

## Besök i Halmstads hamn

Det blev full buss och till och med en andra omgång när Hallands Hamnar i Halmstad inbjöd oss Söndrumsvänner till rundtur i hamnen en tisdag i oktober.

Tony Ortenlöf, teknisk chef, bjöd på en kunnig beskrivning om alla upplag, tunga lyftmaskiner, fastigheter och lagerterminaler som skapar höga och spännande profiler i hamnområdet.

Beskrivningen handlade om viktiga import och export i stor omfattning. Där finns stora områden iordningställda för bilar i nyskick som import och som tuggat skrot från Stena metall som tung och omfattande export.

Här utskeppas stål i olika dimensioner i tunga rullar, Tung balar av textilfibrer från Stora Enso fanns i stora lager på väg till Asien, för att bli nya kläder.

Det var världsvida perspektiv som vår guide livfullt kunde beskriva. Ett fortsatt framtidsarbete bedrivs

för att utöka hamnens kapacitet och säkerhet. Vi fick se exempel på hur hamnens lastområden nu höjdes i nivå och fick nya piler för att skydda mot riskerna av höjda vattennivåer och framtida stormar. Imponerande aktiviteter som tyder på stora förberedelser för framtida möjligheter och utmaningar.

Nedan följer en kortfattad historik av vår medlem Jan Benninger, f.d. hamnkaptan/trafikchef i Halmstads hamn.



## Utbyggnadsprojekt i Halmstad hamn perioden 1975 -1980

Perioden 1975 -1980 innehöll en omfattande utveckling av Halmstads hamn. Hyltebruk mer än fördubblade sin pappersproduktion. Ett 10 000 kvm magasin byggdes för utskeppningslagring av papper för export över kaj. Pilkington Floatglas etablerade sig i Halmstad med råvarulager vid yttersta Nissan-kajen. Därmed var allt dåvarande hamnområde utnyttjat. Samtidigt skedde en total förändring av lasthanterings-teknik i världen. Rederierna hade under 1960-talet konstaterat att torrlastfartygen tillbringade 50% av sin drifttid i hamn, - oacceptabelt. Hamn-liggetiderna behövde minskas radikalt. En snabb förändring skedde, manuell hantering av styckegods byttes ut till enhetslastning på storflak och containers, nya fartyg med stora luck-öppningar lo/lo eller försedda med akter- och sidoöppningar för att rulla ombord stora enheter, ro/ro. Hamnarna behövde anpassa sig med större ytor och hanteringsmaskiner.

För att ge Halmstad möjlighet att utvecklas och att kunna behålla befintlig trafik och få möjlighet att locka nya kunder, beslutade hamn och kommun att bygga en ny, yttre hamn. Genom att fylla ut och valla in markområde utanför den gamla vågbrytaren, skulle man kunna tillskapa ett 1,7 kvkm nytt utvecklingsområde för aktuella och framtida behov. Efter att 1973 ha fått Vattendom, tillstånd, påbörjades arbetet med att invalla ett område utanför gamla piren. Ett område på 200 000 kvm utfylldes. Redan 1976 invigde Prins Bertil där den nya bil-import-anläggningen Skandiatransport och den första lasten personbilar rullades av. Resten av ytan blev början till den nuvarande Kattegatt-terminalen.

Utfyllnaden fortsatte med byggande av en yttre skyddsvall, en ny 3 km lång stenpir, från norra kanten av Östra stranden. Stora mängder sten kördes med lastbilar, tippades och lyftes upp på piren, som fick en högsta höjd av 3,5 meter över medelvatten. Farleden behövde även breddas och fördjupas för att tillåta fartyg av s.k. Panmax-storlek, längd 240 m, bredd 32 m, dåtidens maxdim. för passage Panamakanalens slussar. Piren var färdig

efter ett år och muddringen påbörjades direkt av ett tyskt mudderverk. Muddermassorna bestod av solid lera, utmärkt fyllnadsmaterial, och bogserades innanför den nya piren i split-barges, delbara pråmar som öppnades och bottentömde leran.

Samtidigt som mudder-fyllningen pågick påbörjade fyllning från land till önskad markhöjd. Under tiden arbetet pågick kontaktades hamnen av ett Göteborg-företag, Hanson & Möhring som importerade stora mängder löst bulkmaterial. Man behövde plats för ett 13 000 kvm stort magasin för saltlagring och ett stort markområde för kol och egen kaj för stora fartyg. En kaj och hamnbassäng, Oceanhamnen, för Panmax-fartyg byggdes och 1982 etablerades företaget. I magasinsbyggnaden startade man även förpackning av bordssalt, Falksalt. Andra saltprodukter var vägsalt och slick-sten för boskap. Redan under 1983 lossades stora laster med kol och salt från 2 Panmax fartyg, HUTA LENINA och ARIEL. Tyvärr ödelades anläggningen 2012 av en svår brand och företaget lämnade därefter Halmstad.

Utvecklingen av den Yttre hamnen har fortlöpande fortsatt, med byggande av kajer och av markytor, för nu- och framtida behov. Hamnen drivs sedan 2013 framgångsrikt av HallandsHamnar AB.



