

RANDERS HAVNS KULTURARV

Porten til Randers – Porten til verden



Hanne Schaumburg Sørensen
Tina Knudsen Jensen

RANDERS HAVNS KULTURARV

Porten til Randers – Porten til verden

RANDERS HAVNS KULTURARV

Porten til Randers – Porten til verden

Hanne Schaumburg Sørensen

Tina Knudsen Jensen

RANDERS HAVNS KULTURARV

Porten til Randers – Porten til verden

Hanne Schaumburg Sørensen

Tina Knudsen Jensen

Udgivet 2025, 1. udgave, 1. oplag

ISBN: 978-87-88732-67-2

Layout: Ea Rasmussen

Tryk: Narayana Press

Forsidefoto:

Randers Havn, 2025.

Foto: Mark Cowper Dyer, Museum Østjylland.

Bagsidefoto:

Postkort produceret af Propagandakomiteen som reklamefremstød for Randers Havn.

Foto: Randers Stadsarkiv

Udgivet med økonomisk støtte fra Bevaringsudvalget i Randers Kommune.



INDHOLD

7	Forord
9	Randers Havns kulturarv
13	Trafikhavn 1600-1920
29	Industrihavn 1920-1950
41	Indførselshavn 1950-1980
53	Randers Havn anno 2025
55	Litteratur



Randers Havn, 2021. Foto: Mark Cowper Dyer, Museum Østjylland.

Forord

Siden 2005 har Bevaringsudvalget i Randers Kommune haft en vigtig rolle i at passe på kommunens bygningsmæssige kulturarv. Bevaringsudvalget fungerer som rådgiver i spørgsmål om bevaring, og udvalget finder løsninger, der både respekterer og tilpasser sig bygningernes særlige værdier.

Randers er en by med dybe historiske rødder, hvor havnen i mere end tusind år har været en central del af byens liv og identitet. Derfor har Bevaringsudvalget også med stor interesse fuldt med i udviklingsarbejdet omkring Flodbyen Randers, hvor Randers Havn afvikles som bynær erhvervshavn og i stedet omdannes til nyt bolig- og rekreativt byområde.

For at træffe de rigtige beslutninger for Flodbyen Randers er det afgørende at kende og forstå de kulturhistoriske værdier, som havnen rummer. Bevaringsudvalget håber, at denne bog kan bidrage til at kaste lys over disse værdier og være en kilde til inspiration for udviklingen af den nye bydel.

September 2025

Birgit Veje Søndergaard

Arkitekt MAA, forperson for Bevaringsudvalget
i Randers Kommune



Randers Havn fotograferet mod vest og øst i sommeren 2021. Foto: Mark Cowper Dyer, Museum Østjylland.

RANDERS HAVNS KULTURARV

Porten til Randers – Porten til verden

Randers Havn står i disse år over for store omvæltninger, da havnen udvikles som bynær erhvervshavn og omdannes til et nyt bolig- og rekreativt bykvarter. Randers Havn er ikke alene et geografisk sted. Havnen har gennem århundreder også været en central vækstfaktor for byen og forbindelsesled mellem byen og omverdenen. Havnen er således blevet en vigtig del af byens rum, identitet og kulturarv. En identitet og kulturarv, man ved at bevare eller nyfortolke, kan forankre i det nye bykvarter.

Topografi og handelsmuligheder er afgørende for, hvor en havn placeres, og for hvordan havnen udformes. Skibenes teknologiske udvikling har også stor betydning. Efterhånden som skibene er vokset i størrelse, er der opstået behov for stærkere bolværk, større vanddybder, længere kajer og

mere rummelige bassiner med svajepads. En havn afspejler dog ikke kun naturgivne forhold, handelsruter og teknologiske krav, men også de løbende forandringer i infrastruktur, økonomi og samfund.

Randers Havn udgør et selvstændigt, afgrænset byrum, der består af vand, havnebassiner, sejlrender, skibsbroer, moler og bolværker med tilstødende kajer og landområder. I dag domineres havnen visuelt af kraftvarmeværket og monumentale siloer. Elementer, der tilføjer havnen en rå storbykarakter. I kontrast hertil rummer lystbåde- og fiskerihavnen øst for erhvervshavnen stadig atmosfæren fra den ældre havn. Her er det dog trafik- og erhvervshavnens lange historie fra middelalder og frem til slutningen af 1970'erne, der skal fortælles.



*I dag domineres havnen visuelt af kraftvarmeværket, der stod færdigt i 1979.
Foto: Mark Cowper Dyer, Museum Østjylland .*





*På Jes Jessens Randers-prospekt fra 1797 ses skibsholmen ved den gamle toldbod og byens sydlige byport.
Foto: Mark Cowper Dyer, Museum Østjylland.*



*En bro af jern erstattede i 1865 den sydlige del af broen, mens den nordlige frem til 1905 fortsat var opført i træ.
Først i 1906-1908 blev træbroen udskiftet med en af de første broer af jernbeton i Danmark. Foto: Randers Stadsarkiv.*

TRAFIKHAVN 1600-1920

Et tusind års historie

Gennem tusind år har Randers Havn været et knudepunkt for trafik, handel og kulturmøder. En havn, der er tæt tilknyttet byen, fjorden og Gudenåen. Randers by ligger på en ældgammel handelsrute, der løber fra nord til syd og krydsende ved fjordens munding og åens udløb. Søvejen var en vigtig forudsætning for transport og handel med nær og fjern. Ved overfartsstedet opstod havnen, der lå godt beskyttet for vind og sø. En havn, hvor købmænd, sømænd, fiskere, arbejdere og lystsejlere gennem århundreder har haft deres daglige gang. Randers Havn er Danmarks eneste flodhavn – en flodhavn, der har æn-

dret sig og flyttet sig siden tidlig middelalder. Som bindeled over vandet blev Randers Bro anlagt.

Randers Bro

Den første gang, Randers Bro er omtalt i en skriftlig kilde, er i 1157 i Knytlingesagaen. Forbindelsen fra syd til Randers gik indtil slutningen af 1700-tallet via flere broer og små holme over vandet. Suderbro lå nærmest Randers, mens Randers Bro, der lå lidt længere mod syd, var en vindebro, der tillod skibspassage. Suderbro var opkaldt efter de skomagere (sudere), der vest for broen og på det nuværende Tørvebryggen rensede deres garvede skind. Omkring 1610 blev



I 1905 blev den sidste del af Sønderbros gamle træbro afløst af en moderne jernbro. Foto: Randers Stadsarkiv.

den nyopførte træbro navngivet Sønder Bro. Ved broen og indgangen til byen lå toldboden.

En bro af jern erstattede i 1865 den sydlige bro, mens den nordlige frem til 1905 forsat var opført i træ. Dette ændrede sig i

1906-1908, hvor træbroen blev udskiftet med en af de første broer af jernbeton i Danmark. Den voksende biltrafik i 1950'erne krævede efterhånden en bredere og mere moderne bro, og en ny femsporet bro blev bygget i 1961. Den fik igen navnet Randersbro.

De magtfulde købmænd

På havnen dominerede de magtfulde købmænd i 1600- og 1700-tallet. Med deres skibe drev de handel i indenrigske farvande, hvor København og Norge i dobbeltmonarkiet Danmark-Norge var vigtige handelsmarkeder. Havnen krævede bestandig vedligehold og forbedringer, og det blev nødvendigt at opkræve havneafgifter. En havnefoged blev ansat til at føre tilsyn.

Kun få af de randrusianske stor-købmænds skibe sejlede på dette tidspunkt til Europa. Når skibene stod ud af Randers Havn, var de lastet med korn, saltkød, flæsk, uld, smør, handsker, huder og brændevin, som var opkøbt hos byens håndværkere eller oplandets bønder. På hjemvejen medbragte skibene jern, ovne, tømmer, vin, fisk, hør, krydderier, glas og metervarer. De mange varer blev opmagasineret i købmandsgårdenes baggårde, baghuse og loftrum, men endnu



Den velhavende randrusianske købmand og skibsreder Rasmus Welling (1752-1811). Welling var byens største ejendomsbesidder, han ejede galeasen De Tre Brødre, og han var chef for borgerbevæbningen.

Foto: Mark Cowper Dyer, Museum Østjylland.

På Jes Jessens maleri ses som detalje en hestetrukken muddermaskine på en pram, der i slutningen af 1700-tallet blev sat til at uddybe sejlrenden for at forbedre besejlingsforholdene i Randers Fjord. På prammen vajer Dannebrog. Foto: Mark Cowper Dyer, Museum Østjylland

ikke på havnearealet, som var yderst spartansk indrettet med kun et træbolværk og fortøjningspæle ved Skibsbryggen. Kajen var kun 150 meter lang. Transporten mellem by og havn foregik med heste- og trækvogne, hjulpet på vej af en vippekran ved bolværket til tungere gods.

Vanskelige besejlingsforhold

Mængden af og størrelsen på hjemmehørende skibe i Randers var i 1700-tallet ikke stor sammenlignet med nabobyerne

Aarhus og Aalborg. Af toldregnskaberne fremgår det, at Randers i 1725 havde 16 skibe, et antal der i 1789 var steget til 27 fartøjer. Hovedparten af skibene havde en tonnage på 25-50 tons. De relativt små skibe skal forklares med de vanskelige besejlingsforhold i Randers Fjord og Havn. En tilmudret havn og en 30 km lang fjord samt talrige fiskegårde forhindrede skibsfarten. Forhold, som Randers' havnevæsen flere gange forsøgte at løse ved at omlaste varerne fra pramme til større skibe ved Mellerup og ved at uddybe sejlrenden med flydende hestetrukne





Arbejdet var slidsomt på de dampdrevne mudderpramme, der hjalp med opmudring af fjorden og havnen for at forbedre besejlingsmulighederne, 1905-1915. Foto: Randers Stadsarkiv.

muddermaskiner. Med muddermaskinerne lykkedes det at holde sejltrengen og havnen fri.

Om vinteren, når fjorden frøs til, måtte købmændene lade deres skibe blive liggende i vinterleje i Randers Havn. Dette gavnede ikke

handlen, og derfor tog købmand og skibsreder Rasmus Hansen i 1788 sagen i egen hånd og finansierede en ny vinterhavn ved Udbyhøj. En lille havn nær Randers Fjords udløb, der var isfri. Her kunne 16-20 fartøjer finde både ly og fortøjning.



Koloreret prospekt af Randers fra midten af 1800-tallet. I forgrunden til højre aner man hjuldampere Zephyr. Dampere sejlede i perioden 1849-1852 med en ugentlig afgang mellem Randers og København. Stik: Randers Stadsarkiv.

En revolution inden for skibsfarten i Randers fandt sted, da byen i 1843 fik sit første dampskib. Nu var skibsforbindelsen med omverdenen ikke længere afhængig af vind- og strømforhold, da de dampdrevne skibe kunne sejle med faste afrejse- og ankomsttider.

Pramfart på Gudenåen

Den vandrige Gudenå var også en god og billig transportvej for de brede, fladbundede 20-25 meter

lange pramme, der blev trukket mod strømmen mod vest til Silkeborg og via Nørreåen til Viborg. I storhedstiden i midten af 1800-tallet drev 80 pramme og 300 pramdragere en livlig handel med brænde, tørv og mursten mellem byerne langs de to åer. Randers Havn blev på den måde transithavn for store dele af Øst- og Midtjylland. Med anlæggelsen af jernbanen i 1860'erne og 1870'erne mellem bl.a. Randers og Aarhus, Randers og Aalborg samt Randers

og Grenaa forsvandt pramtrafikken gradvist. Gudenå-trafikken kunne ikke konkurrere med den langt hurtigere jernbanetransport. Anlæggelsen af Tangeværket i 1921 satte en sidste effektiv stopper for prammene, der nu ikke længere kunne sejle uhindret hele vejen fra Randers til Silkeborg.

Fra trafikhavn til industrihavn

Med tiden fik Randers Havn større og større konkurrence af nabohavnene i Aarhus og Aalborg, da nyere skibe krævede større vanddybde. I Randers håbede man endnu en gang at kunne vende udviklingen ved at uddybe og udrette sejlrenden og havnen. Derfor anskaffede byen i 1867 en moderne dampdrevet opmudringsmaskine med en ydeevne på 18 hestekræfter. Tyveholmen, der lå centralt i havneområdet, blev via en bro forbundet med Havnegade og omdannet til omladeplads med eget kajanlæg og havnebassin. Holmen blev

hjemsted for kul- og koksoplagring, og det skaffede plads ved Havnegade til hjuldamperen Zephyr og siden dampskibet Cimbria. De to dampskibe sejlede i fast rutefart mellem Randers og København med passagerer og gods i henholdsvis 1849-1852 og 1852-1858. Ligeledes blev jernbanenettet forlænget ud på havneområdet, hvor heste i begyndelsen trak jernbanevognene med gods. Også et nyt tidssvarende toldkammer blev opført i 1880. Moderniseringerne gjorde, at nye grundmurede havnepakhuse, kreaturstalde og enkelte fabrikker skød op på havneterrænet ved Havnegade.

Tiltagene gjorde, at Randers Havn kunne imødekomme den øgede og hurtigere transithandel, der fulgte med anlæggelsen og udbygningen af den jyske jernbane, og Randers fik igen en af landets største havne. En stigende mængde grovvarer som korn, smør og levende kvæg kunne nu opbevares og udskibes. Mens en voksende mængde af in-



Randers Toldkammer blev opført på hjørnet af Caroline-gade og Havnegade i 1880, her fotograferet omkring år 1900. Toldboden var tegnet af den kgl. bygningsinspektør V. Th. Walther. Den ene halvdel af bygningen rummede pakhus og vejerbod, den anden halvdel kontorer bl.a. til toldinspektøren. Toldkammeret blev nedrevet midt i 1960'erne. Foto: Randers Stadsarkiv.



Kaffegrossist Just Abildgaards pakhuis på Randers Havn omkring 1897-1914. Det grundmurede pakhuis lå praktisk i forhold til transport via både jernbanen og havnen. Foto: Randers Stadsarkiv.



dustrivarer som tekstiler, bygningsartikler, kolonial- og isenkræmmervarer kunne indføres. Foruden skibsforbindelsen til København og Norge var der også regelmæssig forbindelse til handelsmarkederne i Tyskland, Sverige, England og

Rusland. Den øgede mængde gods førte også til, at Randers Havn blev en af byens allervigtigste arbejdspladser. Her arbejdede ikke kun søfolk, men også de mange arbejdsmænd, der dagligt lastede og lossede skibe og togvogne. På

Tyveholmen blev i midten af 1800-tallet forbundet med Havnegade via en træbro og omdannet til omladeplads for kul og koks. Foto: Randers Stadsarkiv.

Den i Randers fødte maler og formgiver Johan Rohde malede i 1906 Randers Havn. På dette tidspunkt dominerede mindre sejlskibe stadig havnen. Maleri: SMK.

havnearealet øst for Sønder Bro voksede antallet af skibe, hvorefter Tørvebryggen vest for broen forfaldt for til sidst at blive nedlagt som kajanlæg.

Optimismen varede dog kun nogle få årtier. Med produktionsomlægningen inden for

landbruget, hvor kornhandlen forsvandt til fordel for animalske produkter, ændrede kravene til Randers Havn sig endnu engang. Da landbruget nu afsatte sine produkter gennem egne andelsforetagender, forsvandt også grundlaget for storkøbmændene og deres rederivirksomhed. Ved



århundredskiftet var antallet af randrusianske skibe svundet ind til færre end 20. Hovedudførslen af de animalske produkter til England skete nu i stedet via Esbjerg Havn, mens en stigende del af vareimporten kom til byen med godstog fra Aarhus. DFDS (Det Forenede Dampskibs-Selskab) overtog efterhånden alle de indenlandske ruter og ruterne for eksport af landbrugsprodukter fra Danmark til England.

Randers Havn var hovedsageligt blevet en indførselshavn for korn, gødnings- og foderstoffer samt råstoffer som jern, petroleum og sand tillige med kul og koks til opvarmning samt til elværkets og industriens dampmaskiner. Udslibning svarede kun til en femtedel af importvarerne og var først og fremmest industriens produkter som jernbanevogne, støbegods, landbrugsmaskiner og reb, der blev afsendt til hele landet og til Europa.

*Kularbejdere på Randers Havn omkring 1915.
Foto: Randers Stadsarkiv.*



*Smørdritler bliver omkring 1900 lastet på dampskibet Freja inden afrejsen til England.
Foto: Randers Stadsarkiv.*

Randers Havn var ikke længere en af landets største havne. Byens ambitioner og ændrede fysiske krav medførte dog et ønske om og et behov for en ny stor havneudvidelse, hvor ud- og indførsel af varer og passagertransport kunne effektiviseres. Løsningen var endnu en gang uddybning af havnen, opkøb af engarealer og udvidelse af kajanlæggene. Verdens nok ældst bevarede og Danmarks første jernbetonbolværk

blev en del af den nye havneudvidelse i 1906-1908, ligesom en af de allertidligste danske jernbetonsiloer blev opført for Jydsk Andels-Foderstofforretning (JAF) på Kornkajen i 1919 af ingeniørfirmaet Kampmann, Kierulff og Saxild samt arkitekt Th. Havning. Jernbetonkajen og siloen er stadigvæk en del af havnens vigtige kulturarv. Først i efterkrigstiden blev jernbeton det foretrukne materiale ved silobyggeri.





På den nordlige kaj ses stadigvæk spor efter skinneforløb til kran på Randers Havn. Et fint lille bevaret kulturarvsspor. Foto: Mark Cowper Dyer, Museum Østjylland.



Bolværket i jernbeton er formodentlig den ældst bevarede jernbetonmur i verden. Foto: Mark Cowper Dyer, Museum Østjylland.





Havnearealerne set fra øst før ændringerne i 1930'erne. I midten Tyveholmen. Foto: Randers Stadsarkiv.

INDUSTRIHAVN 1920-1950

Fortsat fokus på udvidelse

Efter den store modernisering af havnen og de professionelle opmudringer, der blev foretaget mellem 1906 og 1908, faldt der i nogle år lidt ro på arbejdet med havnen. Skibstrafik blev i disse år mere og mere udfordret af transport af varer med lastbiler på landevej og godstog på skinner. Havnen måtte, hvis den skulle overleve, effektiviseres med bedre faciliteter, så den kunne modtage større skibe. Diskussionen om den nødvendige havneudvidelse blev genoptaget i 1916. Havnen skulle nu være drivkraften bag byens kommende erhvervsudvikling. I 1918 blev der endnu engang iværksat opmålinger, grundundersøgelser og opkøb.

Udvidelsen forberedes

Havnen opkøbte store arealer af Krstrup Enge, og der blev arbejdet med omlægning af Gudenåen øst for Sønderbro. I 1921 var de nye planer klar til godkendelse i Ministeriet for Offentlige Arbejder, men på grund af pengemangel blev projektet udskudt på ubestemt tid.

Nyt projekt er klar

I 1927 kunne forbedringerne af forholdene i Randers Havn ikke udsættes længere, og samme efterår havde havneudvalget en ny plan klar til godkendelse i Randers Byråd. Forslaget blev vedtaget med 17 stemmer for, kun to undlod at stemme. Herpå gik forslaget



Arealerne, som Randers Havn opkøbte i Krstrup Enge, blev brugt som lagerplads i forbindelse med de store havneændringer. Foto: Randers Stadsarkiv.

denne gang videre til godkendelse i Ministeriet for Offentlige Arbejder, som godkendte det to år senere. Forslaget omfattede to hovedafsnit: en uddybning til syv meter af sejlløbet fra Randers Havn til Udbyhøj og en stor ændring af selve havnen, der medførte omfattende ændringer i havnens struktur og Gudenåens løb. Det indebar omlægning af Gudenåens hovedstrøm og nye kajanlæg

med plads til de større skibe, der transporterede korn, foderstof og gødning samt kul, koks og metal til Randers by og opland.

Indenrigsministeriet blander sig

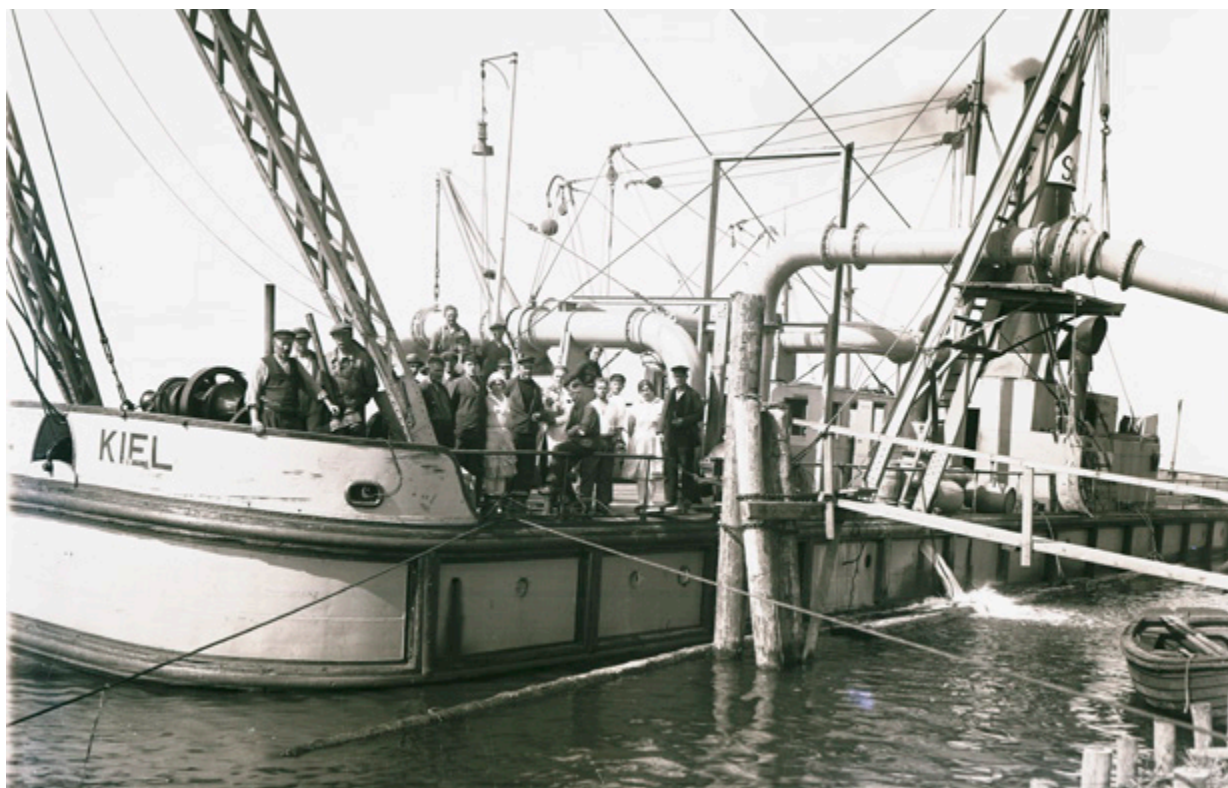
Den samlede udgift til forbedringsarbejderne var på 5.350.000 kr., og beløbets størrelse fik Ministeriet for Offentlige Arbejder til at

udtrykke sin bekymring for den store byrde, som udgiften ville være for en kommune af Randers' størrelse. Sagen blev derfor sendt videre til Indenrigsministeriet, der var enig i bekymringen. Ministeriets bekymring førte til skarpe protester fra både det socialdemokratiske byrådsmedlem Aage Riis Flor og det radikale medlem Magne Nøhr mod den utidige indblanding i det kommunale selvstyre, og projektet blev derefter gennemført.

Store planer

I 1930 var alle forberedelser klar, og det omfattende arbejde kunne begynde. Første del af arbejdet var uddybningen af selve havnen og sejlløbet. Sidstnævnte skulle samtidig udvides i bunden til en bredde på 22 meter. Et andet mål var, at der i hele indsejlingen skulle opnås en krumningsradius på 900 meter. Med udvidelser i både dybde og bredde og den øgede radius, var fjorden fremover klar til at modtage selv de største skibe.

Mudderpram fra Sohst i Kiel til brug ved uddybning af fjord og havn i perioden 1931-1933. Foto: Randers Stadsarkiv.



Arbejdet sættes i gang

Det blev Jydsk Uddybningsfirma Carlsen samt Sohst fra Kiel, der i 1930 blev valgt til at stå for arbejdet med at udvide og regulere sejløbet. Starttidspunkt var foråret 1931, og i juni 1933 var arbejdet afsluttet. I alt fire opmudringsmaskiner – Wiking, Fuchs, Tiger og Odin – arbejdede i fjorden og havnen, og i alt tre millioner kubikmeter mudder og jord blev flyttet.

I den anden del af projektet med udvidelsen af havnen var det vigtigt at prioritere større arealer til industrielle anlæg, pakhuse, oplagsplad-

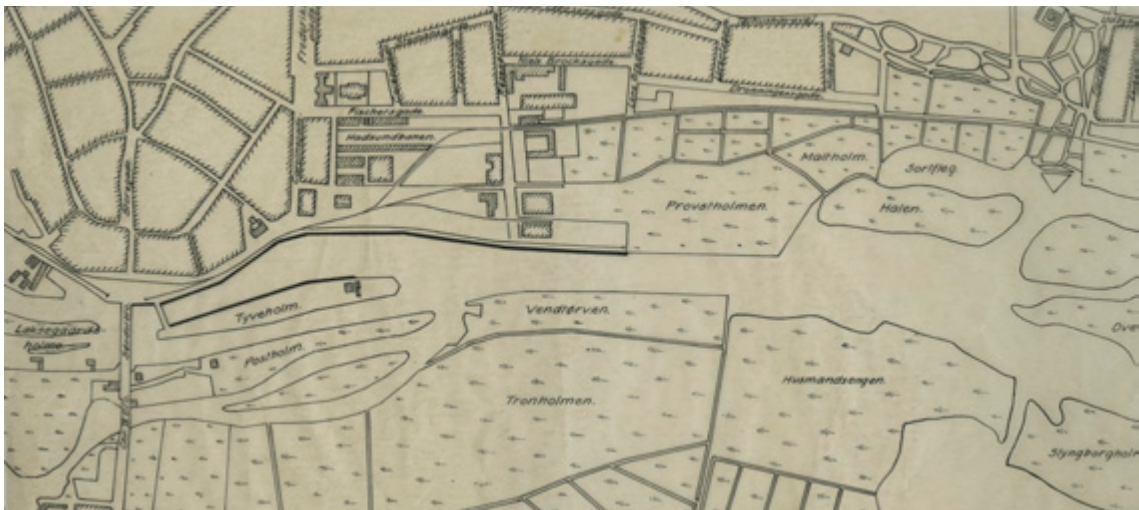
ser og ikke mindst mere kajplads.

Det var bl.a. afgørende, at behovet for plads til siloanlæg til råstoffer som flydende brændsel som petroleum og benzin blev dækket.

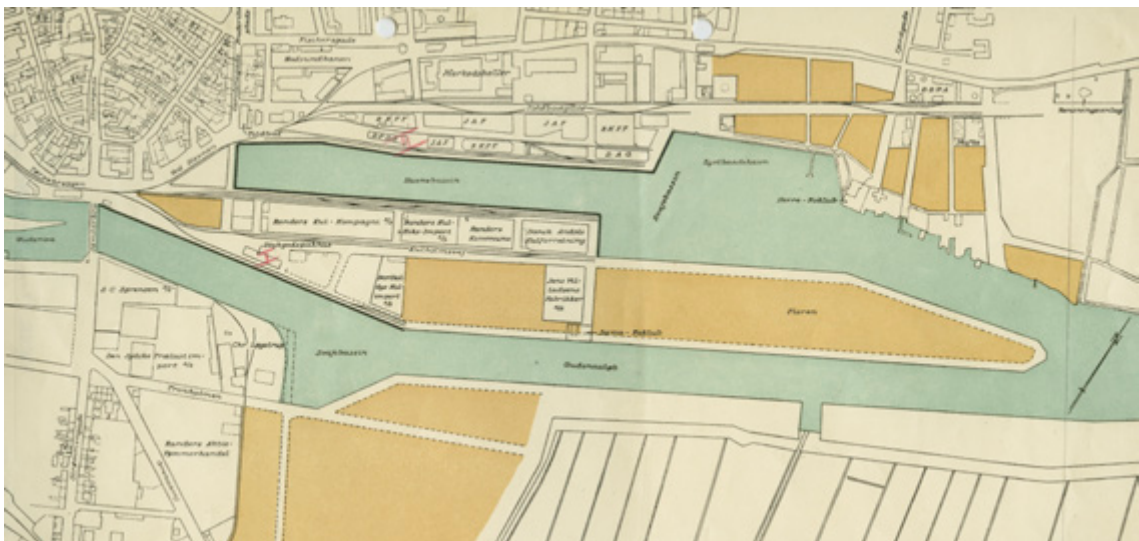
Gennem to år blev der arbejdet på at flytte Gudenåens hovedstrøm. Strømmen blev flyttet fra den oprindelige havn langs den nordlige kaj til det nye sydlige havneløb. På Tyveholmen, midt i havnen, blev der etableret en pier på 18 hektar. Ved at forbinde pieren med havnens nordside blev den oprindelige strøm hindret. Gudenåens forløb blev dermed flyttet.

*Forplejningsbåden Mutter, der sørgede for, at de tyske arbejdere, der opholdt sig i Randers i op til tre år, fik de nødvendige måltider. Maden blev serveret af den tyske kok Hans og hans kone.
Foto: Randers Stadsarkiv.*





Kort over Randers Havn i 1900. Her ses havnens arealer med holme og øer før den store omlægning i 1930'erne.
Foto: Randers Stadsarkiv.



Kort over Randers Havn i 1947. Ved havneændringen i 1930'erne blev Gudenåens hovedstrøm ført længere mod syd, og Tyveholmen blev gjort landfast med havnen. Nye store kajanlæg blev anlagt langs Randers by på nordsiden, og pieren blev udvidet og etableret som industriområde. Foto: Randers Stadsarkiv.

I 1939 blev pakhuset på Kulholmsvej 4 opført som et stykgodspakhus. Oprindeligt lå her tre pakhuse i forlængelse af hinanden. De to blev nedrevet før 1947, og den tilbageværende bygning er dermed det eneste eksempel på et pakhus i én etage på Randers Havn. Foto: Randers Stadsarkiv.

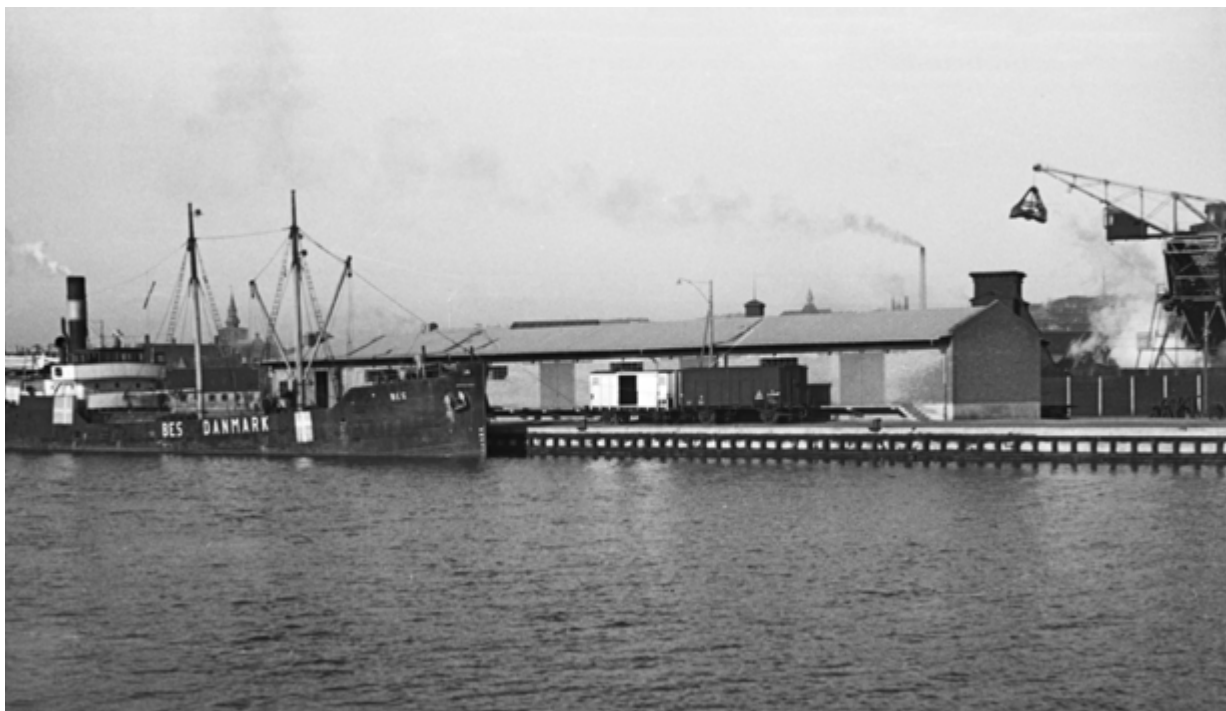
En moderne havn toner frem

Ved at forbinde pieren med de nordlige havnearealer fik man også forbedret vej- og togforbindelserne til havnens kajarealer. Områderne syd for havnen blev brugt som opfyldningsplads for det opgravede fyld. Derved blev niveauet hævet og kom til at danne et brugbart areal på 31 hektar. Resultatet af det store arbejde blev, at der blev etableret fire tidssvarende kajstrækninger på i alt 2.600 meter med mulighed

for yderligere udvidelse med flere havnebassiner og kajlængder. Kajstrækningen var dermed blevet fordoblet.

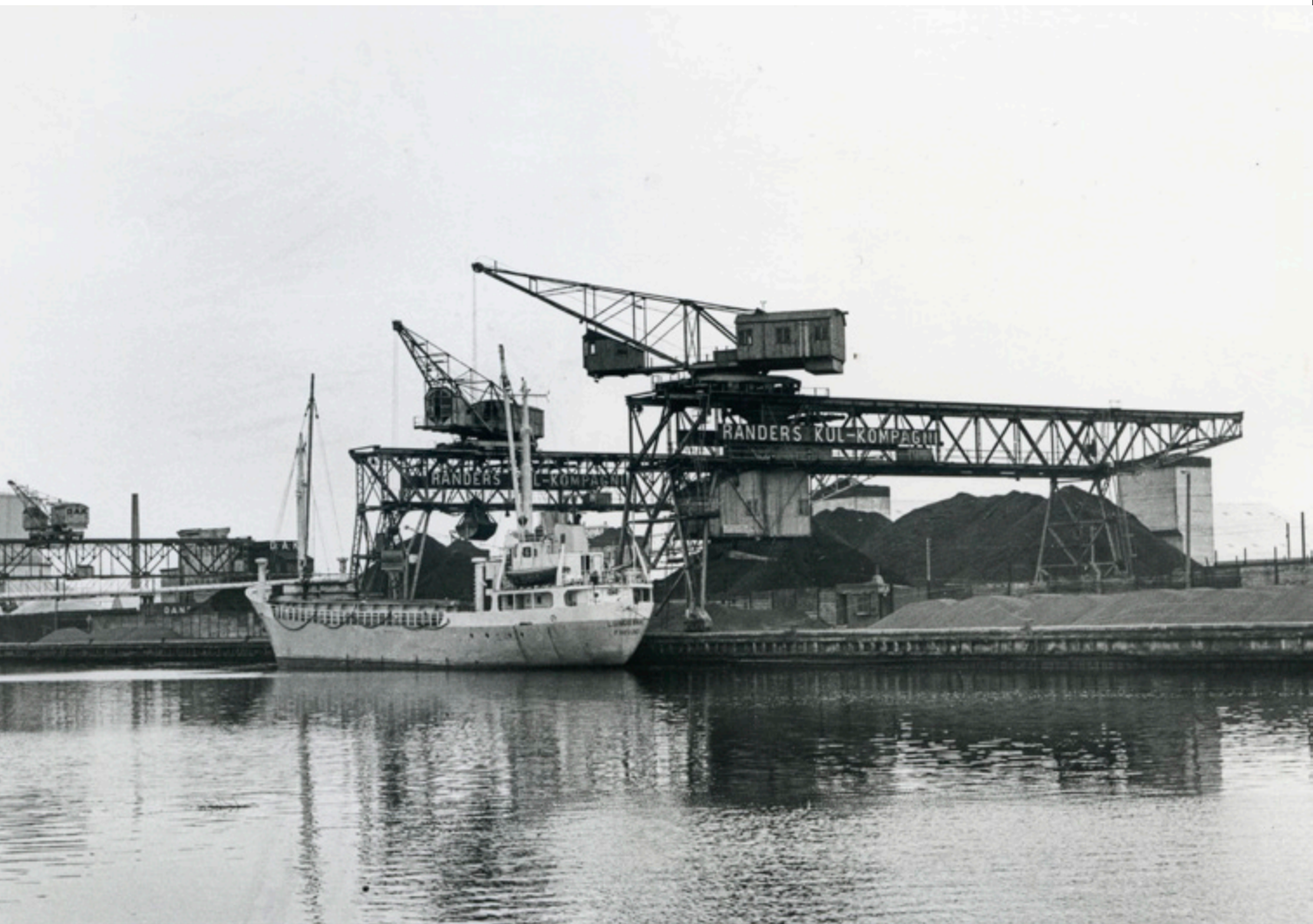
Virksomheder rykker ind

På den nordlige kaj og på pieren blev der de næste år opført pakhus af jernbeton og etableret oplagspladser. De industrielle anlæg blev placeret på sydsiden, og så kom der adgang til jernbanespor fra både nord- og sydsiden. Nu lå der en moderne havn, der kunne modsvare de nye krav fra indu-





Den nyanlagte og udvidede pier blev hjemsted for firmaerne, der arbejdede med kul. På den nordlige kaj, tættest på byen, voksede bjergene af kul med tilhørende kraner og sorteringsanlæg. Foto: Randers Stadsarkiv.



*Randers Kul-Kompagnis to kraner ses i forgrunden i færd med at losse lasten fra et anløbet kulskib.
Foto: Randers Stadsarkiv.*

striens side om effektiv adgang til især losning af større skibe samt plads til pakhuse og industrivirksomheder med direkte adgang til arealer på havnen. Som et resultat af dette rykkede bl.a. Randers Kul-Kompagni ind på havnen.

Reklamefremstød for den nye havn

Havnen var klar til en ny lysende fremtid med øget skibstrafik. For at støtte op om industrialiseringen og udbrede viden om de nye muligheder på Randers Havn blev Propagandakomiteen for Randers By og Havn dannet. Komiteen iværksatte i 1932 med en storstilet reklamekampagne i landsdækkende aviser, og efter en toårig forsøgsperiode blev komiteen permanent og fik tilstrækkeligt tilskud til at kunne ansætte personale på Kontoret for Handel, Industri og Trafikvæsen. Kontoret fik også til opgave at hjælpe virksomheder, der ønskede at etablere sig i Randers.

Opgangen holdt ikke længe

Desværre fik begivenheder ude i verden betydning for Randers Havns udvikling. 1930'ernes og 1940'ernes store økonomiske og politiske kriser samt konkurrence fra både lastbiltransporten og havnene i Aalborg og Aarhus betød, at den store stigning i indtægter, der var forventet efter omlægningen, aldrig kom. Anden Verdenskrig gav altoverskyggende udfordringer for skibstrafikken, der op gennem 1940'erne aldrig udviklede sig, som Randers havde håbet på.

Randers Kul-Kompagni

Randers Kul-Kompagni var en af de første virksomheder, som efter havneudvidelsen i 1930'erne fandt sin plads på havnearealerne. Snart kom mange andre virksomheder til. Kulkompagniet var et yderst veletableret firma, som blev grundlagt i 1894 og i 1905 omdannet til aktieselskab, for i 1920 at



Postkort produceret af Propagandakomiteen som reklamefremstød for Randers Havn. Foto: Randers Stadsarkiv.

blive solgt til Aarhus Kul-Kompagni. Det blev senere til De Forenede Kulimportører, der senere igen blev overtaget af Texaco.

Kompagniets første kran blev opstillet i 1921 på den oprindelige nordkaj. Da firmaet efter havneudvidelsen i 1933 flyttede, blev kranen erstattet af en ny, moderne Titan svingkran på 6,5 tons. Svingkranen kunne køre 253 meter og transportere 125 tons i timen. Foruden at betjene kulkompagniets 180 meter lange lagerplads, kunne kranen tillige betjene Randers Kul og Koks Imports samt Randers Belysningsvæsens lagerpladser.

Ved 50-års jubilæet i 1944 rådede Randers Kul-Kompagni over 9.000 m² lagerplads, der kunne rumme 25-30.000 tons kul. Dertil kom et koksværk og fem moderne metal-siloer. På grund af tidens vanskeligheder udvidede Randers Kul-Kompagni med handel af tørv og brunkul, og i 1953 begyndte virksomheden også handel med olie.

I slutningen af 1960'erne havde Randers Kul-Kompagni landets største kulplads, den største import og det største kokssalg samt to af landets største kraner. Firmaet havde stor betydning for Randers Havn. Således lossede og lastede kulkompagniet mere end 55 procent af den samlede godsmængde, der gik over Randers Havn.

Underskud

Gennem 1940'erne fortsatte tendensen med økonomisk underskud for havnen. Fra i 1936 at kunne fremvise et underskud på 300.000 kr. steg beløbet år for

år og kulminerede i 1947, hvor underskuddet lød på 900.000 kr. Kombinationen af de mange udgifter til vedligeholdelse af havnen og den lange indsejling var blandt de vigtigste årsager til et årligt voksende underskud.

På trods af den store indsats, der blev gjort fra byens side, både økonomisk og markedsføringsmæssigt, opnåede man ikke den ønskede fremgang. Oplysningskampagnen om havnen og dens muligheder lykkedes ikke, og havnens indtægter svandt gradvist. Det samme gjorde igen antallet af skibe, der anløb Randers Havn.



Randers Havn, 2025. Foto: Mark Cowper Dyer, Museum Østjylland.

INDFØRSELHAVN 1950-1980

En moderne indførselshavn

Med den økonomiske højkonjunktur i 1950'erne kunne Randers endelig lægge Anden Verdenskrig og de dårlige tider bag sig. Stigende velstand, øget vækst i byens og oplandets industri, en voldsom forøgelse i biltrafikken samt et ønske om at adskille bolig- og erhvervsbyggeri fik afgørende betydning for Randers Havns udvikling. Politisk blev det besluttet, at den lette industri fremover skulle placeres ved Hvidemøllevej, Mariagervej og Hadsundvej, mens den svære industri skulle anbringes på eller ved havnen.

På havnearealet fandtes i 1960'erne i Toldbodgade A/S Chr. Boldsens Eftf., i Carøesgade Randers Aktie-Tømmerhandel. På havnen placeredes A/S Randers Kølehuse og Isværker, De Danske Sukkerfabrikker samt Jern og Stålforretning S.C. Sørensen A/S og ikke langt derfra engroshandler Chr. Løgstrup, mens det nye olie-gasværk opførtes på hjørnet af Toldbodgade og Bådvænget. Havnen var nu forsynet med både pakhuse med kornelevatorer, kul-, stykgods- og mobilkraner og lasterør samt maskin- og kedelværksteder.

De Danske Sukkerfabrikkers pakhus opført i 1949. Lagerhuse har ofte det store plus for forretningslivet, at der er gode tilkørsels- og parkeringsforhold, 2025. Foto: Mark Cowper Dyer, Museum Østjylland.



De Danske Sukkerfabrikkers pakhus fotograferet 1945-1960. Foto: Randers Stadsarkiv.



S.C. Sørensens lagerhal på Tronholmen på havnen i 1960'erne. S.C. Sørensen var storleverandør af artikler til bl.a. vvs-branchen. Foto: Randers Stadsarkiv.



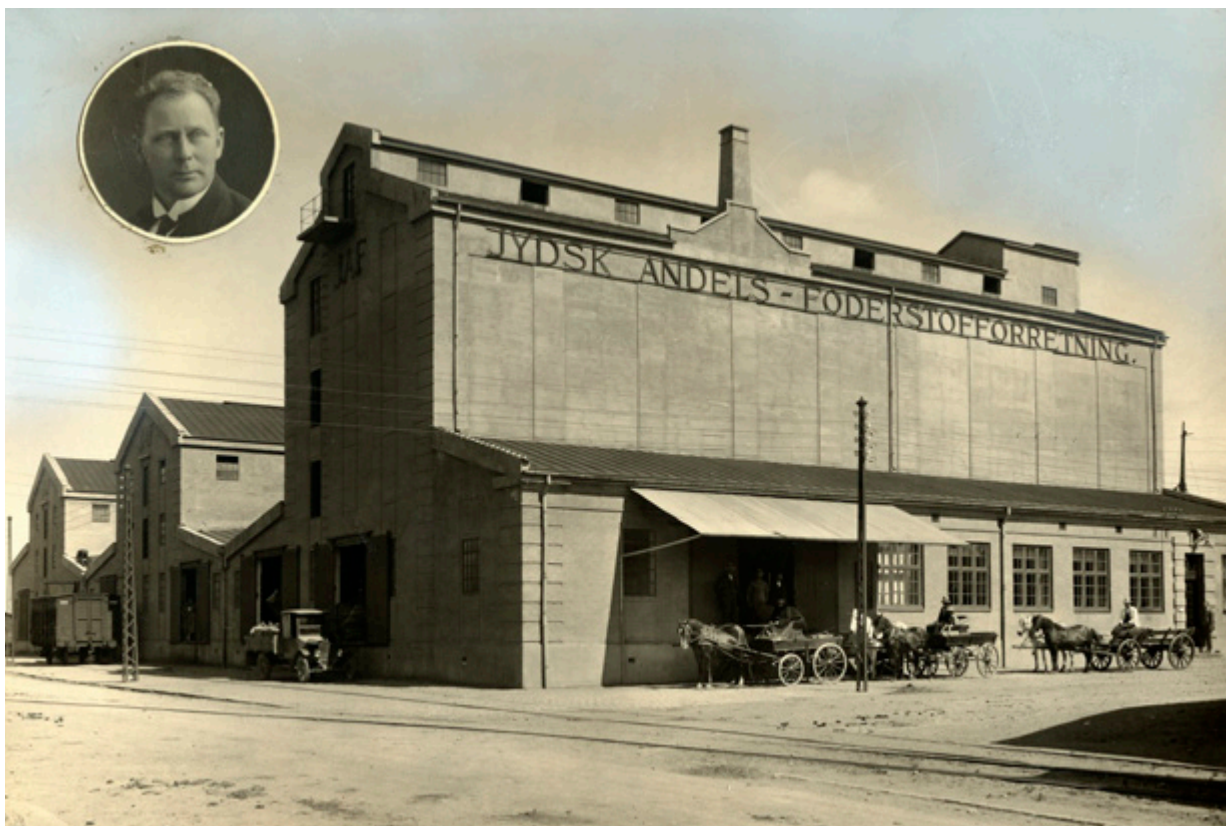
Tårnsiloer og pakhuse af jernbeton med elevatorstårne og fordelingslofter rejser sig højt mod himlen på Kongensgade, 2025. Foto: Mark Cowper Dyer, Museum Østjylland.

Korn- og foderstoffirmaernes jernbetonsiloer

Jydsk Andels-Foderstof-forretnings tårnsiloer og pakhuse på Kongensgade 6 omkring 1925. Indsat i billedets ses et foto af direktør Stæhr. Bygningerne blev nedrevet for at give plads til udvidelse af Randers Korn- og Foderstof Forretning. Foto: Randers Stadsarkiv.

Korn- og foderstoffirmaerne som Jydsk Andels-Foderstofforretning (JAF) og Randers Korn- og Foderstof Kompagniet (RKFK) udvidede deres kapacitet på havnen i efterkrigstiden. Mejetærskerne var begyndt at blive almindelige, og store mængder korn og foderstoffer skulle bl.a. tørres, vejes, modtages og afsendes på én gang. Tårnsiloer og pakhuse

af jernbeton med elevatortårne og fordelingslofter rejste sig herefter i Kongensgade tæt på jernbanen i Toldbodgade og indgik i bygningskomplekset omkring JAF's første jernbetonsilo fra 1919 og RKFK's silo fra 1935. Efterhånden som lastbiler overtog transporten til og fra havnen blev de brostensbelagte veje erstattet af asfaltbelægning. I 1969 blev JAF overtaget af Dansk Landbrugs Grovvarereselskab (DLG), som også overtog KFK i 2002.



Jydsk Andels-Foderstofforretnings jernbetonsilo på Kongensgade 8. Opført i 1919. Lettere ombygget ses siloen stadigvæk på kajen. Foto: Mark Cowper Dyer, Museum Østjylland.



Detalje fra Jydsk Andel-Foderstofforretnings jernbetonsilo på Kongensgade 8. Opført i 1919, fotograferet i 2013. Foto: Hans Grundsøe, Museum Østjylland.





46 *Randers Korn- og Foderstof Kompagni opførte i 1935 et silo- og kajpakhus i jernbeton på Kongensgade 8. Bygningen er karakteristisk ved sine runde hjørner og sit elevatorhus, 2025. Foto: Mark Cowper Dyer, Museum Østjylland.*

Fra 1970'erne begyndte en lang nedgangssperiode for havnene i Danmark – og i Randers. Virksomheder flytte-

de fra havnene, og DFDS ophørte med indenrigstransport af stykgods og passagersejls.



Rejsegilde i 1961 på silo hos Randers Korn- og Foderstof Forretning på Kongensgade 6. Anlægget, der stod færdigt i 1964, er ti etager højt og opført i funktionalistisk stil. I 2002 overgik det til DLG, Dansk Landbrugs Grovareselskab. Foto: Randers Stadsarkiv.



Randers Korn- og Foderstof Forretning på Kongensgade 6 fotograferet i 2025. DLG-logoet ses vidt omkring. Det er i dag en af havnens mest markante bygninger, en indikator for havnemiljøet. Foto: Mark Cowper Dyer, Museum Østjylland.



I siloerne blev sækkene endnu i 1940'erne påfyldt manuelt. Foto: Randers Stadsarkiv.

Kraftvarmeværket

En af Randers Havns mest markante bygninger er det enorme kraftvarmeværk, der er placeret som en integreret del af havnens landskab. Det gamle elværk på Mariagervej var i midten af 1900-tallet nedslidt og kunne ikke levere den kapacitet, som det moderne Randers havde behov for. I 1979 blev den endelige

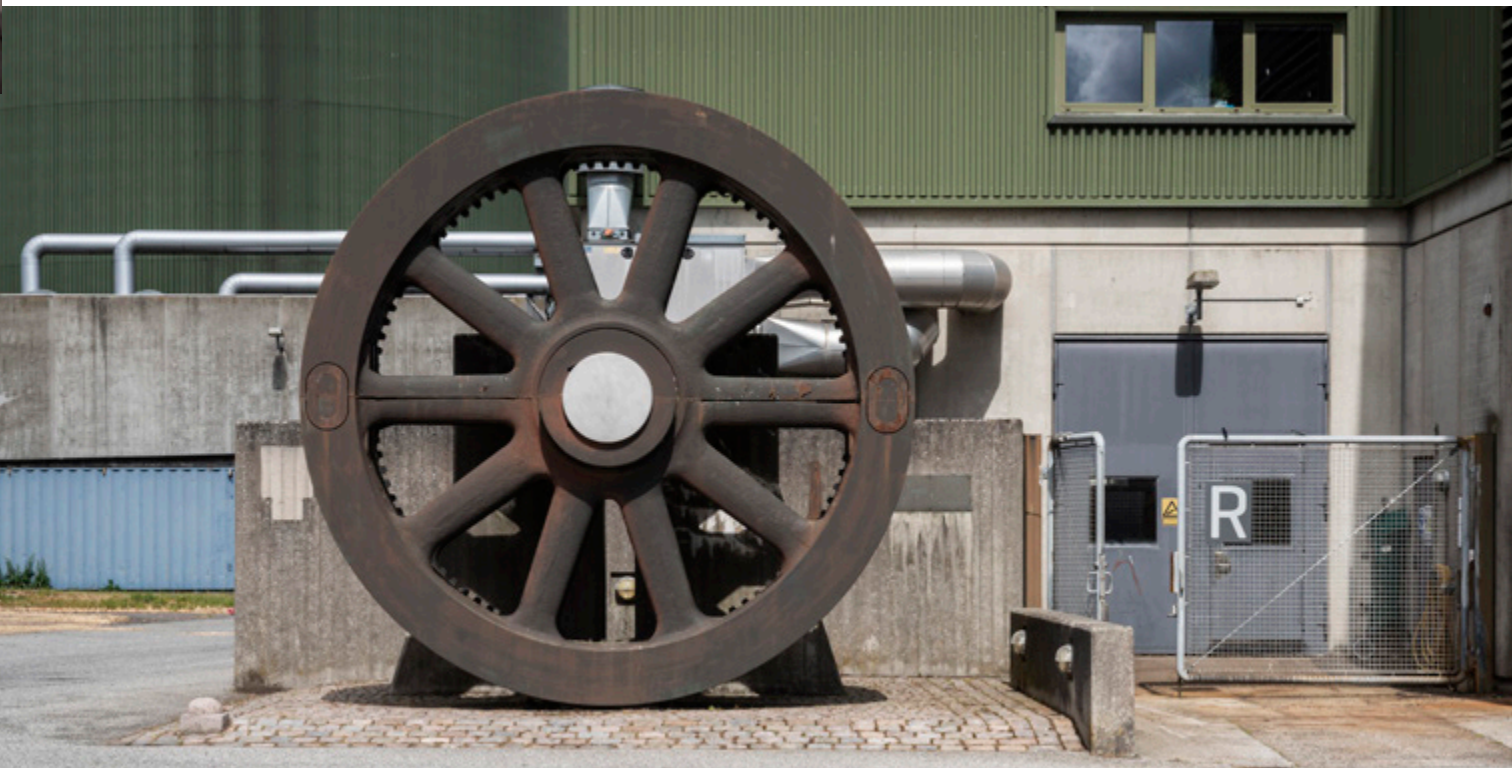
beslutning om et nyt kraftvarmeværk på havnen taget, og den 14. oktober 1982 blev det nye værk indviet. Værket er tegnet af den lokale arkitekt Niels J. Blinckenberg. Bygningerne har siden ligget som et markant bygningskompleks midt på havnens pier. Dominerende er skorstenen på 127 meter, der fungerer som et vartegn for byen.

Det var Randers Kul-Kompagni, der lossede al kul til kraftvarmeværket. I marts 1992 vajede Dannebrog fra kulkranerne og kraftvarmeværket for at markere, at man nu havde modtaget én million tons skotsk kul fra British Coal. Før 1981 var kullet blevet importeret fra Polen.

I sommeren 1992 fik kraftvarmeværket sin egen kran, og Randers Kul-Kompagnis ene kran blev sat ud af drift.

Da Hydro-Texaco stoppede handel med fast brændsel, op sagde firmaet i 1997 sit lejemål på næsten 7.000 m² på Randers Havn. Dermed forsvandt også to kraner og fem træsiloeer. Direktør Ole Gram Nielsen overtog Hydro-Texaco for at drive det videre. Firmaet udvidede forretningen med salg af energibrændsel, bl.a. træbriketter. I begyndelsen af 2000'erne lukkede forretningen på Randers Havn.

Det oprindelige svinghjul fra en 6.000 hk B&W to-takts-dieselmotor fra byens gamle kraftværk blev opstillet ved kraftvarmeværket. Dieselmotoren var blevet demonteret i 1975, og svinghjulet blev opstillet i 1982 ved indvielsen af kraftvarmeværket, 2025. Foto: Mark Cowper Dyer, Museum Østjylland.



Kraftvarmeværk på Energikajen i Randers. Værkets markante betonskorsten er 127 meter høj, og fire indre røgrør øger højden yderligere med tre meter. Skorstenens mavebælte sikrer, at der til trods for højdeforskellene er et konstant statisk tryk i hele røret. Ved års-skiftet 2009/2010 skiftede Energi Randers navn til Verdo, som betyder "grønlig".
Foto: Mark Cowper Dyer, Museum Østjylland.







**FLOD
BYEN
RANDERS**

RANDERS HAVN ANNO 2025

I dag er Randers Havn primært indførselshavn for bulkgoods dvs. stykgods som flis, cement, træ, korn og stål, som transporteres uden emballage. Havnen håndterer årligt over en mio. ton gods og varer fordelt på 554 skibe (2021), mens havnearealerne huser omkring 24 firmaer. Her ligger bl.a. DLG, Verdo, Stena Recycling, Peab Asfalt, Lemvig-Müller, HJ Tank-lager, Danish Stevedore, Dansk Natursten, DK Cement, Yara Danmark og BG Beton. De største skibe, der kan besejle havnen, er i længde 145 meter og i bredde 19 meter.

Efter 61 år på Randers Havn blev vejerboden nedrevet i 2017. Hvor vejer og måler Jan Asferg indtil 2010 arbejdede i vejerboden, er denne funktion i dag overtaget af en centraliseret inspektionsvirksomhed, der tager rundt til kunderne. Foto: Hans Grundsøe, Museum Østjylland.



Havnen har godt to kilometer kaj. Toldafregningen sker nu i Aarhus. På selve havnen er der omkring 400 arbejdspladser (2021).

Havnen har gemmegået mange forandringer de sidste 1000 år, og endnu en gang står Randers Havn over for en stor ændring. Den havn, vi kender i dag, kommer til markant at skifte karakter, når Klimabroen etableres som klimasikring, og alle erhvervs-havnens funktioner flyttes fra

den nuværende placering til nye arealer mod øst for bl.a. at give plads til byudviklingsprojektet Flodbyen.

Havnen udgør en væsentlig del af Randers' historie, og dens historiske spor er derfor et vigtigt potentiale i arbejdet med fremtidens havneomdannelse. For at udnytte dette potentiale og træffe de rigtige valg er det en forudsætning at kende værdierne i Randers Havns kulturarv.

*Foto: Mark Cowper Dyer,
Museum Østjylland*



Litteratur

- Andersen, Duun Peter; Jensen, Tina Knudsen; Smidt-Jensen, Jørgen, 1997: En havn ændrer ansigt. I: *Kulturhistorisk Museum Randers Årbog*.
- Glarborg, Mette, 2009: *Brug havnen. Industrihavnens kulturarv*. Kulturarvsstyrelsen.
- Harnow, Henrik; Christensen, René S. et al (red.), 2008: *Industrisamfundets havne 1840-1970. Bygninger, miljøer og bevaringsværdier i danske havne*. Udgivet af Kulturarvsstyrelsen og Odense Bys Museer.
- Hyldgård, Inger Marie; Jensen, Tina Knudsen; Sørensen, Hanne Schaumburg; Smidt-Jensen, Jørgen et al (red.), 2002. *Fra handelskommune til storkommune 1000-1975*. Randers: Elmenhoff.
- Jensen, John: Randers Kul-Kompagni landede tonsvis af kul. *Aarhus Stiftstidende* 29.12.2019
- Kulturspor på Randers Havn*, 2012. Notat fra Miljø og Teknik, Randers Kommune.
- Mortensøn, Ole (red.), 2001: *Havnemiljø i Norden*. Nord 2000:23. København.
- Mortensøn, Ole, 2004: *Danske havne – en kulturhistorisk oversigt*. Søfartspuljen. Varde.
- Møller, Anders Monrad; Dethlefsen, Henrik; Johansen, Hans Chr., 1998: *Dansk søfarts historie*. Bind 5: 1870-1920: Sejl og damp. Århus, Gyldendal.
- Spreckelsen, Poul von, 1952. *Randers købstads historie*. Bind 1 og 2. Randers: J.M. Elmenhoff & Søn's Bogtrykkeri.
- Tal og fakta Randers Havn*. Randers Havn 2022.
- Trap, J.P., 1963: *Danmark, Randers Amt*, bind 7. 5. udgave. G.E.C. Gads Forlag.
- Warthoe-Hansen, Ole; Frode, Henrik; Lauridsen, Finn H., 1980: *Søkøbstaden Randers, Flodhavn og købmandsby*. Randers Skipperlaug og Randers Amts historiske Samfund.



Randers Havn, 2025. Foto: Mark Cowper Dyer, Museum Østjylland.