

Industrialismens byudvikling

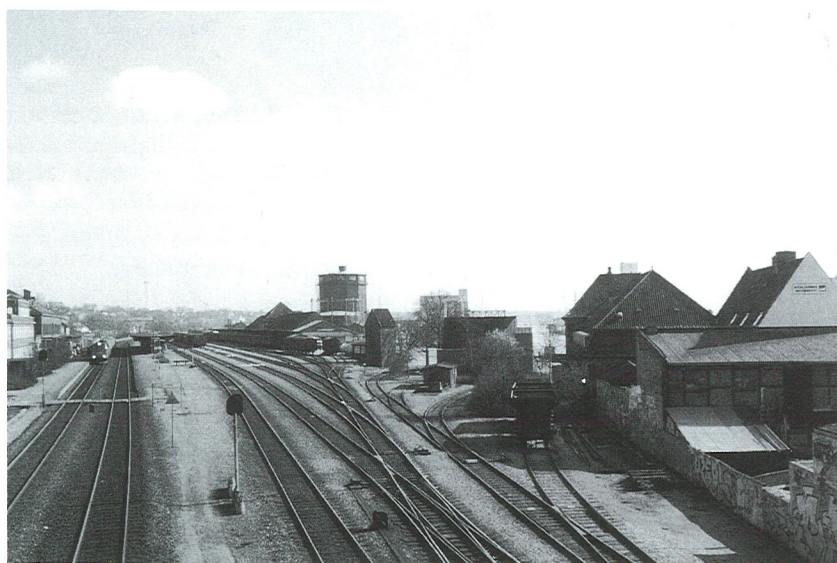
Nedgangsperioden skulle vare helt frem til begyndelsen af 1800-tallet. Byen fik i 1843 anlagt en egentlig havn, og den blev afgørende for retableringen af byens handelsliv. Studehandlen kom efter nogen stilstand atter i gang, og en forøget kornproduktion gav et godt eksportgrundlag for flere af byens købmænd. Da den gamle toldgrænse syd for åen i 1851 blev ophævet, fik byen udvidet sit opland. I 1866 blev jernbanen ført til byen, og Kolding lå herefter som station på strækningen Fredericia-Vamdrup, hvorfra der var forbindelse videre til Hamburg. Fra 1875 blev togforbindelsen til den nye havn i Esbjerg etableret, og i årene efter blev ialt fire privatbaner koblet til nettet med Kolding som centrum. Den første banestrækning blev ført til Egtved i 1898, derefter kom Sydbanerne til Hejlsminde og Vamdrup i 1911, og Trolldhedebanen blev som den sidste bane etableret i 1917.

Den moderne industri begyndte at slå igennem omkring midten af 1800-tallet. S.W. Bruuns Tobaksfabrik var dog blevet etableret allerede i 1830'erne, og den blev siden provinsens største tobaksfabrik. I 1868 blev Volkerts Klædefabrik etableret, og Kaalunds Sæbefabrik kom til i 1885. Og i 1888 startede både Andelssvineslageriet, Andelsmejeriet samt Konstantin Hansen og Schrøders Maskinfabrik. Herudover var der Slotsmøllens Bryggerier i den gamle mølle fra 1570. Foruden industrien blev en del af byens nye tilflyttere tilknyttet handel og transport. I anden halvdel af 1800-tallet blev der tillige oprettet en del pengeinstitutter, som betjente byen og omegnen. Den begyndende industrialisering betød, at byen i 1855 havde nået et befolkningstal på knap 3.500 personer, hvilket var mere end en fordobling på 50 år. Allerede i 1880 var tallet fordoblet til omkring 7000, og det var atter fordoblet til 14.000 i 1911.

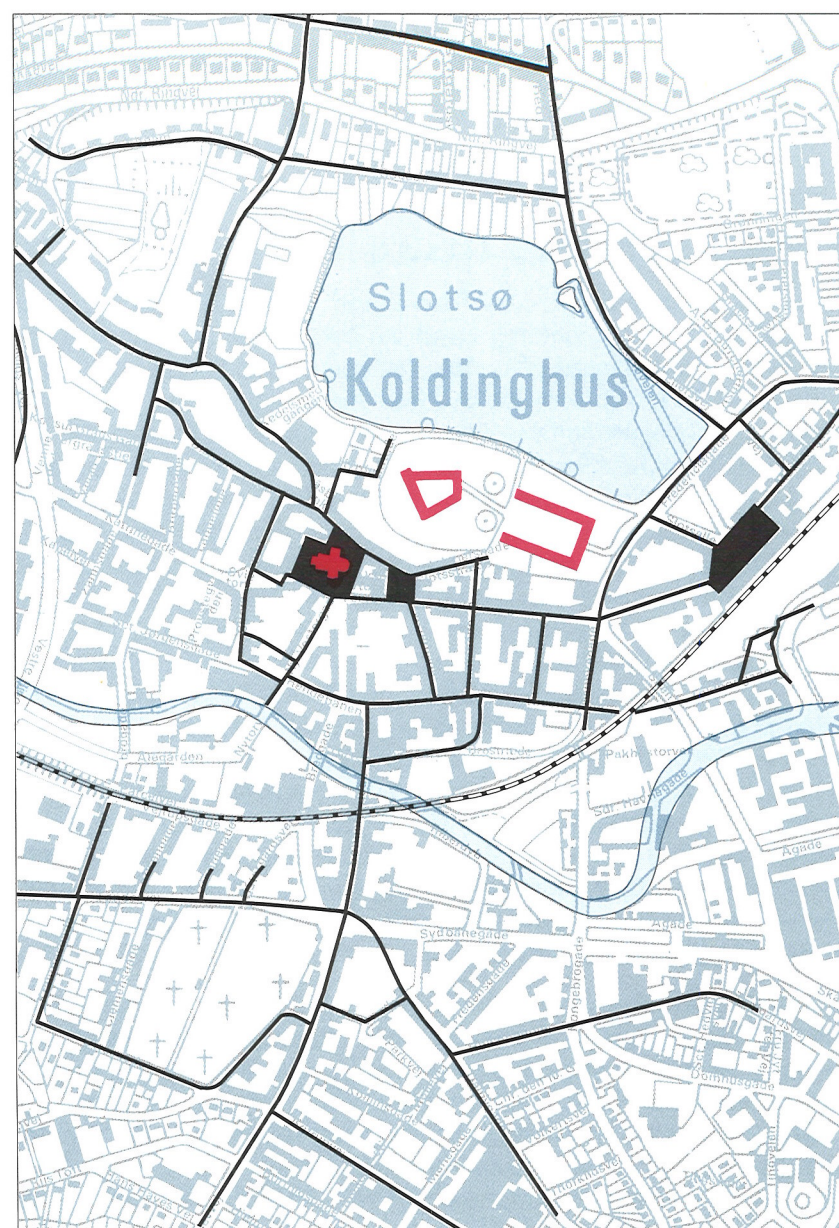
Den voksende bybefolkning nødvendiggjorde i sagens natur en voldsom stigning i byggeaktiviteten. I første omgang kunne udbygningen rummes inden for den gamle bykerne, men snart efter begyndte der at vokse en ny bebyggelse op vest for bykernen og syd for Kolding Å. Det stærkt forøgede bysamfund stillede nye krav til undervisnings- og socialvæsenet. Den gamle Latinskole, som Dronning Dorothea havde skænket byen i 1500-tallet, var ikke længere stor nok, og der kom derfor snart gang i et nyt skolebyggeri, både på offentligt og privat initiativ. I 1880 fik byen desuden et nyt by- og amtssygehus. Også etableringen af de offentlige værker, såsom gasværk, vandværk og elektricitetsværk blev gennemført inden århundredskiftet.

I 1930 blev de forstadslignende nabosogne indlemmet i byen, og antallet af skatteydere steg mærkbart. Byen kom derfor ikke til at lide så stærkt som andre byer under den økonomiske depressionssperiode i 1930'erne. I 1960'erne og 1970'erne nød Kolding godt af den økonomiske højkonjunktur, hvilket blandt andet medførte, at store dele af den ældste bykerne måtte vige pladsen for nye centerplaner.

Koldings beliggenhed gav den en gunstig placering i forhold til de nye overordnede trafiksystemer. De blev med årene stærkt udbygget, og med anlæggelsen af motorvejsringen uden om Kolding blev byen sat i direkte forbindelse med hele det europæiske motorvejsnet.



Jernbaneterrænet mellem banegården og havnen.



Gadenettet omkring 1890.

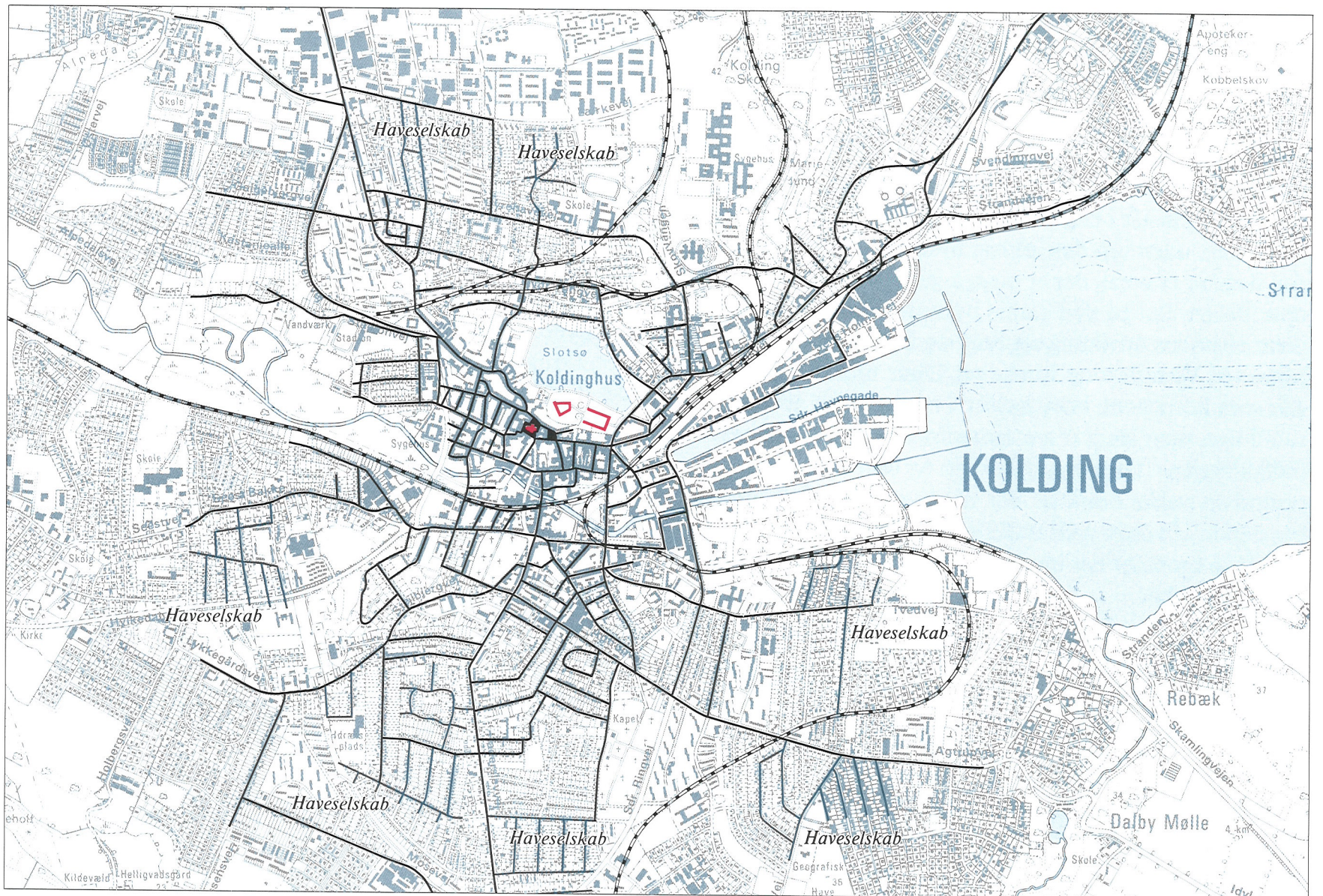
Byen omkring 1890

I løbet af sidste halvdel af 1800-tallet tog den industrielle udvikling i byen for alvor fart. Med etableringen af havnen i 1843, jernbanen i 1866 og sporforbindelsen mellem disse var grundlaget skabt for en blomstrende eksportvirksomhed. For at skabe direkte forbindelse mellem byen og banegården anlagdes Jernbanegade. Industrien voksede støt, hvilket trak mange tilflyttere til byen. I første omgang blev slotstets urtehøve mod øst udstykket. Arealet omfattede området mellem Munkegade, Klostergade og Slotsgade op til Koldinghus. I slutningen af 1800-tallet var hele den tidligere slotshave fuldt udbygget.

Den voksende befolkning betød imidlertid, at byens middelalderlige afgrænsning blev sprængt. Byens umiddelbart bedste udviklingsmuligheder lå mod vest. En brokvarterdannelse, svarende til brokvartererne i København, var i 1800-tallets slutning begyndt at skyde op mellem Blæsbjerggade og den nuværende Katrinegade. Konsul Grau opkøbte området i 1854 og byggede det løbende. Villagade, Vennegade, Konsul Graus Gade og Lergravsstien er stort set hans værk. Vest for byen blev Kolding Sygehus bygget. Jernbanens placering mod øst betød, at byens handelscenter efterhånden blev forrykket i samme retning. Her var

plads til at bygge nye store forretningsjendomme i tidens historicistiske stilpræg. For at skaffe direkte adgang fra Østergade til jernbanen og det nye handelscenter ved Jernbanegade måtte Brandorffs købmandsgård i Østergade vige for et gadegennembrud mellem Akseltorv og Slotsgade.

Først efter 1850 begyndte en egentlig bydannelse at vokse frem syd for åen. I første omgang var det især langs indfaldsvejene, at der opstod en bebyggelse. Bebyggelsen langs Dalbygade og Agrtrupvej fremstod som et blandet bolig- og industrikvarter. I sydbyen omkring Tøndervej opstod der i slutningen af 1800-tallet et typisk brokvarter bestående af små arbejderboliger. Endelig var der på samme tidspunkt ved at opstå en blandet villabebyggelse nord for Slotssøen.



Gadenettet omkring 1930. 1:25.000

Byen omkring 1930

I løbet af de først årtier efter århundredskiftet var der en voldsom byvækst, især i form af villakvarterer. Det var i første omgang skrænten syd for Kolding Å, der blev udbygget. Inde ved bykernen var kvartererne omkring indfaldsvejene efterhånden fuldt udbyggede. Den inderste bebyggelse omkring den gamle bykerne var nu tæt og bymæssig, og den bestod for størstedens vedkommende af arbejderboliger i små, tætliggende karréer. Tættest på havnen var der tale om en blanding af beboelse og industri. Den ældre bebyggelse, som nåede op ad sydskrænten, var fortrinsvis villabebyggelse. Flere af villakvartererne blev udbygget nogenlunde samtidigt og fremstod som meget homogene bebyggelser. Piledamsvej, Skovhøj og Læssøegade var således entydige kvarterer, der med hver sit stilpræg afspejlede en hektisk periode i byens bebyggelseshistorie.

Nord for åen var udbygningen af byen stadig mest koncentreret omkring den gamle bykerne og brokvartererne. Dog var arealerne rundt om Slotssøen nu fuldt udbyggede, og Åykkevarteret længst mod vest var bebygget. Nord for Slotssøen var Ndr. Ringvejskvarteret ved at tage form. På den stejle nordskrænt var det først de øst-vestgående veje mellem Slotssøen og Dyrehavevej, der blev udbygget. Banegården, der

blot halvtreds år før blev anset for at ligge afsides, var nu inddraget i selve bykernen, og nordøst for banen var der ved at opstå et nyt kvarter. I byens udkant, både mod nord og syd, findes der en del haveselskaber, som udviklede sig til villakvarterer.

På dette tidspunkt var privatbanernes spor, der snoede sig rundt om byen, et karakteristisk træk. De blev dog alle nedlagt igen mellem 1930 og 1970. Flere af de nuværende vejforløb blev anlagt på disse sporstrækninger. Det er for eksempel tilfældet med Ndr. Ringvej, der blev anlagt på Egtvedbanens spor allerede i 1930'erne, og Skamlingvejen, der i slutningen af 1960'erne blev anlagt på Sydbanernes spor. Det har været indlysende at anlægge veje her, da sporene fra de tidligere banestrækninger allerede var planerede, ligesom de fulgte landskabets kurver.

Den første skinnefri forbindelse fra den nordlige bydel til den sydlige bydel og havnen var Buen, som blev indviet i 1921. Denne forbindelse blev mulig ved åens regulering i årene 1916-18. Arealerne langs åbredden blev ved samme lejlighed inddæmmede, således at havneområdet i årene 1918-20 kunne udvides, ligesom havnen også fik en større dybde. Byens

udbygning mod syd medførte imidlertid en øget trafik over åen, og skønt Sønderbro allerede var gjort bredere, var broens kapacitet ikke stor nok. I 1908, godt hundrede år efter at Sønderbro var blevet nybygget som en granitbro, blev den nuværende Kongebro bygget, og i slutningen af 1920'erne kom også Vesterbro og Østerbro til.



Kolding Havn med den store gasbeholder fra 1926.