

# Byhistoriske hovedtræk

Det vides ikke med sikkerhed, hvornår Kolding er opstået. Byen omtales for første gang i Kong Valdemars Jordebog, der er fra omkring 1230. Arkæologiske undersøgelser har da også påvist, at der findes kulturlag i byen fra samme periode. Det første Koldinghus blev grundlagt i midten af 1200-tallet. Omkring dette tidspunkt blev også Sct. Nicolai Kirke og Gråbrødre Kloster grundlagt. Disse tre institutioner udgjorde de væsentligste elementer i den middelalderlige bydannelse.

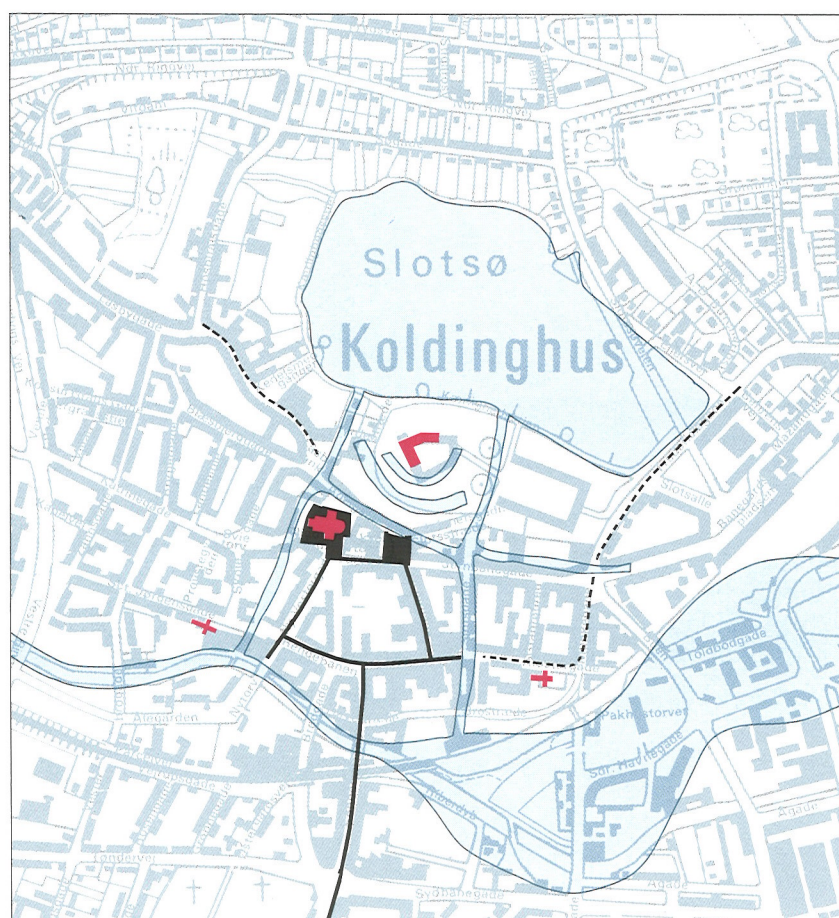
Middelalderbyen lå på en bank i ådalen mellem borgen og overgangsstedet ved åen. Den lille bydannelse har dog forholdsvis hurtigt fået etableret sig som en markant købstad på østkysten. Især beliggenheden tæt på grænsen til Slesvig og placeringen af det tilknyttede toldsted i byen fik stor betydning. Hertil kommer ikke mindst tilstedeværelsen af borgen Koldinghus, der betød, at byen fik en central politisk rolle i landsdelen. Borgen var i lange perioder et af kongefamiliens foretrukne opholdssteder, hvilket gav byens handel et godt eksistensgrundlag. Nærheden til toldstedet betød, at byen var centrum for et rigt handelsliv, og allerede i middelalderen dannede især eksporten af kvæg et solidt indkomstgrundlag for byens borgere.

På grund af byens udsatte beliggenhed blev Kolding kraftigt hærget af krige i 1600-tallet. Og med krigene fulgte en række andre ulykker, hvilket gjorde, at byen i midten af

1600-tallet var stærkt forarmet. Fra begyndelsen af 1800-tallet begyndte byen dog at komme på fode igen. Kolding fik omkring midten af århundredet anlagt en havn, som kort efter blev tilkoblet jernbanenettet. Byen blev efterhånden en betydelig handelsby, hvilket gav grundlag for flere større handelsforetagender, og fra midten af århundredet begyndte industrien at etablere sig i byen.

Med den øgede handel og industrialisering fulgte tillige en kraftig befolkningstilvækst, der betød, at byen i midten af 1800-tallet for første gang gik ud over de middelalderlige grænser. Efter at den tidligere slotshave var blevet bebygget, blev området vest for bykernen udbygget som et typisk brokvarter. I forlængelse af dette begyndte udbygningen af området mellem jernbanen og Tøndervej. Fra omkring 1890 blev indfaldsvejene syd for åen gradvist bebygget, og denne udvikling syd for åen fortsatte i århundredets første årtier. Først i 1930'erne begyndte for alvor udbygningen af nordskrænten.

Byens centrale placering i forhold til en række vigtige trafikforbindelser har siden bevirket en konstant udbygning af byen og dens kvarterer. Den efterfølgende udbygning foregik overalt i yderområderne i form af villakvarterer og enkelte karrébebyggelser. Fra 1960'erne er der også foregået en stadig udskiftning af den ældre bygningsmasse i bykernen.



Det senmiddelalderlige gadenet.

## Byen før 1500

Kolding Å dannede i middelalderen grænsen mellem Kongeriget Danmark i nord og hertugdømmet Slesvig mod syd. Et vadested førte over åen, og opførelsen af fæstningen Koldinghus skete således med henblik på at forsvare rigets sydlige grænse mod fjenders indtrængen. Borgen blev placeret på toppen af en ca. 22 meter høj lerbanke i ådalen. Kombinationen af vadestedet, borgen og muligheden for at anlægge en havn ved åens udløb i fjorden udgjorde i middelalderen det optimale grundlag for fremkomsten af et levedygtigt bysamfund.

Den første bydannelse opstod mellem borgen og åen. Omkring 1500 havde byen en symmetrisk udformet plan med overgangsstedet ved åen liggende i hovedaksen. Gadenettet bestod af Søndergade, der var indfaldsvejen fra syd, og Rendebanen og Helligkorsgade, der løber øst-vest. Vestergade og Østergade blev forbundet af Torvegade, som knyttede Akseltorv til sammenhængen. Byplanen havde form af en klokke, med Sønderbro og Søndergade som knebel. Øst for byen lå Gråbrødre

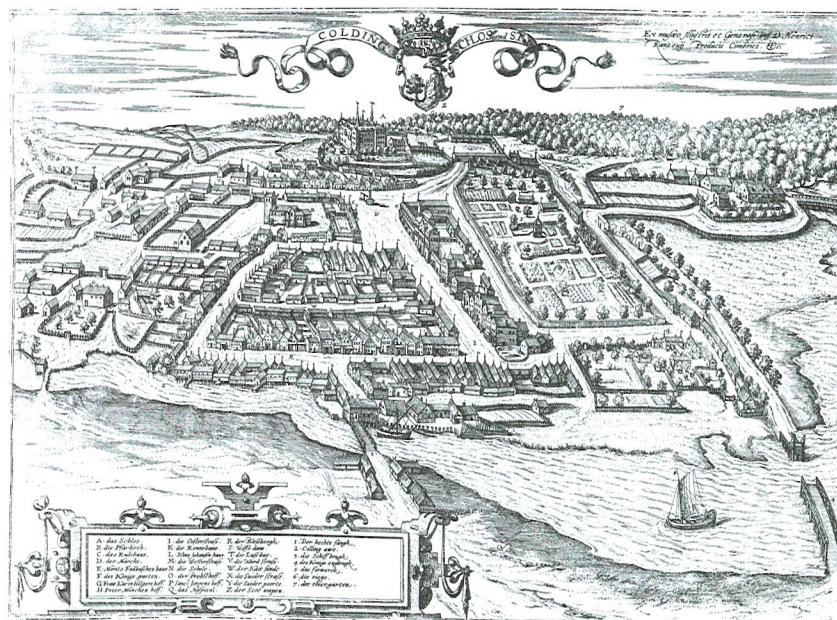
Kloster, og vest for lå spedalskeshospitalet Sct. Jørgens Gård.

Forløbet af middelalderbyens indfaldsveje er ikke kendt i detaljer. Kun vejen fra syd over Sønderbro gennem Sønderport har hele tiden ligget nogenlunde fast. Den nøjagtige vejføring ind i byen fra nordvest kendes ikke før 1500-tallet. Fra slutningen af 1500-tallet fungerede vejstrækningen Låsbygade og Adelgade som indfaldsvej fra vest. Før dette tidspunkt har dette forløb kollideret med jordværkerne om Koldinghus, så denne vejføring er sandsynligvis først aktuel, efter at jordværkerne blev sløffet i midten af 1500-tallet, eller i hvert fald for en periode har været afbrudt. Fra øst gik vejen fra Snoghøj ind til bymidten, og indfaldsvejene mødtes på Akseltorv. Efter at slotshaven blev anlagt i slutningen af 1500-tallet, løb hovedlandevejen fra Fredericia og Snoghøj ned langs havens østside og til Kloster Port ad Munkegade. Munkegade indgik som en del af kongevejen mellem Kolding og Haderslev.

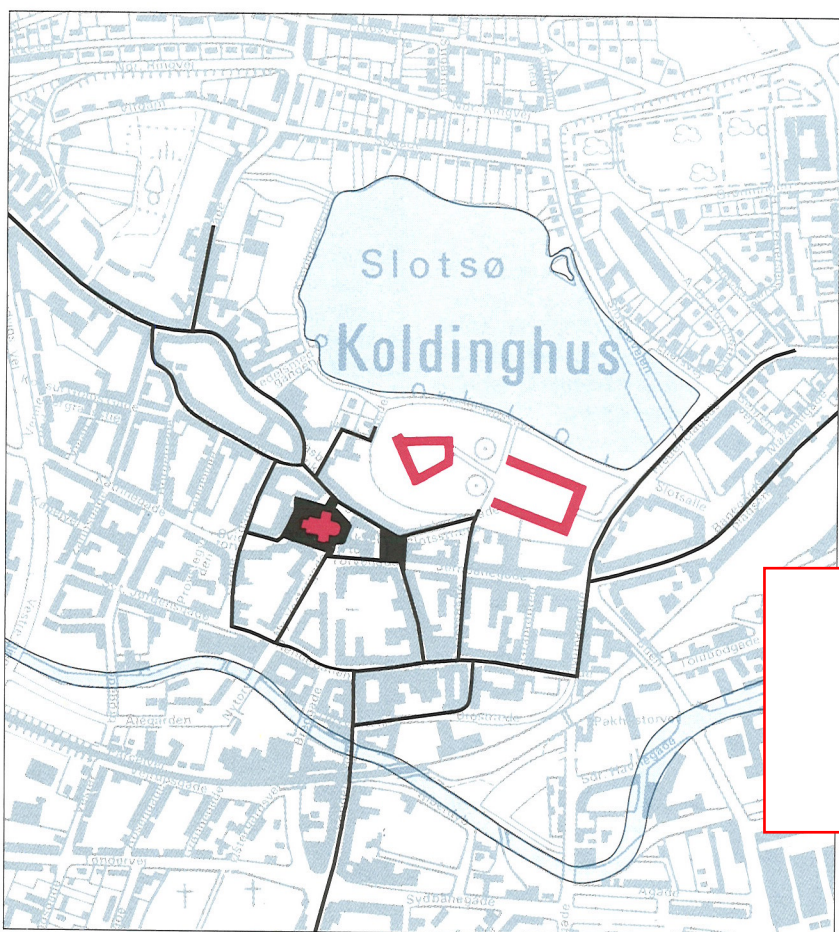
## Byens tidligste historie

Bynavnet Kolding er afledt af "den kolde", hvilket sandsynligvis var betegnelsen for selve Kolding Fjord. En bydannelse på dette sted har haft gunstige udviklingsbetingelser. Placeringen ved fjorden gav en tæt forbindelse til havet, som var datidens vigtigste handelsvej. Samtidig betød byens beliggenhed ved overgangsstedet nær Kolding Å's udmunding i fjorden, at handlende over land fra både nord, syd og vest mødtes her. En tredje faktor af betydning for byens udvikling var anlæggelsen af rigsfæstningen Koldinghus lige nord for bykernen. Med placeringen i grænsebyen til hertugdømmet Slesvig fik borgen en til tider central rolle i Danmarkshistorien. Den faste stab af ansatte og de hyppige fornemme besøg på borgen gav rig mulighed for afsætning af varer for byens handlende, som også for en tid nød godt af den tryghed, den nærliggende fæstning gav den militært set åbne by. Livet på borgen trak desuden en del adelsfolk til, som byggede anseelige gårde i byen. Fra midten af 1500-tallet og frem til slutningen af 1620'erne oplevede byen en generel opgangstid. I økonomisk henseende var det især studehandel over grænsen, som gav indtægterne. Hertil kom, at Koldinghus i denne periode var et af kongefamiliens foretrukne opholdssteder. Den militære betydning af befæstningen var dog reduceret, hvorfor den middelalderlige borgs forsvarsværker blev nedbrudt og slottet moderniseret til et renessanceslot uden befæstning.

Under 30-årskrigen blev byen i 1627 besat af fjenden, og hermed indledtes byens langvarige nedgangstid. I årene efter hærgedes byen igen af krig og plyndring. Hertil kom også en række pestepidemier, hvoraf den største fandt sted i 1659. En anden væsentlig grund til byens økonomiske tilbagegang var en begyndende tilsanding af åmundingen i slutningen af 1600-tallet. Herefter kunne byen ikke besejles af større skibe, hvilket medførte, at godset måtte omlades ved Drejens og Strandhuse og fragtes på fladbundede pramme, der kunne besejle havnen. På grund af disse ulykker faldt befolkningstallet, som omkring reformationstiden havde været oppe på ca. 1.600, drastisk, og byen nåede først op på dette niveau igen næsten 150 år senere.



Perspektiv af Kolding 1586. Fra Braunius og Hogenberg: Civitatis orbis terrarum.



Gadenettet omkring 1760.

### Byen omkring 1760

Bortset fra lidt forstadsbebyggelse ud langs Låsbygade og Nørregade samt syd for åen, har byens afgrænsning holdt sig siden senmiddelalderen. En af årsagerne hertil var, at tiden efter 1620'erne var præget af stagnation og nedgang, som holdt helt frem til omkring 1800. Nedgangsperioden var forårsaget af kejserkrigen og svenskekrigene, og situationen forværredes yderligere af en række pestepidemier samt endelig lukningen af byens havn på grund af åens tilsanding. På grund af den nære beliggenhed til rigets grænse blev byen hærget kraftigt af disse krige.

Fra 1600-tallet var Østergade byens med flere adelsgårde, mens frem til midten af 1800-tallets vigtigste handelsgade og store købmandsgårde. Akselns torv med rådhus, og heraf holdt bymarkeder. Alleenævnes rådhuset med en, som nogenlunde svarer til den gamle rådhus'.



Danmarks grænser mod syd. (Fra Eskild Bram: Sønderjylland).

# 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.

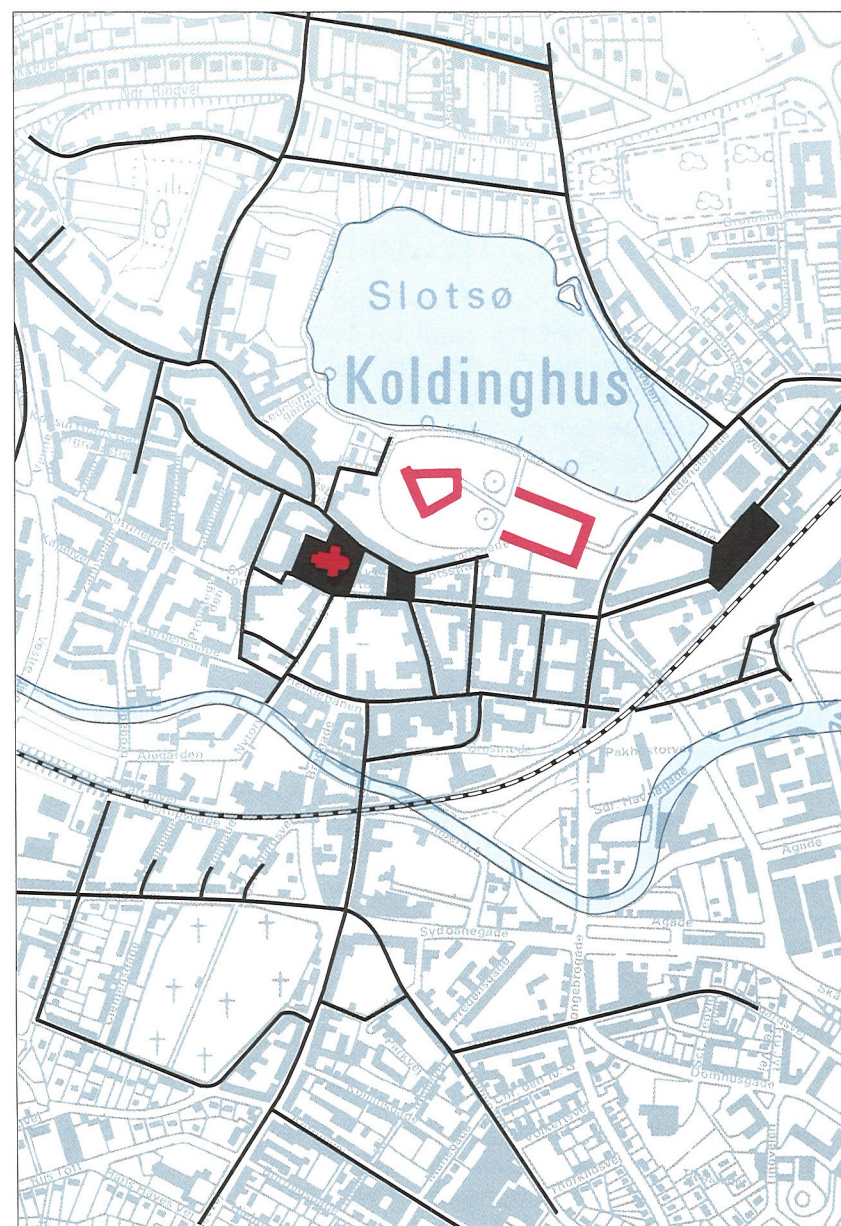
Den voksende bybefolkning nødvendiggjorde i sagens natur en voldsom stigning i byggeaktiviteten. I første omgang kunne udbygningen rummes inden for den gamle bykerne, men snart efter begyndte der at vokse en ny bebyggelse op vest for bykernen og syd for Kolding Å. Det stærkt forøgede bysamfund stillede 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.

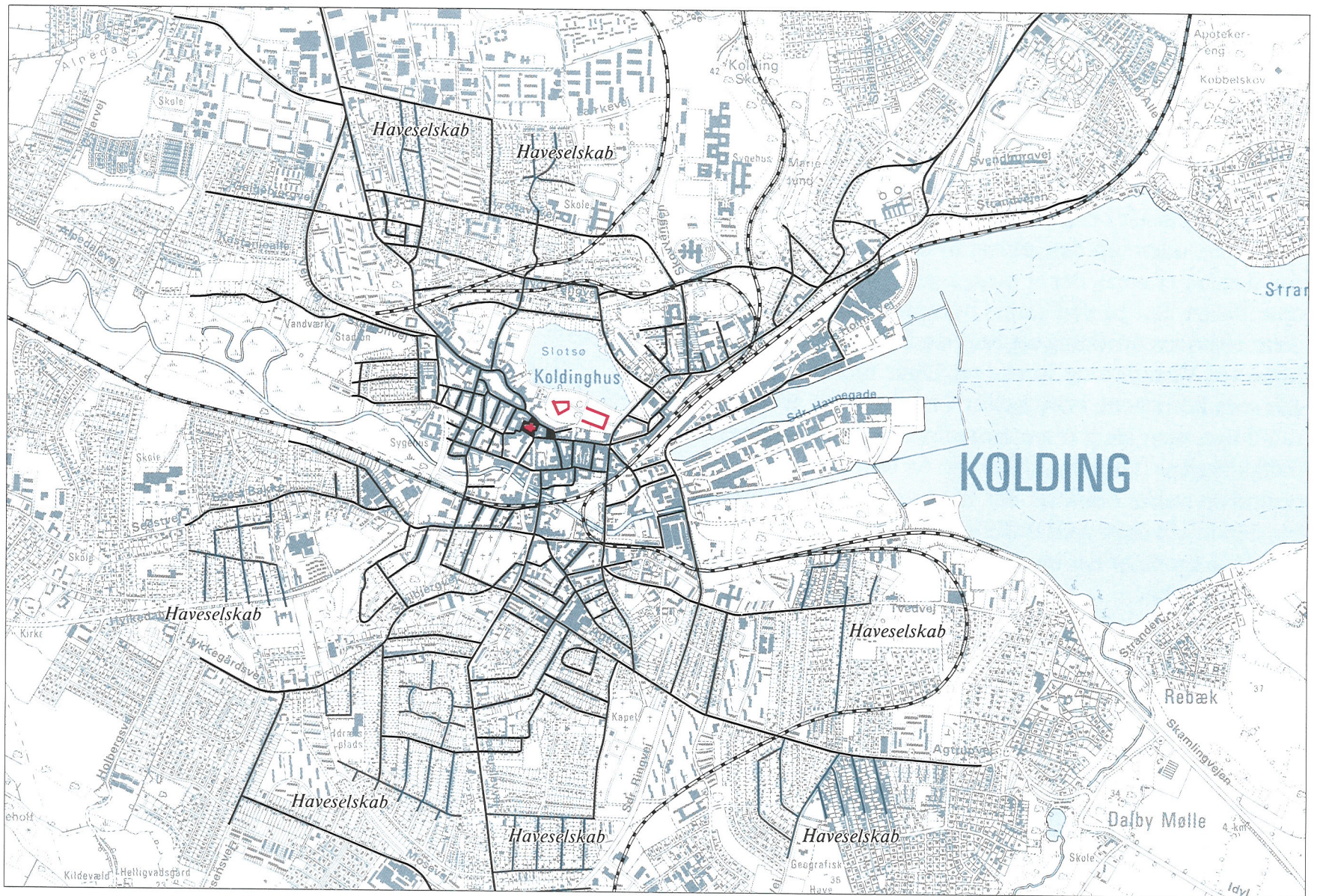
## Byen omkring 1890

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 slotets 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.

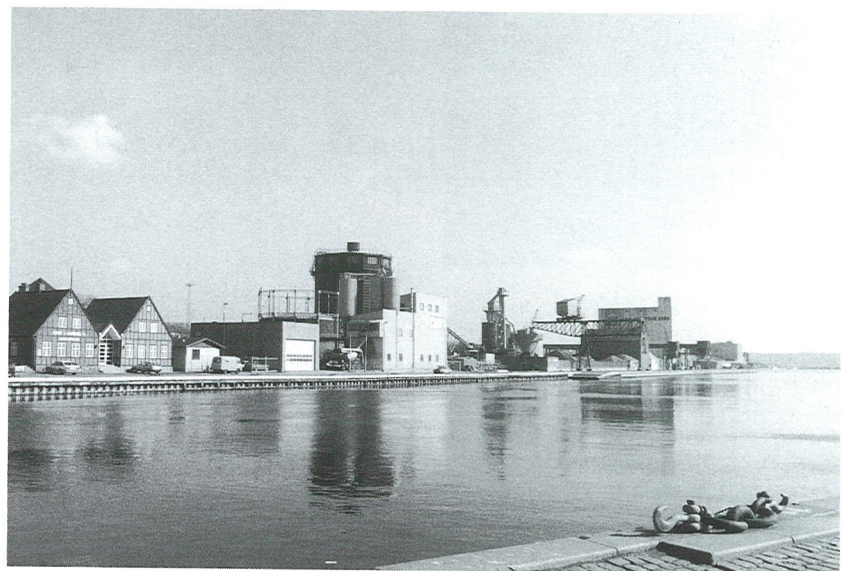
Nord for åen var udbygningen af byen stadig mest koncentreret omkring den gamle bykerne og brokvartererne. Dog var arealerne rundt om Slotssøen nu fuldt udbyggede, og Åykkevarteret længst mod vest var bebygget. Nord for Slotssøen var Ndr. Ringvejskvarteret ved at tage form. På den stejle nord-skrænt 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.