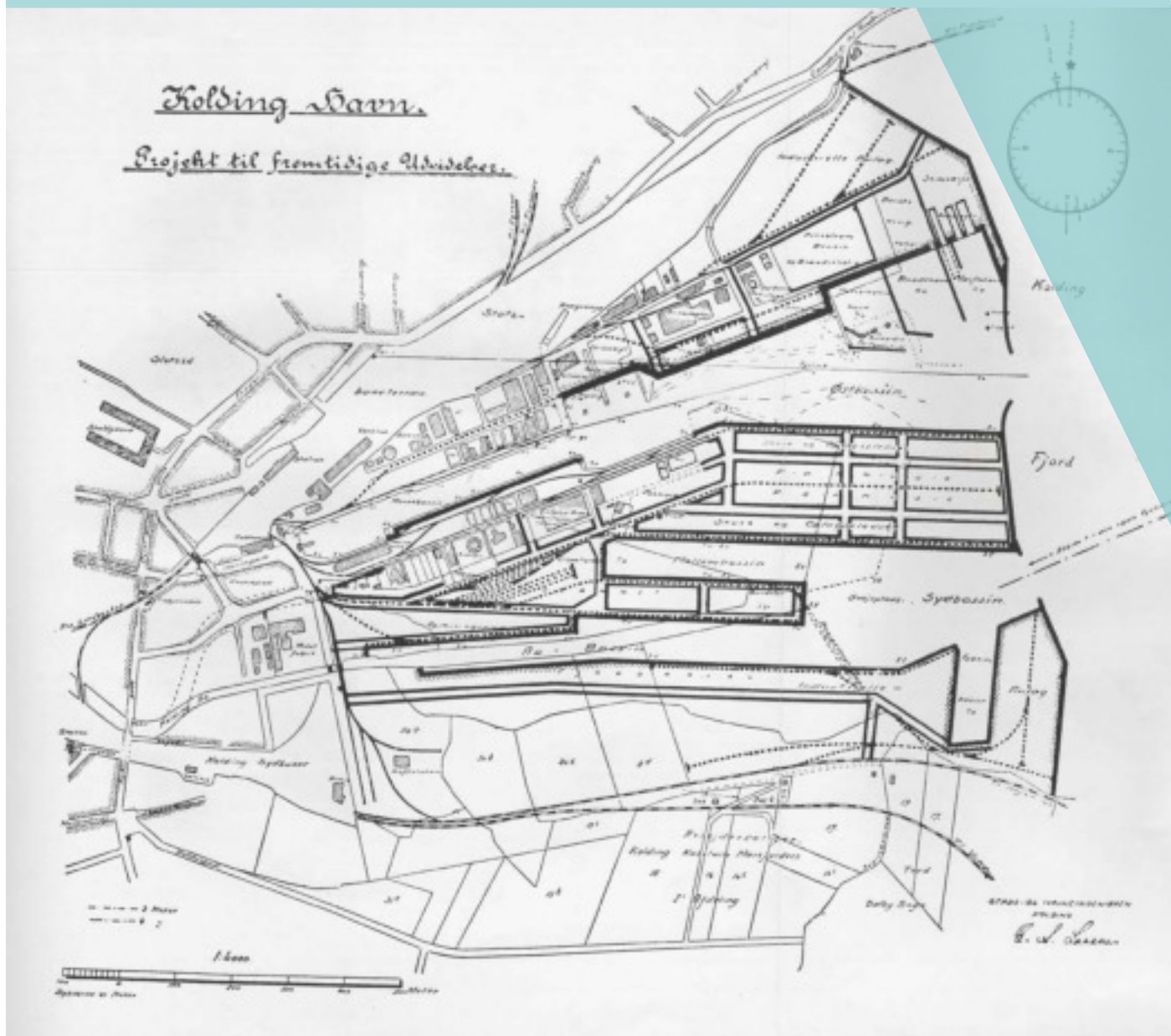
Udvidelsesmuligheder har siden Kolding Havns etablering været altafgørende i forhold til havnens fremtid. Frem mod århundredskiftet fandt der løbende havneudvidelser sted, og særligt i perioden 1909-1918 voksede havnen betydeligt. Kolding Å blev reguleret i samme periode, ligesom der blev foretaget en større landindvinding syd for åens nuværende udløb.

1. Verdenskrig havde for alvor understreget skibsfartens betydning for det moderne samfund. Med udvidelserne og tiltagene omkring havnen blev grobunden lagt for fremtiden, hvor større og større skibe anløb landets havne.

Kolding Havn udviklede sig hurtigt til at være en fordelingshavn for Jylland og Fyn, og i midten af 1920'erne havde havnen efterhånden opnået en position som Danmarks 4. største provinshavn. Med henblik på at sikre havnens fremtid, udarbejdede stads- og havneingeniør Carl A. Lassen (f. 1892) planer for, hvordan Kolding Havn med tiden kunne blive en storhavn, fordelt med en trafikhavn i nord samt en industrihavn i syd. Sidstnævnte havn skulle strække sig fra den nuværende sydkaj og helt ud til, hvor Skamlingvejen går i dag.

Retrospektiv nåede Kolding Havn dog aldrig de omfangsmæssige højder, som Lassen dengang havde forestillet sig, men havnen fortsatte vel og mærket med at vokse helt frem til i dag, hvor havnearealerne udgør 600.000 m².

C. A. Lassens udvidelsesplaner for Kolding Havn, ca. 1918.





Travlhed på sydkajen med fragtskibe, lastbiler og godsvogne, 1991.

Storhavnsvisionerne døde med tiden ud, og det blev heller ikke sidenhen en målsætning for havnen. Et forhold som Kolding Havn derimod kunne markere sig på, var i dens egenskab af specialhavn. Ved at specialisere sig inden for bestemte godstyper og godshåndtering, var det muligt for Kolding Havn at skille sig ud blandt de konkurrerende havne, samtidigt med at der stadig var tale om en klassisk havn.

Allerede i løbet af 1990'erne blev Kolding Havn karakteriseret som værende en specialhavn inden for træ, stål og papir. Der var her tale om godstyper, som virksomhederne på havnen i forvejen havde håndte-

ret i mange årtier. Det nicheorienterede udgangspunkt har præget havnen gennem de sidste 25 år, og i dag er specialsegmenterne stadig stål og papir, men til gengæld har gødning med tiden erstattet den position, som træ tidligere havde.

Havnens fokus på bæredygtige løsninger og genvinding af affaldsmateriale kan desuden også betragtes som værende et særligt nicheområde.

Landbrugets havn

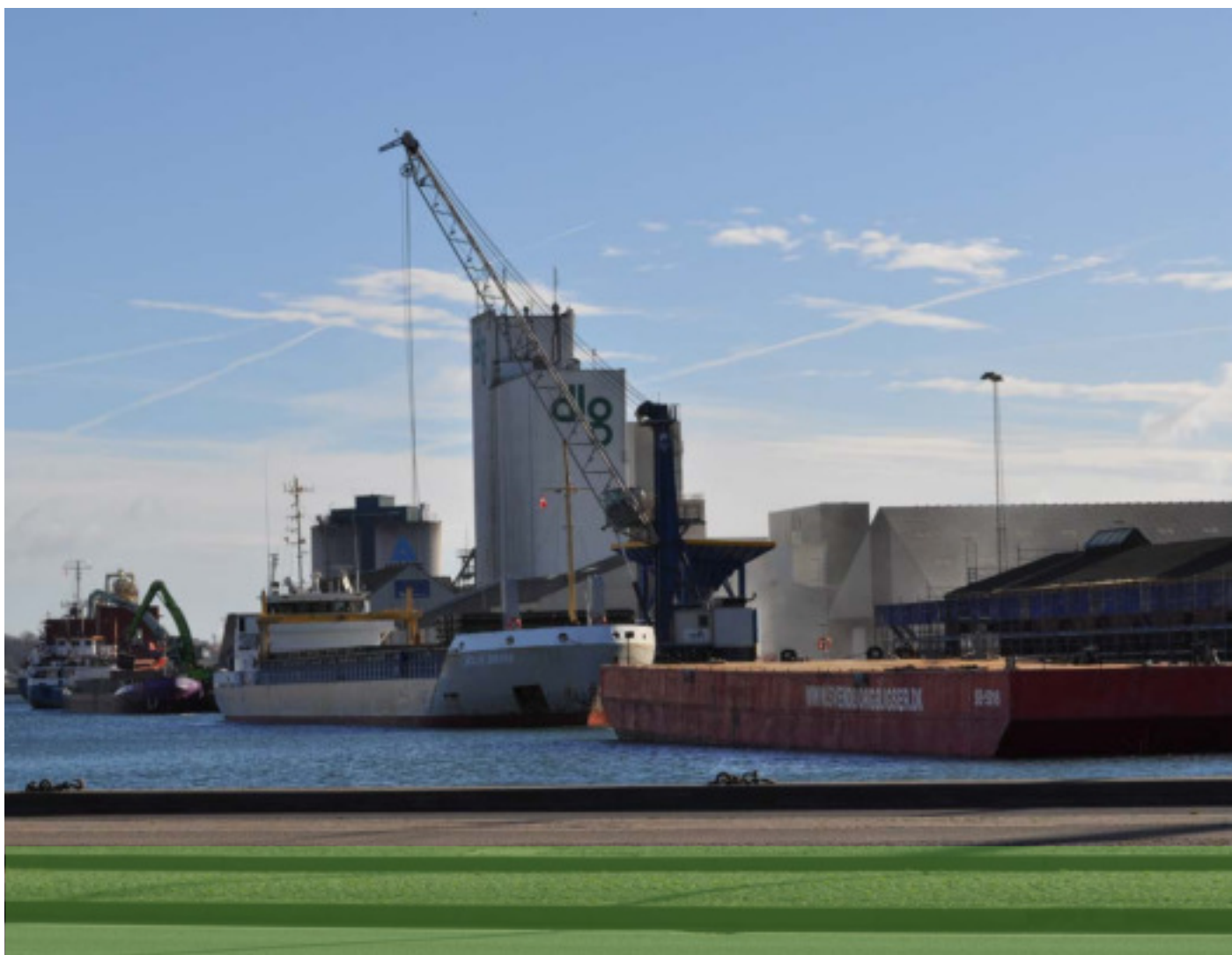
Et af argumenterne bag havnens etablering i 1843 var blandt andet købmændenes ønske om bedre muligheder for at afsætte den store mængde korn, som landbruget omkring Kolding producerede på dette tidspunkt. Op igennem tiden skulle produkter til og fra landbruget generelt set komme til at spille en dominerende rolle på Kolding Havn, hvilket de nu nedrevne karakteristiske gule kreaturstalde samt de nyere høje siloanlæg for eksempel kom til at vidne om.

Inden for handlen med korn, foderstof og gødning var Kolding Omegns Foderstof- og Gødnings-

forening A.m.b.a. (KOF&G) og Dansk Landbrugs Grovvarerelskab A.m.b.a. (DLG) nogle af de vigtigste virksomheder i nyere tid. KOF&G og DLG blev etableret i henholdsvis 1968 og 1969 efter en række fusioner med større og mindre korn- og foderstofforeninger, hvoraf de ældste havde rødder tilbage til slutningen af 1800-tallet.

Losning af foderstoffer, 2015.





Mange skibe og travlhed på havnen, 2014.

Importen af foderstof havde oplevet en stor vækst i løbet af 1970'erne, og udviklingen fortsatte frem mod starten af 1990'erne, hvor der årligt blev importeret omkring 200.000 tons. Importen af gødning steg kraftigt fra midten af 1980'erne, hvor den årlige mængde nåede op på over 130.000 tons.

I 2002 overtog KOF&G 10% af Korn- og Foderstof Kompagniets aktiviteter i Aarhus, hvilket tydeligt kunne mærkes på virksomhedens godsomsætning. Importen af gødning havde haft en større nedgang i 2002, hvor den samlede godsmængde lå på omkring 34.000 tons.

I 2005 fusionerede KOF&G med Sydvestjysk Andel, men stigende priser på korn og soja var blandt andet årsag til, at virksomheden i 2007 måtte se sig nødsaget til at fusionere med grovvarekoncernen Danish Agro.

Få år efter havde importen af gødning igen gode kår, og allerede i 2010 var importen nået op på 189.000 tons.

Inden for de senere år har havnen oplevet vækst inden for blandt andet økologisk foder, foderstof og gødning. I 2017 blev der importeret 208.000 tons foderstoffer samt hele 304.000 tons gødningsstoffer. Netop inden for sidstnævnte godstype er Kolding Havn i dag én af landets største.

Af de virksomheder på Kolding Havn, der i dag vurderes som værende af national interesse, hører samtlige til grovvarebranchen, nemlig Hedegaard, DLG og Danish Agro.

Kolding Havn var tidligere omdrejningspunkt for en omfattende eksport af levende dyr til udlandet. Eksporten startede allerede tilbage i 1880'erne med kreaturhandler Jens Holm (f. 1853) i spidsen, men specielt 1950'erne og starten af 1960'erne var gode eksportår med et gennemsnit på over 150.000 dyr om året. Herefter faldt eksporten betragteligt, og i perioden 1980-1990 blev der blot udskibet omkring 2.000 dyr om året.

I henholdsvis 1992 og 1993 blev Kolding Havn godkendt til udskibning af levende dyr til tredjelande samt godkendt som EF-grænsekontrolsted for import af levende dyr, hvilket var nogle forhold, der sikrede, at denne handel forblev på

havnen for en tid. Kolding Kommune havde i 1913 opført de første markedsstalde på nordhavnen, og kort efter opkøbte kommunen Jens Holms virksomhed, hvorefter kreaturhandelen blev samlet i den kommunale institution Kolding Eksportmarked. I 1983 overtog et anpartsselskab driften af eksportmarkedet, og i 2000 flyttede det til nye faciliteter ved Eltang. Hermed var det slut med kreaturhandelen på Kolding Havn.

Kreatureksportør Jens Holm som vejen er opkaldt efter bestilte i 1939 en statue af en tyr, der skulle stå foran hans eksportstalde. Tyren står stadig på Kolding Havn men eksportstaldene er flyttet til Marina Syd. 1995.





Det første skib med træ fra Nordsverige losses ud for Kolding Havneterminal, 1996.

Landets største træhavn

Siden 1940 havde importen af træ været en stor post på Kolding Havn, men i slutningen af 1960'erne faldt importen. Nogle af årsagerne var, at større træterminaler ved Horsens havde formået at tiltrække importen dertil, ligesom DSB også efterhånden var blevet en kraftig konkurrent til havnen, idet mindre portioner træ i højere grad var muligt at levere via jernbane. I løbet af 1990'erne vendte udviklingen dog, hvilket især blev tydeligt i sommeren 1996, hvor de første seks sektioner af en ny havneterminal stod færdig på Danish Crowns gamle arealer på nordhavnen.

Kolding Havneterminal A/S var etableret ud fra et samarbejde mellem havnens to erfarne speditivirksomheder, Svane & Gjørting A/S og H. Daugaard A/S, og terminalen skulle netop anvendes i forbindelse med en

ny stor satsning inden for import af træ til fortrinsvis møbel- og vinduesindustrien. Opførelsen af havneterminalen havde kostet omkring 10 millioner kr., og hallerne skulle løbende blive kraftigt udvidet. Samtidigt blev der investeret knap 21 millioner kr. i renoveringen af nordkajen samt etableringen af en såkaldt ro-ro rampe (roll-on/roll-off) ud for havneterminalen, der gjorde det muligt for havnens trucks at køre direkte ind i ro-ro-skibenes lastrum. Der var med andre ord tale om omfattende tiltag for at vinde træimporten tilbage til Kolding.

Svane & Gjørding havde rødder tilbage til 1926, hvor Anders Gjørding (f. 1886) etablerede sin mæglervirksomhed i Kolding. Ved hans død i 1943 overtog sønnen Allan Gjørding (f. 1915), og samtidigt blev kollegaen Carlo Svane (f. 1910) medejer af virksomheden, der hermed fik navnet Svane & Gjørding. Virksomheden fik takket være gode forbindelser til Finland tidligt gang i importen af træ, hvilket også blev ét af virksomhedens hovedprodukter.

Under Kolding Havneterminal kom Svane & Gjørding til at stå for klaringen af skibene, mens H. Daugaard distribuerede træet. Målsætningen var i første omgang modtagelsen af omkring 150.000 m³ træ årligt.

Ro-Ro terminalen på Kolding Havn, 1997.





Trækævler bliver lastet og transporteret videre med lastbil, 2016.

Inden årtusindskiftet havde Kolding Havn allerede opnået en position som landets andenstørste træhavn, kun overgået af Fredericia Havn. Dette var dog et forhold, der skulle ændre sig inden for få år. I 2001 etablerede trækoncernen Dalhoff Larsen & Hornemann A/S (DLH) et nyt produktionscenter på nordhavnen, og frem mod 2010 flyttede virksomheden ligeledes sit centrallager og administration fra Hedensted til Kolding.

DLH var Danmarks største grossist af træprodukter, og virksomheden blev også Kolding Havneterminals største kunde. I 2002 havde terminalen en omsætning på omkring 337.000 m³ træ, og i 2004 var den årlige

forventning af træ over "svenskekysten", som kajen ud for terminalen blev kaldt på grund af importen af store mængder træ fra Nordsverige, steget til 400.000 m³. Kolding Havn havde nu overtaget positionen som Danmarks største træhavn.

I 2006 etablerede havneterminalen et transitlager i Køge for DLH's varer fra Rusland og andre Østersølande. For at markere, at terminalen ikke kun var koncentreret i Kolding, skiftede virksomheden navn til Havneterminalen A/S.

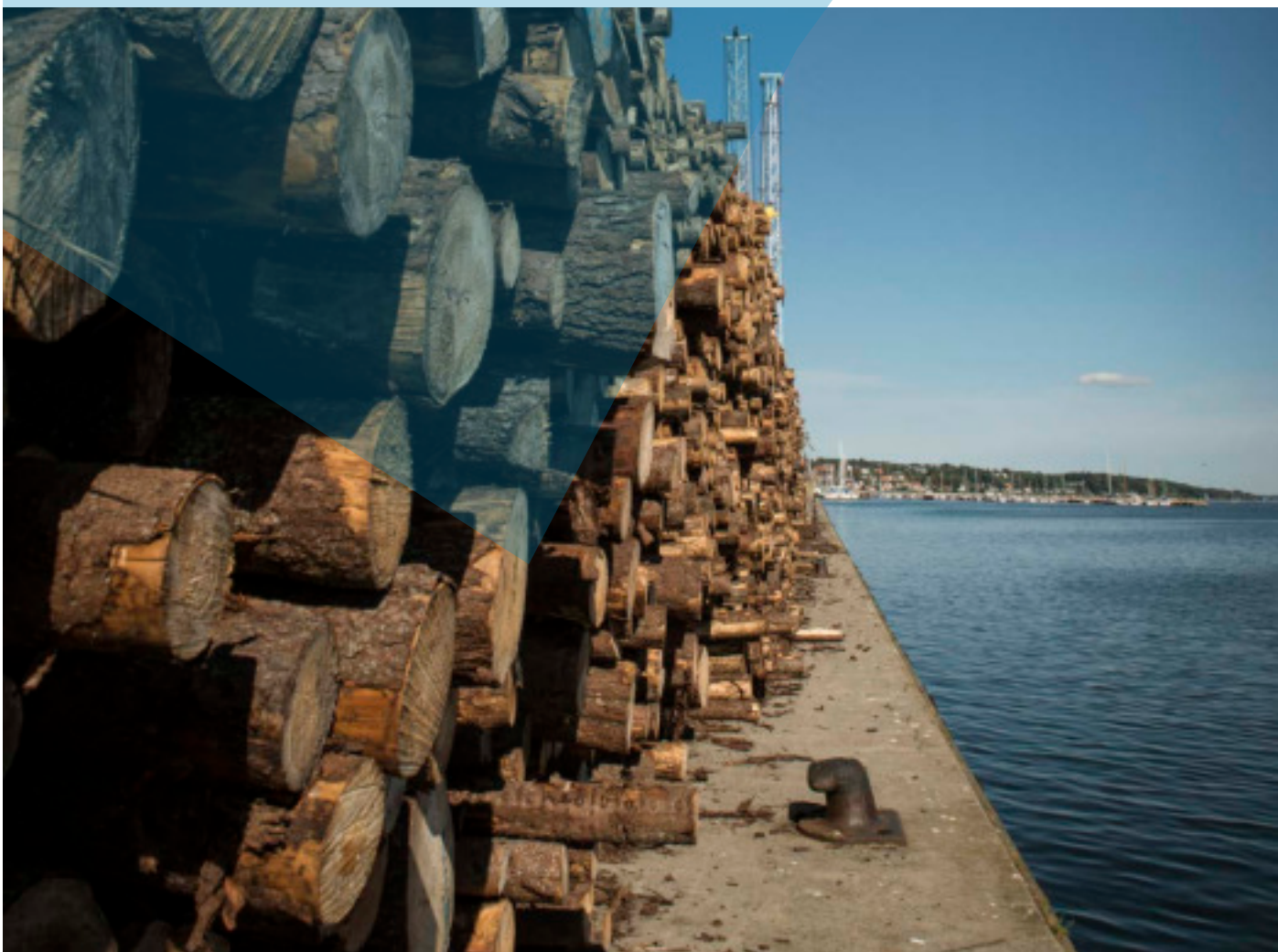
Den globale finanskrisen i 2007-2009 fik store konsekvenser for træhandlen over Kolding Havn, da efterspørgslen af træ i industrien faldt. I 2005 havde importen af træ udgjort 92.000 tons, mens den i 2010 var nået ned på 11.000 tons. Den lave omsætning af træ fortsatte i årene frem, og det har først været inden for de sidste par år, at handlen igen har vist tegn på fremgang.

I forhold til driften af Havneterminalen forekom der ligeledes visse ændringer i samme periode. I 2007 slog de to gamle virksomheder, Svane & Gjørding og Neckelmann & Hansen, sig sammen og genopstod som Svane Shipping A/S. Neckelmann & Hansen A/S havde rødder tilbage til 1911, hvor Christian Neckelmann (f. 1862) etablerede sit mæglerkontor i Kolding. I 1927 var Viggo Hansen (f. 1900) blevet kompagnon, hvorefter Neckelmann & Hansen var en realitet.

Fra den 1. januar 2014 overtog Svane Shipping ejerskabet af Havneterminalen, der dermed også skiftede navn til Svane Shipping. Herefter udgjorde virksomhedens pak-

huse og terminaler samlet set over 70.000 m². Svane Shippings udvikling samt store indflydelse på Kolding Havn i nyere tid har i høj grad været forhenværende direktør Svend Erik Hanssons fortjeneste. Hans mangeårige virke på havnen startede tilbage i 1957, da han kom i lære hos Svane & Gjørding. Senere hen blev Hansson kompagnon i virksomheden, og i 1984 overtog han ejerskabet efter Carlo Svane. Svend Erik Hansson fungerede som administrerende direktør frem til 2014, og han er i dag stadig nært tilknyttet Svane Shippings aktiviteter i kraft af sin rolle som bestyrelsesformand, ligesom han også dagligt møder ind på kontoret.

Trækævlér på kajen, 2016.





Papir coils bliver lastet, 2016.

Stål og papir

Træ er ikke længere et specialesegment på Kolding Havn, men det er papir og stål til gengæld. Hans Daugaard (f. 1877) startede i 1901 som bogholder hos speditørfirmaet P. Hansen & Bay, men i 1915 blev han selvstændig speditør. Skibsklarering og et agentur for Det Forenede Dampskibs-Selskab (DFDS) var hovedopgaverne for virksomheden, men senere skulle papirimporten blive en vigtig opgave.

I 1929 havde Den danske Presses Fællesindkøbsforening (i daglig tale Pressens Fællesindkøb) etableret et papirlager på Kolding Havn, og H. Daugaard kom til at stå for distributionen. Papirforbruget oplevede især en stor vækst fra omkring 1950'erne og frem, og med tiden blev

Kolding Havn centrum for al papirimport til Midt- og Syddjylland samt Fyn.

Udviklingen krævede mere lagerplads, og i løbet af 1980'erne og 1990'erne forekom der store lagerudvidelser på havnen. I starten af 2011 flyttede Pressens Fællesindkøb resten af sin import fra Aarhus til Kolding, og dermed var alle aktiviteter vest for Storebælt samlet her. H. Daugaard håndterede på dette tidspunkt 250.000 tons papir årligt, og virksomheden var størst i landet inden for oplagring og transport af papirprodukter. Selvom forbruget af avispapir har været faldende inden for de sidste par år, er papirimporten stadig en markant post på Kolding Havn, hvorfra al avispapir i Danmark håndteres.

H. Daugaard havde i flere år stået for importen af stål til Kolding, men fra starten af 1970'erne gik man fra blot at losse og udlevere godset, til selv at levere det direkte til den modtagende virksomhed. H. Daugaard kom på denne måde til at beskæftige sig med skib, bane og bil, hvilket skulle blive virksomhedens force. Med tiden opstod et behov for en midlertidig oplagring af stålet, så en lang række lager- og terminalbygninger blev efterfølgende opført på havnen. Importen af stål oplevede en kraftig vækst, hvilket fortsatte frem mod 1990'erne, hvor H. Daugaard havde en markedsandel på cirka 40% af stålimporten til Danmark.

Med ambitionen om at skabe et nordisk stålcenter, investerede H. Daugaard 25 millioner kr. i oprettelsen af stålhoteller på Kolding Havn og Vejle Havn mellem 1994-1996. I 2000 havde den samlede godsmængde for ind- og udgået jern- og stålprodukter over Kolding Havn udgjort 142.000 tons, men herefter varierede udviklingen. I 2010 drejede det sig om 93.000 tons, hvorimod det i 2017 var steget til 189.000 tons.

Stålelementer bliver losset med stor præcision, 2016.





Foderstoffer bliver losset fra skib til bil, 2016. .

Miljø og genindvinding i højsædet

Et andet område, som Kolding Havn efterhånden begyndte at skille sig ud på, var inden for bæredygtige løsninger samt håndtering af genindvindingsmateriale. I 2009 modtog Kolding Havn Danske Havnes Initiativpris for dens særlige indsats inden for miljø, energi og klima. Her havde Kolding Havn via en række konkrete initiativer reduceret energiforbruget for havnens virksomheder og kunder, blandt andet ved hjælp af en særlig CO²-beregner.

Året efter blev Kolding Havn miljøcertificeret efter en anerkendt international standard inden for miljøledelsessystemer kendt som ISO 14001, og senest blev Kolding Havn i 2017 EcoPorts-certificeret, hvilket er den dominerende miljøledelsesstandard inden for havnedrift i verden.

Som et led i udvidelsen af grøn energi har Kolding Havn tidligere fungeret som udskibningshavn for vindmølle-elementer, der blev produceret hos LM Wind Powers afdelinger i Lunderskov og Hammelev. Særligt mellem 2005-2010 var udskibningen af møllevinger og mølletårne en specialopgave for Svane Shipping, hvor der i 2009 alene blev ført over 200 møllevinger over havnen.

I forhold til håndteringen af genindvindingsmateriale har der gennem årene været fokus på flere forskellige affaldsprodukter, heriblandt glas. Det har dog specielt været håndteringen af genbrugsmetal, der har været synlig. I 1993 etablerede genindvindingsvirksomheden Uniscrap A/S ét af landets største shredder anlæg i Kolding, hvorfra genbrugsmetal fra hele Europa blev sorteret og efterføl-

gende solgt til stålværker. Uniscraps aktiviteter voksede med tiden, hvilket de store bjerge af genbrugsmetal på havnen også vidnede om.

Det var tydeligt, at der var et stort potentiale i genindvin-
ding af affald, og i 2001 investerede Kolding Havn et to-
cifret millionbeløb i en ny produktkaj med en tilhørende
terminal, der samlet skulle udgøre base for udskibnin-
gen af op til 150.000 tons genbrugsmetal årligt. I
2005 sendte Uniscrap 118.000 tons over kaj, og
samme år tjente Kolding Havn 1.246.000 kr.
på Uniscraps aktiviteter, hvilket svarede
til 10% af havnens samlede indtæg-
ter dette år.

Stille formiddag på Kolding Havn, 2012.





Rimeco, genindvindingsmetal, 2018.

I 2006 valgte Uniscrap imidlertid at flytte sin hovedproduktion til Grenå, hvor et større anlæg var blevet opført. Aktiviteterne faldt herefter på havnen, selvom Uniscrap stadig havde en afdeling i Kolding, ligesom virksomheder som Havnens Jern & Metal også var aktive inden for området. Fra Kolding Havns side var der dog stadig fokus på at imødekomme det voksende recirkuleringsbehov, og i 2010 blev der investeret 1,8 millioner kr. i en særlig miljøplads til håndtering af genbrugsmetal, hvorfra mindre virksomheder ligeledes kunne få afskibet miljøbelastet metal samt andre genbrugsprodukter.

Efter nogle år, hvor markedet havde været under pres, begyndte aktiviteterne igen at blomstre op på Kolding Havn.

I 2016 flyttede Uniscrap, der havde været tvunget til at lukke flere afdelinger i Danmark, sit hovedsæde fra Søborg til Kolding. Samme år oprettede genindvindingsvirksomheden Rimeco et depot på havnen, hvorfra 25.000 tons genbrugsmetal årligt skulle mellemlande og videresendes til europæiske stålværker, og i 2017 kunne Havnens Jern & Metal udvide og fordoble dets areal.

En havn i vækst

Modsat nabohavnene i Vejle og Fredericia havde Kolding Havn en mindre tilbagegang i godsomsætningen i starten af 1990'erne. Sovjetunionens sammenbrud i 1991 havde efterladt de østeuropæiske lande økonomisk nedbrudte, hvilket også kunne mærkes i flere af de danske havne.

Inden for kreaturtransporten var ordremængden fra Østersølandene dalende, så i Kolding var man tvunget til at finde helt nye markeder, hvilket til gengæld lykkedes at finde i Nordafrika. Mulighederne for at etablere skibsruiter til Baltikum og Rusland var heller ikke gunstige efter sammenbruddet, så på Kolding Havn fokuserede virksomhederne i stedet for på EU's indre marked.

I slutningen af 1990'erne var de tidligere sovjetlande efterhånden blevet så stabile, at de vestlige virksomheder igen havde mod på at handle med dem. Rusland var vel og mærket blevet hårdt ramt af den økonomiske krise i Asien i 1998, men herefter oplevede landet en jævn vækst. Udviklingen i øst og især den russiske fremgang førte til oprettelsen af skibsruiten Kolding-Riga, og i samme periode voksede godsomsætningen over havnen.

Travlhed på Kolding Havn med hele 11 skibe i havn, 2011.





Kranen Jonathan laster vindmøllekomponenter, 2016.

I 1998 lå den samlede godsmængde over Kolding Havn på 890.000 tons, og to år efter var mængden nået op på 1.286.000 tons. Udviklingen skabte pladsmangel, og omkring årtusindskiftet blev udvidelsesmulighederne på erhvervshavnen kraftigt overvejet, blandt andet muligheden for at flytte den nordlige lystbådehavn til Marina Syd. Der opstod samtidigt en heftig debat omkring havnens fremtid, hvor spørgsmålet om havnen kunne bruges til andre formål, for eksempel til boliger, blev debatteret.

Flere politiske partier mente ikke, at der var basis for at drive erhvervshavn i Kolding og ønskede dermed at undersøge den økonomiske konsekvens ved en eventuel lukning af Kolding Havn. Debatten skabte ikke over-

raskende en vis nervøsitet og tilbageholdenhed blandt havnens brugere og kunder. Politikernes forslag om at opføre boliger i Åparken syd for havnen fik ligeledes virkeshederne på havnen til at reagere, idet de frygtede, at de ville blive begrænset i deres virke på grund af skærpede støj- og støvregler.

Havnens styreform blev også drøftet i samme periode. Fra den 1. januar 2000 var den nye havnelov trådt i kraft, hvilket gjorde det muligt at omdanne Kolding Havn til enten et aktieselskab, en kommunal ejet havn eller en kommunal selvstyrehavn. I Kolding valgtes den sidstnævnte styreform. Fredericia Havn var til gengæld sammen med Nyborg Havn nogle af de første til at sammenslutte sig i et aktieselskab. Sammen etablerede de Associated Danish Ports A/S, som Middelfart trafikhavn senere også blev en del af. Heri så man også gode muligheder i Kolding Havn med dets fordelagtige placering ved et trafikalt knudepunkt, og i 2002 blev muligheden for at få Kolding med i aktieselskabet luftet første gang. Kolding Havn var dog ikke interesseret i at binde sig til én havn, men derimod i

at opretholde det gode samarbejde mellem alle regionens havne. Den politiske uro omkring Kolding Havn varede i årene frem, men i 2007 indgik et bredt flertal i planlægningsudvalget et forlig omkring havnen, der både gav plads til boliger, erhvervshavn og liberale erhverv.

Skibene side om side i Kolding Havn, 2018.

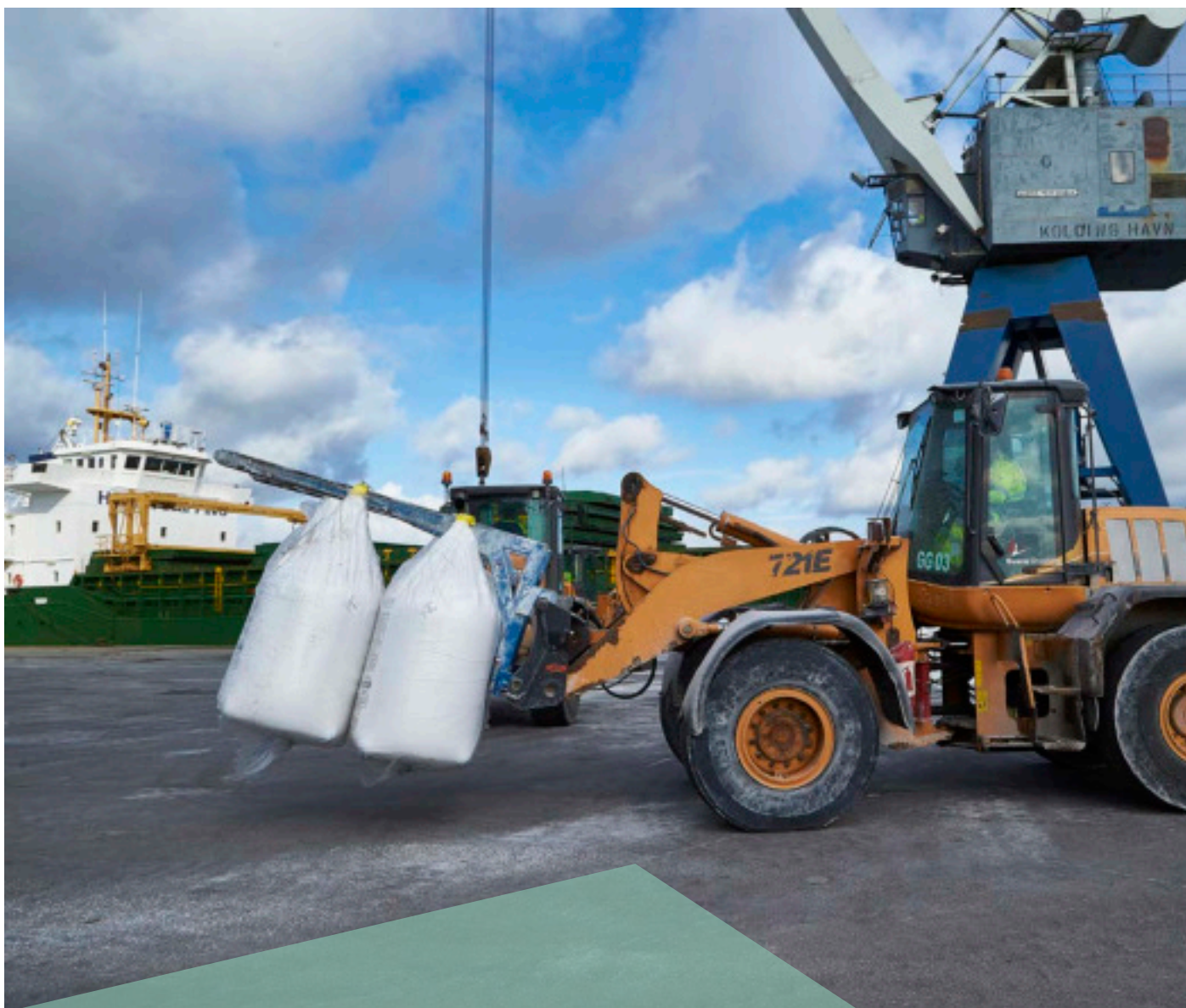


Der var også god grund til at bevare erhvervshavnen. I 2007 havde NIRAS Konsulenterne udarbejdet en analyse omkring de danske havnes betydning for oplandets erhvervsudvikling baseret på faktorer som beskæftigelse, indkomstkabelse og produktionsværdi. Analysen for Kolding Havn viste, at dens direkte produktionsværdi udgjorde 2,5 milliarder kroner, og at havnen direkte beskæftigede 2.005 personer. Med afledte jobs var det samlede tal på 3.450 personer, hvoraf $\frac{3}{4}$ af disse arbejdspladser udsprang fra virksomheder, der var afhængige af hav-

nens faciliteter og ydelser. Analysen viste desuden, at Kolding Havn lå i top inden for de målte områder sammenlignet med nabo-havnene i Vejle og Fredericia. Der var med andre ord langt fra tale om en ubetydelig havn.

Luftfoto af Kolding Havn, 2013.





Big-Bags opsækket på havnen, 2015.

I 2006 blev 1.175.000 tons gods ført over Kolding Havn. Det var tydeligt, at godset i højere grad gik fra landevejene til skibstransporten, hvilket blandt andet skyldtes stigende europæiske vejafgifter og overbelastede vejnet. At et skib forurener mindre sammenlignet med lastbiler, når det kommer til mængden af gods transporteret over lange afstande, var ligeledes et forhold, der spillede en væsentlig rolle i udviklingen. Hvis den samlede godsomsætning for 2006 for eksempel skulle transporteres med lastbiler alene, ville der desuden være tale om op til 80.000-100.000 transporter på byens vejnet om året, hvilket sætter skibstransportens betydning i perspektiv.

Med et overskud på fem millioner kr. blev 2008 et rekordår for Kolding Havn, men året efter kunne man dog efterhånden begynde at mærke til den økonomiske krise. Trans-

portbehovet var nedadgående, og i de første tre måneder af 2009 blev havnen kun anløbet af 149 skibe, modsat året før, hvor tallet var oppe på 263 skibe. Træimporten led under krisen, og sammenlignet med det historisk gode år i 2008 faldt den samlede godsomsætning med over 20% i 2009.

På trods af krisen nåede Kolding Havn dog stadig ud med et overskud på 2,5 millioner kr. og i årene efter steg godsomsætningen igen. Få år senere var der også gang i byggeriet på havnen igen, idet Kolding Havn opførte to nye pakhuse, der stod klar til udlejning i efteråret 2015.

I 2016 godkendte Byrådet tidsplanen for den første anlægsetape af den nye havnebydel Marina City, og dermed var erhvervshavnens ønske om at flytte den nordlige lystbådehavn rykket et skridt nærmere. Udover at frigøre plads til fremtidige udvidelser vil flytningen betyde, at Koldings to lystbådehavne, der tilsammen udgør én af landets største lystbådehavne, forenes.

I 2017 anløb 513 skibe havnen, og der blev meldt om fremgang på hele linjen. Med en godsomsætning på 1.305.916 tons samt en nettoomsætning på 31.725.634 kr. var 2017 Kolding Havns absolut bedste år i moderne tid. Samme år viste en ny oplandsanalyse fra brancheorganisationen Danske Havne desuden, at Kolding Havn

stadig var med til at skabe mange arbejdspladser i Kolding Kommune. Med direkte og afledte jobs stod havnen for 3.321 arbejdspladser, hvilket svarede til 6,6% af kommunens beskæftigede. Analysen viste også, at aktiviteterne på Kolding Havn gav en lokal- og regionaløkonomisk værditilvækst på 2.030 millioner kr., svarende til 7,5% af kommunens værditilvækst.

Banevogn på havnen, 2014.





Opførelse af nyt kajanlæg på nordsiden af havnen, 2002.

Nye tider

Sideløbende med udvidelserne og væksten på Kolding Havn er der ligeledes sket en markant ændring i forhold til adgangen til havnen. Som en konsekvens af terrorangrebene i USA i september 2001 vedtog FN's internationale søfartsorganisation (IMO) nye regler for sikringen af den internationale skibstrafik. I 2004 gjorde EU store dele af regelsættet obligatorisk, hvilket betød, at alle havnefaciliteter, der ønskede at betjene skibe i international fart, skulle sikres mod ydre trusler.

I Kolding blev erhvervshavnen således hegnet ind, og sidenhen er flere millioner kr. investeret i sikringen af havnen. De

sikkerhedsmæssige tiltag på havnen betød også, at den offentlige adgang blev stærkt begrænset, og modsat tidligere tider var den daglige arbejdsgang på havnen blevet mere fjern for den almindelige borger.

Den inderste del af havnen er dog ikke længere et af erhvervshavnens interesseområder. Dermed er mulighederne åbne for at skabe et levende bymiljø omkring inderhavnen med eksempelvis caféer og butikker, og på dén måde knytte by og havn tættere på hinanden.



Havnens succes kan tilskrives flere forhold. Store drivkræfter som Svane Shipping og H. Daugaard har formået at specialisere sig inden for bestemte godstyper og godshåndtering, men mindre virksomheder har ligeledes gjort sig gældende i forhold til den senere tids positive udvikling. Her kan der med fordel nævnes Grau Shipping.

Virksomheden har ikke mange år på bagen, men indehaveren Peter Grau har til gengæld flere års erfaring i branchen, og han var blandt andet med til at stifte den tidligere Kolding-baseret mæglervirksomhed Ocean7 Projects.

I dag beskæftiger Grau Shipping sig blandt andet med oversøisk befragtning, ligesom virksomheden håndterer opgaver for virksomheder som Rimeco, DLG og Danish Agro. Det solide samarbejde mellem Kolding Havn og dens brugere og kunder har i forlængelse heraf været fundamentalt.

I takt med at skibstrafikken i højere grad overtager godset fra landevejene, ser fremgangen på havnen kun ud til at fortsætte. Koldings geografiske placering og funktion som trafikalt knudepunkt er ligeledes en faktor, der fremadrettet naturligt vil trække trafik til havnen, men fremtiden sikres ikke alene ud fra disse forhold.

Med henblik på at sikre væksten har Kolding Havn flere forskellige fokusområder. Som én af de få danske havne er Kolding Havn først og fremmest en såkaldt trimodal erhvervshavn, der tilbyder transportløsninger inden for skib, tog og lastbil. Håndteringen af specialgods er et område, der fortsat skal udvikles, herunder også den cirkulære økonomi, ligesom bæredygtighed generelt er et helt grundlæggende præmis for aktiviteterne på havnen. Kolding Havn vil desuden ud fra en 'landlord'-rolle arbejde systematisk på at tiltrække virksomheder, der er afhængige af havnefaciliteter, her for eksempel inden for forædling og logistik. Disse fokusområder vidner om det paradigmeskift, der har fundet sted inden for de sidste 10 år, hvor Kolding Havn i højere grad er blevet en innovativ havn, der har skabelse af arbejdspladser, vækst og udvikling som grundkerne.

Udviklingen på Kolding Havn har i de seneste 25 år været omfattende og til tider hektisk. Havnen har overlevet politisk uro og økonomisk ustabile tider, og samtidigt er den både godsmæssigt og fysisk vokset i sådan en grad, at de igangværende og kommende udvidelser på syd- og nordhavnen er nødvendige for havnens fremtid. Havnens fokusområder, tiltag og aktører har samlet set sikret Kolding Havns position som en vigtig erhvervshavn og arbejdsplads, og ikke mindst sikret, at det er en særdeles aktiv havn, der i år kan fejre 175 års jubilæum.





175 ÅR

1843 - 2018

**Kolding
Havn**