



## **Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online**

**Danskernes Historie Online** er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

### **Støt vores arbejde – Bliv sponsor**

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

### **Ophavsret**

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

### **Links**

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

# Københavns Havne

*Bent Zinglersen*





# Københavns Havne

FORTID OG NUTID

AF BENT ZINGLERSEN

SAMLERENS FORLAG · KØBENHAVN

1977

Copyright © 1977 by Samlerens Forlag

Typografi af Erik Ellegaard Frederiksen 1000  
Illustration på smudsomslaget efter  
tegning af H. F. G. Holm  
»Dampskibe ud for Toldboden«

Sat og trykt i Fyens Stiftsbogtrykkeri

ISBN 87-568-0422-9

ISBN 87-568-0424-5 (indb.)

Vi takker Københavns Bymuseum og  
DFDS for at have stillet billedmateriale til  
rådighed.

Kortet over Københavns Havn  
(over for titelbladet) er gengivet med venlig  
tilladelse fra Farvandsdirektoratet,  
Nautisk Afdeling.

Alle nutidige billeder er fotograferet  
af F. Keller.

# Indhold

Forord *side 7*

## Rundt om Slotsholmen

For foden af Absalon 9  
Havn i sagatiden. 9  
Landet er hævet. 10  
Et vældigt fæstningsanlæg. 10  
Angreb fra søsiden. 12  
Pontoppidans forklaring. 12  
Porten til Østersøen. 13  
Højbro. 14  
Skovserkonerne. 16  
Fisketorvet 1857-1958. 17  
Gammelbodehavn. 18  
Udsigten til Slotsholmen. 18  
Frederiksholms Kanal. 20  
Opvisning i Kanalerne. 20  
Tøjhushavnen. 22  
Leda med Svanen. 23  
Christian den Fjerdes bør. 24  
Stormen på Børsen. 25  
Finlapper og pæreskuder. 26

## Det gamle Bremerholm

Østergård. 29  
Holmens oprindelse. 29  
Holmens faste stok. 30  
Kongens store interesse. 31  
Holmen i 1700-tallet. 32  
Holmens topografi. 34  
Gammelholm blev ikke grøn. 36

## Knippelsbro og Strandgade

Broen med de mange navne. 38  
Samme bro i 249 år. 40  
Var der en tidligere bro? 40  
Skiftende broer. 41  
Ørkenfortet. 41  
Det engelske luftangreb 1943. 41  
Grønnegårds Havn. 43  
Holms Plads. 44  
Baumgarten & Burmeister. 45  
Strandgades nutid. 46  
Det florissante Christianshavn. 47  
Kolonitiden ophører. 49  
Nutid og fremtid. 50  
Fregatten Jylland. 50  
Gamle Dok. 51  
Fantastiske havneplaner. 53  
Wilders Plads. 53  
Bødkernes bydel. 56

## Ad Vesterbro til

Vandforureningen ikke ny. 57  
Rysensteen. 57  
Skuespillere som sømænd. 58  
Den gamle tømmerhavn. 59  
Strandhugst på Vesterbro. 59  
Gasværkshavnen. 60  
Havneværtshuse. 62  
Nye tider. 64  
Det nuværende fisketorv. 65

## Fra Langebro til Sjællandsbroen

Langebro. 66  
Sabotagen. 67

Islands Brygge. 68  
Nokken. 72  
Fremtidsby og skibskirkegårde. 73

## Christianshavns kanaler

Langebrogades kaj. 75  
Sukkerhuset på Applebyes Plads.  
75  
Georg Stage og andre skoleskibe.  
76  
De maleriske Overgader. 77  
Kofoed og Heering. 79  
Christiansholm. 80  
Holmens topografi. 80  
Slaget på Reden. 81  
Bombardementet i 1807. 82  
Holmen 1943-45. 82  
Katastrofen i 1951. 84  
Luftmarinestationen. 84  
De københavnske søforter. 85

## Inderhavnets vestside

A.P.Møller og ØK. 87  
Organisationer for søens folk. 88  
Bornholmerbådene. 89  
Viking og Centrum. 90  
Isvanskeligheder. 90  
København-Malmø i 150 år. 91  
Flyvebådene. 93  
Nyhavn. 93  
Fyrskib nr.17. 94  
Foreninger og institutioner. 94  
Nyt liv i Nyhavn. 96  
Brooklyn og Fremtiden. 96  
Kvæsthusgade. 97

C.F.Tietgen. 98  
Thingvalla-selskabet. 100  
Bådene til provinsen. 101  
Mette Mols i København. 102  
Søndre Toldbod og Larsens Plads.  
102

### **Amagers østkyst**

Porten til fremtiden. 106  
Store linjer. 107  
Forlandet. 108  
Det københavnske Kuwait. 109  
Lystbådehavnen i Sundbyøster.  
110  
Den ældste industriby på Amager-  
land. 111  
Saltholm. 112  
Kastrups øvrige havne. 112  
Det historiske hjørne af Amager.  
113  
Dragør havns nutid. 114  
Harry Kaae og Dragør. 116  
Et gammelt minde. 116

### **Det nordlige område**

Fortidens toldvæsen. 118  
Nordre Toldbod. 118  
Københavns Havnevæsen. 120  
Langelinie. 121  
Lystbådehavnen. 123  
Havnens honnørkaj. 124  
Angrebet 9.april 1940. 124  
En god ide. 125  
Gamle frihavnsplaner. 125  
Frihavnen realiseres. 126

Store udvidelser. 126  
Nutid og fremtid. 128  
Kalkbrænderihavnen. 130  
Skudehavnen og Færgehavn  
Nord. 131  
Den store lystbådehavn. 132  
Tuborg Havn. 132  
Hellerup Lystbådehavn. 133  
Skovshoved. 133  
Tårnbæk. 134  
Vedbæk. 135  
Indlandshavne. 135

### **Det sydlige område**

Djævløen. 137  
Frederiksholms havne. 137  
Københavns største fiskerihavn.  
139  
Lorterenden og Valbyparken. 139  
For enden af Lodsvej. 140  
Hvidovre Lystbådehavn. 142  
Kravlejagt i Kalveboderne. 143  
Sydkysten. 144

Stikordsregister. 145  
Navneliste. 150  
Litteraturliste. 152

# Forord

Denne bog henvender sig ikke blot til havnens og søens folk, selvom mange af dem sikkert kan få lyst til at vide noget mere om den historiske udvikling i den eller de havne, vedkommende kender ud og ind. Bogen henvender sig til enhver, der interesserer sig for København og omegn, indfødte såvel som tilflyttere og gæster i hovedstadsområdet.

Københavns havn er ikke, hvad den har været, hvad skibsfarten angår. Til gengæld har det, man kalder havnefronten, sikkert en spændende fremtid – i hvert fald hvis mange af de miljøvenlige forslag, der har været fremsat i de sidste par år, bliver ført ud i livet. Når de store motorskibe helt forsvinder fra lange kajstrækninger, er der givet grønt lys for ikke blot fritidsområder ved de nuværende kajer, men også for et muntert liv til søs i fritidsbåde i byens hjerte. Det er allerede så småt begyndt, idet rosporten og motorbådspporten er vendt tilbage med vellykkede stævner i sommeren 1975.

Der er planer om at omdanne Nyhavn til en veritabel veteran-skibshavn, og et par bassiner i Frihavnen vil sikkert blive udlagt til

lystbåde. Begge vil blive fortræffelige turistattraktioner, men også være til stor glæde for byens egen befolkning.

Der vil også i fremtiden være noget at se og opleve gennem vandringer i københavnske havnemiljøer. Denne bog er tilrettelagt således, at hvert afsnit skulle kunne inspirere læseren til en byvandring med havnen som »rød tråd« – samt til diverse pauser under søndagenes bil- eller cykelture for forstædernes vedkommende, hvor der er større afstand mellem havnene. Fodture er der alligevel rig anledning til i de stedse større og større havne, man finder i forstæder som Dragør, Skovshoved, Vedbæk osv.

Det er mit håb, at en og anden læser efter at have stiftet bekendtskab med de forskellige havneområders fortid, vil se med andre øjne på deres nutid. Man bliver lettere fortrolig og intim med et sted, man ved noget om. Fatter mere af dets »sjæl«, om man kan udtrykke sig så luftigt. Føler sig mere hjemme i de skiftende miljøer trods de store forandringer, der sker i nutiden og vil ske endnu mere omfattende i den nærmeste fremtid.

Er man godt kendt med den danske hovedstad, kan man foretage havnevandringerne i tankerne under læsningen, og når

man går ud i terrænet, vil man erindre mange ting og få udbytte af turen uden ligefrem at gå med bogen i hånden og følge dens ruter slavisk. Man kan »vandre« gennem historien, dvæle lidt ved vor egen tid og vove et forsigtigt kik ind i en usikker fremtid.

Med al respekt for Havnerundfartens søværts sight-seeing, som københavnere burde benytte sig meget mere af, end tilfældet er, er der mangt og meget i havneområder, man kommer tættere ind på livet ved at bevæge sig på landjorden.

Det kan ikke undgås, at afsnittene indbyrdes står i et vist misforhold til hinanden – springene i tid og de enkelte havneafsnits vidt forskellige beliggenhed rummer ikke mulighed for en fast sammenkædning af afsnittene. De må nødvendigvis hver især være et afsluttet hele. Det er mit håb, at læseren alligevel vil finde sig godt til rette i bogens blade.

*Bent Zinglervsen*



# Rundt om Slotsholmen

## For foden af Absalon

På trinene omkring soklen, der bærer biskop Absalons rytterstatue på Højbro Plads, slikker mange københavnere solskin om sommeren. Lad os følge deres eksempel og anbringe os her en stund, for statuen er i alle henseender et fortrinligt udgangspunkt for en »slentrefærd« gennem københavnske havne i fortid og nutid. For det første befinder vi os i storbyens hjerte, et minuts gang fra gamlestadens pulserende aorta, den europæisk berømte gågade Strøget. For det andet var det inden for synskredsen fra denne post, det hele begyndte. For det tredje var det som bekendt rytteren med den hævede stridsøkse, der satte værket i skred ved at opføre en befæstet borg på den ø, der siden kom til at bære navnet Slotsholmen.

Bydannelse var der dog i forvejen, og som naturhavn i ly af Strandholmen og Skarnholmen, som begge tidligt indgik i Slotsholmen, og den lidt nordligere beliggende ø, der kom til at hedde Bremerholm, har Københavns havn formentlig eksisteret i al den

tid, mennesker overhovedet har sejlet på åbent vand på disse længde- og breddegrader.

Saxo Grammaticus omtaler, at der allerede i 1167, det år, da Absalon gav ordre til fæstningsbyggeriet, lå en betydelig bydannelse nord og vest for Gammel Torv, benævnt »vicus«, der oversættes til »købstad« – altså ikke blot et lille bonde- og fiskersamfund. Den har ligget et lille stykke inde i landet for at være bedre rustet imod overraskelsesangreb fra søsiden; men dens havn lå ved den nuværende Gammel Strand. Der har været indsejling såvel gennem den nuværende kanal forbi Holmens Kirke som gennem et smalt sund, der adskilte Bremerholm fra Sjælland.

På den sjællandske side af dette sund, kaldet Dybet, altså ved den nuværende Nikolaj Plads, var der hvert efterår markedsplads af ganske betydelige dimensioner. Det var i sildetiden, hvor man fangede sild i uhyre mængder i Øresund, at fremmede købmænd benyttede sig af lejligheden til at oprette boder på stranden, hvorfra man drev handel med også allehånde andre varer end saltet, man selv med-

bragte, og silden, man sejlede bort med.

I Havn har håndværkere også tidligt slået sig ned, og her menes naturligvis i den permanente by oppe omkring Gammel Torv og Vestergade, og nogen bondeby har Havn næppe været i overvejende grad – dertil har dens byjord været alt for ringe af omfang. Nørrebro og Østerbro hørte jo til den forlængst forsvundne landsby Serrikslev.

En by ved navn Havn lå altså på Sjællands østkyst inden Absalon, men den har ikke haft nogen særlig betydning og har været overgået af mange andre byer rundt om i Danmark. Det er altså ikke urimeligt at regne Absalon for Københavns egentlige grundlægger. Biskoppen lod byen og en stor del af dens tilliggende omgive af solide bolværker, og dermed var rammerne afstukket for en vældig byudvikling i de kommende århundreder.

## Havn i sagatiden

Der lå altså meget tidligt i middelalderen en lille handelsplads på Københavns grund – formentlig lige siden de hollandske købmandsskibe begyndte at gå nord om Skagen for at komme til Østersøen på deres farefulde handels-

færd, det vil sige fra omkring 800. Før den tid fragtedes varerne over land fra den frisiske kyst til Slesvig, idet Skagerrak blev anset for alt for farligt at besejle med datidens beskedne handelsfartøjer.

Byen Havn nævnes første gang, men uden navn, i 1026, da den norske kong Olav den Hellige søgte tingstedet her for at vinde befolkningen for sin sag. Ifølge Saxos beretning ventede man netop da den sædvanlige flåde af købmandsskibe, der hvert år stævnedes ind i naturhavnen mellem Sjælland og de flade, sivbevoksede holme med salt til konservering af sildene og for at slå en handel af med kolleger og indfødte.

1043 nævnes Havn i Knytlingesaga som landingsplads, men der er ikke 100 procent sikkerhed for, at det var Havn ved Øresund. Der var adskillige pendants rundt om i riget. Hvorom alt er, det var en betydelig boplads, Absalon fik overladt af Valdemar den Store sammen med en række omgivende landsbyer og deres vidtstrakte jorder, og som han siden videregav til Roskilde bispestol.

### **Landet er hævet**

Hvis vi fra vor post ved Absalons sokkel skuer til venstre, ser vi på den anden side af kanalen den

kendte natrestaurant Laurids Bejtent, som egentlig hedder Royal. Dens bygning ligger på en grund, der i middelalderen må have ligget nogenlunde midt ude i sundet mellem Nikolaj Kirke og Bremerholm, Dybet. Længere mod nordøst mindes farvandets navn i gadenavnet Dybensgade. Det blev til-dækket i 1536, efter at det under Grevefejden og Københavns belejring havde været blokeret af sænkede skibe. Efter Dybets opfyldning var Bremerholm altså landfast med Sjælland.

Netop fra Absalons statue har man et godt indtryk af, hvor meget terrænet i århundredernes løb er hævet ved opfyldning. Man sidder hævet temmelig højt over daglig vande i kanalen, men kysten her såvel som de små holme har dengang ikke ligget meget over vand-spejlet i Øresund – dog netop ved statuen tilstrækkelig meget til, at skoven kunne begynde at vokse uden alt for stor fare for at blive ødelagt af salt under højvande. Ved udgravninger på stedet er det konstateret, at der engang har ligget en lille bøgeskov her. Der er dog grund til at antage, at den allerede har været ryddet, da borganlægget tog fart i 1167. Absalons »ingeniører« byggede nemlig bro over til den største af holmene ved hjælp af egetømmer – på samme

sted, hvor Højbro ligger den dag i dag.

Fra broen var det nødvendigt at anlægge en vej af risknipper op til tørt land omkring Absalons statue, ellers ville vognhjulene synke i den bløde enghund. Tilsvarende blev der anlagt vej på den anden side hen til det nuværende Christiansborgs grund. Rester af Absalons borg findes som bekendt under nutidens danske rigsborg.

### **Et vældigt fæstningsanlæg**

Absalons borg bestod af en række bygninger, en hel lille by for sig selv, omgivet af en ringmur. Det var en såkaldt vandborg – modsat højborg, hvor fæstningen anlagdes på et højdepunkt som f.eks. Hammershus på Bornholm.

Borgen var altså også beskyttet ud imod det nuværende havneløb, og inderhavnen blev afspærret om natten og i ufredstider med bomme ved indløbene. Det siger sig selv, at en sådan fæstning ude ved kysten har været en glimrende beskyttelse for bonde- og handelsbyen oppe på fastlandet, for fjender kom den gang næsten altid ad søvejen.

Noget tyder dog på, at Havn også har haft militær beskyttelse inden Absalons tid. Man har sporet omrids af noget, der kan tæn-



*Københavns grundlægger biskop Absalon højt til hest. Han har blikket rettet mod det sted, hvor byens første havn lå – Gammelbodehavnen i den nuværende Gammel Strand.*

kes at have været et veritabelt borganlæg à la Trelleborg og Fyrkat, hvor byens indbyggere har kunnet søge tilflugt under angreb. Harald Langberg skriver herom i *Hvem byggede hvad*:

»Formentlig har det hele været en borg med tårn («kat») rejst ud imod vandet ved det nuværende Kattesunds sydlige ende«. Her gik kystlinien oprindelig og fortsatte langs Kompagnistræde og Læderstræde.

Af anderledes vældige dimensioner var den plankeforstærkede Absalonsvold, der gik fra kysten ved Løngangsstræde og nogenlunde fulgte Vester Voldgade, Nørre Voldgade, Gothersgade og Kongens Nytorv til kysten ved Vingårdsstræde.

Store marker bredte sig inden for fæstningslinien, hvilket naturligvis har været en vældig fordel under belejring. Den første udvidelse af Absalons befæstning skete ca. et halvt årtusinde senere – under Christian den Fjerde!

Havnen blev heller ikke underkastet større udvidelser i den samme meget lange periode. Nogle forbedringer skete i 1500-tallet såsom tildækningen af Dybet og anlæggelsen af Grønnegårds havn, som siden vil blive omtalt. Den store havneudvider blev Christian den Fjerde, der som be-

kendt i høj grad også udvidede og forskønnede selve byen.

## Angreb fra søsiden

Hvor mange angreb, plyndringer og ødelæggelser, Havn har været udsat for i tiden før Absalons borgbyggeri, ved man ikke; men rækken af slige voldshandlinger mod borg og havn og by i de følgende århundreder er lang og blodig. Den tog sin begyndelse allerede i 1167, da borgen blev opført – eller opførelsen i det mindste blev påbegyndt. Hvornår den var fuldt færdig, står ikke ganske klart.

Saxo fortæller, at en fremmed flåde stævnede ind imod Havn, men fik en varm modtagelse af danskerne under biskoppens personlige ledelse. De blev tildængede med spyd og pile og fik så travlt med at flygte, at de ikke engang havde tid til at trække dem ud af kroppen, men blev ved at ro, til de segnede. De angribere, danskerne fik fat i, lod Absalon naturligvis henrette, og deres hoveder blev opsat på stager på strandvolden til skræk og advarsel.

Sørøverne var nordmænd, og i 1171 forsøgte en vendisk flåde at gøre dem kunsten efter – hvis det da ikke har været fredelige købmænd, for det synes Absalon ikke at have haft tid til at undersøge.

Skibenes kurs mod Havn blev meddelt biskoppen, mens han var ved at tage bad; han kom i klæderne i en vældig fart og gav straks ordre til at bemandle bådene og gå til angreb. En masse vendiske hoveder blev sat på stager på Slotsholmens bred.

I 1249 angreb en lybsk flåde København og udplyndrede og ødelagde byen. Lybækkerne holdt med de senere konger Abel og Kristoffer i kampen mod deres egen bror, kong Erik Plovpenning.

1259 kom den vendiske fyrste Jaromar eller Jarmer og ødelagde byen. 1368 var hansestæderne, det vil først og fremmest sige Lybæk, på spil og ødelagde Københavns slot.

Det rygtedes tidligt i hansestæderne, at Erik af Pommern omgikkes skumle planer om at indføre en øresundstold. For at hindre det, sendte man i 1427 en stor flåde op gennem Øresund. Den skulle sørge for, at en nordfra kommende handelsflåde slap igennem uden at svare afgift til kong Erik. I Københavns havn lå der imidlertid en stor dansk-norsk-svensk flåde, som tog kampen op mod hanseaterne i Kalveboderne og Drogden og slog dem på flugt. Hele handelsflåden, der skulle have været hjulpet igennem, faldt i unionsflådens hænder.

Året efter stævnede en mægtig hanseflåde imod København med 7000 mand regulære kamptropper foruden søfolkene ombord. Deres ordre lød på, at de skulle spærre indløbene til Københavns havn fra nord og syd, Refshaledbet og Kalvebodstrømmen. De fik bank efter noder, og i 1429 indførte Erik af Pommern øresundstolden, som blev opkrævet lige til 1857. Det var amerikanerne, der først nægtede at betale den, men de store søfartsnationer var så venlige at betale Danmark en stor erstatning for at ophæve tolden!

Der vil sidenhen i denne bog blive mere end rig lejlighed til at berette om andre søværts angreb imod København.

## Pontoppidans forklaring

Næppe mange læsere er i tvivl om, at navnet København er en fordrejning af »købmændenes havn«; men det skal alligevel uddybes lidt nærmere. Der findes nemlig en kuriøs udredning om navnets oprindelse i vor ældre litteratur – i Erik Pontoppidans store værk, der blev trykt i 1760: »Den Kongelig Residensstad Kiøbenhavn«. Forfatteren, der levede 1698-1764 og tillige var teolog og en overgang hofpræst, skriver helt korrekt, at byen i de ældste skrifter hedder

Havn, Hafn eller Hafnæ – på latin Hafnia, villa Hafn eller Hafnien-sis! Kært barn har mange navne.

Han fortæller, at Saxo, der jo skrev på latin, et eller flere steder omtaler byen som Mercatorum portum – handelshavnen. Derfra til Købmændenes Havn er der jo ikke noget langt spring. Og slet ikke fra Saxos Publicum negotiatorum portum – købmændenes offentlige havn. Et andet sted kalder Saxo den i øvrigt Urbem Absalonium, hvilket slet og ret betyder Absalons by, men som poeter jævnlige har oversat til Axelstaden.

Erik Pontoppidan omtaler Slotsholmens forgænger, Strandholmen, som Tyvnæs, og det er der også andre gamle skribenter, der gør. Det klinger ikke helt rigtigt, eftersom der ikke var tale om et næs, men en lille ø; men »tyv« skulle her komme af et olddansk ord for buske eller småkrat. At naboen hed Skarnholmen, er sikkert kommet af, at man tidligt har sejlet renovation her over, hvilket tyder på, at byen har været renere i middelalderen end f.eks. i 1600- og 1700-tallet, hvor man reverenter talt vadede i skidt og møg til anklerne i byens gader. I øvrigt var der oprindelig tale om to Skarnholme, der tidligt groede sammen, formentlig en naturlig følge af deres funktion som losseplads. Vel

af samme årsag groede holmen sammen med storebror Slotsholmen.

Kanalerne derimod fik ikke lov at gro til. Herom skriver Pontoppidan: »For den ypperlige havn, som har givet staden, tilligemed navnet, sin første næring og opkomst, har man stedse båret stor omhu, at den ikke måtte fyldes med ballast eller urenlighed, hvorom kunne anføres adskillige breve, hvis det ikke syntes overflødigt. Til dens vedligeholdelse er og tvende gange i denne periode foretaget store renovationer og udrensninger, særdeles 1581 og 1633.« Det direkte citerede er med nænsom hånd gjort læseligt for enhver nutidskæser. Pontoppidan vil virke irriterende på folk, der ikke har læst en masse 1700-tals litteratur på »originalsproget«.

Det kan tilføjes, at ved oprensningen i 1581 lod Frederik den Anden, vistnok for første gang i København, opkræve havnepenge af skibene »ligesom danske skibe måtte betale andetsteds«.

### **Porten til Østersøen**

Før vi rejser os fra soklen under biskop Absalon, må det være på sin plads at indskyde et par bemærkninger om Københavns fremtid – ikke mindst på baggrund af, at

havnens oprindelse mesterligt er blevet kædet sammen med dens fremtid af en kapacitet som professor Steen Eiler Rasmussen. Det skete i en artikel i anledning af Københavns 800-års jubilæum i 1967. Heri hed det bl.a.:

»Den gamle bys eksistens er jo først og fremmest betinget af havnen. Man skal gøre alt for at udbygge havnen og gøre den så effektiv som mulig. Byen skal da rumme netop de institutioner, som hører til Købmændenes Havn, som er byens gamle navn og mening. Jeg tænker ikke blot på clampskibsselskaberne, på import- og eksportfirmaer, men på Børsen, bankerne og andre finansinstitutioner. Når jeg skal være oprigtig, tror jeg, at regering og folketing burde flyttes. Det moderne bureaukrati vokser så enormt, at det kan sprænge enhver skikkelig by«.

Og det hedder lidt senere:

»Hovedsagen må være at få det samlede Københavns-område organiseret, så at det kan fungere bedst muligt og udnytte sine enestående beliggenhed rigtigt, beliggenheden ved indgangen til Østersøen med store dele af Danmark og Sverige som opland og dertil Østersølandene, hvis betydning for verdenshandelen stadig må stige«.

## Højbro

Den første bro til Slotsholmen skriver sig tilbage til Absalons tid, og den er naturligvis fornyet masser af gange. Den har også haft forskellige navne. I 1342 ses den nævnt som Blidebro, og det må være efter de blider, man benyttede til borgens forsvar – apparater, som kunne udslynge sten med stor kraft. I 1359 ses betegnelsen Magna pons, latin for Storbroen. Navnet Højbro dukker op første gang i 1433, men en halv snes år efter ses også navnet Vindebroen, som nok har været benyttet lige fra starten. Fra 1450'erne synes navnet Højbro at have været enerådende.

Under Valdemar Atterdags virksomhed for at få det til holstenske grever pantsatte rige samlet, nævnes en kamp ved Blidebro, altså Højbro. Det lykkedes ikke kongens marsk at generobre borgen fra en svensk-holstensk besættelsesstyrke. Den blev pantsat til den svenske konge Magnus Smek og først året efter, 1343, tilbagekøbt til Danmark.

I 1502 skete der en sælsom begivenhed på Højbro, som ikke ligefrem sætter kong Hans i noget flatterende lys. Poul Laxmand, som beklædte landets højeste verdslige embede efter kongen, idet han var

rigshofmester, havde forgæves forsøgt at undsætte en indesluttet dansk styrke i Stockholm og var vendt tilbage til sin gård på Østergade. Den 22. juni blev han, netop som han betrådte Højbro, overfaldet af to adelsmænd, Bjørn Andersen og Ebbe Strangesen, hvoraf sidstnævnte stødte en daggert i brystet på ham, idet han udbrodt: »Du hedder Laxmand, altså hører du hjemme i vandet«. De to adelsmænd smed ham ud i kanalen, hvor den højadelige storhed ynkeligt omkom.

Kong Hans udviste nogen deltagelse ved hans begravelse, men den 29. juli meddelte han på det sjællandske landsting, at den omkomne rigshofmester havde stået i forræderisk forbindelse med svenskerne, og at alle hans rige godser var inddraget til fordel for kronen! Da Strangesen kort efter blev udråbt til medlem af rigsrådet, kunne det jo ikke undgås, at der gik rygter om, at kongen selv havde stået bag det lumske drab. Senere historikere har absolut intet kunnet finde om det påståede landsforræderi.

I 1634 opførtes den første Højbro i sten, og det var i anledning af »den udvalgte« prins Christians bryllup, der blev fejret med pomp og pragt. Han kom aldrig til at bestige tronen, fordi han ikke kunne

tåle nær så meget vin som sin ærværdige far, men døde af udsvævelser kort før ham (1647).

I 1879 blev Højbro ombygget og igen i 1975-76, hvor den blev gjort næsten dobbelt så bred. De gamle stensætninger og de trearmede lygtestandere fra gaslysenes tid er bevaret.

Højbro Plads er selvsagt opkaldt efter broen, men pladsen er først opstået efter bybranden i 1795. Før den tid var der huse på pladsen med en smal gade i hver side, Højbrostræde imod Læderstræde og Store Færgestræde imod Lille Kirkestræde. Dertil kom endnu en snæver gyde, Lille Færgestræde. Man kan endnu se, hvor den udgik. Det var fra det markante knæk ved siden af Karl Kik, den bekendte kælderrestaurant, hvor maden står højt i ry, og kendte politikere diverterer sig med den.

Der har altså udgået færger her. For enden af Store Færgestræde, umiddelbart ved Højbro, gik en lav bådebro ud i vandet, færgebroen, som nævnes første gang allerede i 1390. Herfra sejlede færgemændene til Amager eller ud til skibe, der måtte ankre op ude i Refshale-dybet, enten fordi de var for store, eller fordi der ikke var plads inde ved bolværkerne. Det sidste har nok oftest været tilfældet i 1300-tallet.



*Gammel Strand med fisketorvet i 1870'erne. I forgrunden datidens smalle Højbro med fiskerbåde på begge sider.*

I det meste af middelalderen blev havnen næppe anløbet af andre end fiskerbåde og færger og af fremmede skibe kun énmaster på op til 40 tons dødvægt. Først hen imod middelalderens slutning begyndte der at dukke større skibe op – tremastede karaveller og kogger, fortrinsvis fra hansestæderne. De har næppe kunnet gå ind i den gamle kanalhavn på begge sider af Højbro.

Frederik den Anden, som kunne lide et godt glas vin mellem venner, plumpede en dag i vandet fra færgebroen. Adelsmanden Jørgen Brahe hoppede resolut ud for at fiske monarken op, men druknede, hvorimod hans herre og konge kunne kravle uskadt op på den lumske træbro med de glatte planker.

### Skovserkonerne

Ved Højbro står den prægtige statue af fiskerkonen, et værk af billedhuggeren Svejstrup Madsen, som blev afsløret i 1940. Hun er særdeles velplaceret – og ikke udelukkende fordi der var fisketorv ved Gammel Strand indtil udflytningen i 1958. Københavns første fiskehandlerlav, der blev oprettet i 1696, fik stadepladser ved Højbro, og så blev det ikke længere tolereret, at soldaterkoner sad her og

solgte fisk for at supplere mandens usle gage. Lavet blev imidlertid ophævet allerede i 1702, fordi det viste sig, at de blev alt for grove med deres priser, når de blev alene om biddet. Fiskehandelen blev atter givet fri, og soldaterkonerne og fiskernes madammer tog atter plads ved den gamle bro over byens indre havn.

Skovserkonerne, hvoraf nogle var unge piger – koner til fiskere i Skovshoved samt deres døtre – holdt deres sejrige indtog ved Højbro i 1840 og bredte sig langt ned ad Gammel Strand, hvor de sad på rad og række med ryggen til bolværket og solgte de fisk, der var fanget i Øresund om natten. Kvinderne kom trillende ind om morgenen med deres varer på en trillebør, eller de bar dem i en mægtig kurv over skulderen. Efterkommere af dem holdt stand indtil langt ind i 1960'erne! Det er en udpræget skovserkone, man ser i granit ved Højbro. Damerne skulle være godt pakket ind, for de sad der troligt i al slags vej, om vinteren stoppet ud med aviser under mange lag klæder. Vel mere af turistmæssige end af sociale grunde fik nogle få af damerne lov at blive siddende i en afviklingsperiode på nogle år, efter at fisketorvet var nedlagt.

I bogen *Minder fra gamle grundt-*



*Fiskerkone ved Højbro med gaden Ved Stranden og Børsens snoede spir i baggrunden. Tegning fra vittighedsbladet Punch 1882.*

*vigske Hjem* (1924) skriver præstedatteren Agnete Bardenfleth, født Brandt, om udsigten fra sit barndomshjem på Gammel Strand i 1872:

»Vi havde jo en forholdsvis fri udsigt over mod Thorvaldsens Museum, ud over fiskekonerne med deres fiskestader. Hvor morede vi børn os over at se konernes liv og færden! De kolde efterårsdage kneb det for dem at holde varmen, så gik det livligt til med skoldhed kaffe. De rigtig kolde dage satte de et fyrfad med gløder



op under skørterne, hvad der altid hensatte mig i rædsel for, at der skulle gå ild i hele madammen«.

### **Fisketorvet 1857-1958**

Vi forlader nu vort udgangspunkt, Absalons statue, og bevæger os hen langs kanalen i retning af Stormbroen. Gaden er blevet motorgade, et trist skue med arkitekturen som formildende omstændighed og om sommeren tillige havnerundfartens store anløbsplads med den lange rad af blafrende skandinaviske flag. Her er der boder, hvor man kan købe postkort og mere eller mindre dårlige souvenirs, inden man stiger om bord i *Aladdin I*, *Aladdin III* eller hvad de nu hedder, de bredbugede, åbne rundfartsbåde, der sejler til Christianshavns Kanal og Langelinie. Rundfartens rederi er underlagt et busselskab for turister, Copenhagen Excursions Sightseeing Company.

Der er ikke andet tilbage end den berømmelige kælderbutik i Fiskehuset Nr 1, som minder om fisk, men her er der til gengæld traditioner for alle pengene. Forretningens officielle navn er Fiskehuset Nr 1, Oscar Frederiksen A/S, og den fejrede den 20. april 1970 sit 100 års jubilæum. Den har ikke navn efter gadenummeret,

men simpelt hen, fordi den var den første fiskeforretning i København, grundlagt af P. Nørregaard og overtaget af Oscar Frederiksen i 1873.

Jo, så er der naturligvis også de to berømte fiskerestauranter dør om dør, Krogs Fiskerestaurant og Restaurant Fiskehuset Nr 1, oven over den gamle kælderbutik, som i dag er en fornem specialforretning. Men restauranterne har aldrig rigtig hørt med til fisketorvet. Det gjorde derimod en hel del værtshuskældre på Gammel Strand, men de forsvandt sammen med torvet.

Pladsen blev udlagt som torv i 1857, da man sløjfede Christoffer Valkendorffs gamle kongelige vejerbod fra 1581 og et lille nabohus fra 1823, hvor der var gæstgiveri. De lå på gadens venstre side ud mod kanalen, vejerboden næsten oppe ved Assistenshuset, som nu er ministerialbygning. Vejerboden lå i middelalderen oppe ved den gamle kystlinie langs Læderstræde og Kompagnistræde, hvor den nævnes første gang i 1281; men efterhånden som man ved udfyldning omskabte sundet til en kanal, måtte vejerboden følge efter, og det sørgede Københavns statholder, rigshofmester Valkendorff altså for.

På tomterne af de to huse var

der kuriøst nok i de første år loppetorv! Stadens egentlige fisketorv var Vandkunsten, hvor der havde været handlet med fisk siden 1684. Traditionen med fiskerkonerne ved Gammel Strand førte efterhånden med sig, at Vandkunsten fik loppetorvet og Gammel Strand fisketorvet, hvilket også var ulige mere praktisk. Her kunne man jo have hyttefadene liggende, og kutterne kunne sejle direkte ind til torvet med nattens fangst.

Fra Højbro og ned forbi Assistenshuset lå hyttefadene og plaskede i kanalen, det ene ved siden af det andet og dertil adskillige små fiskekuttere. Umiddelbart ud til kajen havde fiskegrossererne deres små træhuse, ved hvilke de om morgenen opslog deres uden-dørs handelsboder. Og så stod der ellers biler og hestevogne som sild i en tønne i tre geledder, helt over til det modsatte fortov. Gammel Strand var naturligvis spærret for almindelig trafik i torvetiden. Ned over hele herligheden styrteddykkede flokkevis af frække måger, som ofte bogstavelig talt snuppede silden ud af hænderne på torvets folk.

Københavns fisketorv var dengang et malerisk skue, men det var ikke nogen morsom endsige ideel arbejdsplads for de mennesker, der var afhængig af torvets drift.

Hygiejnen var det så som så med, pladsen var trang, og mulighederne for udvidelse var lig nul. Fiskehandlere, fiskegrosserer og fiskere førte en kampagne imod magistraten gennem årtier for at få anvist plads til et nyt torv – ja, man hævdede endog, at de første krav om et hygiejnisk fisketorv blev fremsat allerede i 1806 – i bladet Politivennen! Men det har så været imod Vandkunsten, bebrejdelserne har været rettet. Men har flytningen til Gammel Strand i sin tid været et fremskridt, så var flytningen til Gasværkshavnen i 1958 en revolution.

Den skete med al mulig festivitas. Med gardens musikkorps i spidsen marcherede omkring 300 fiskehandlere og grossister i procession fra det maleriske gamle torv i fri luft til den ny salgshal for enden af Kalvebod Brygge. En ny tid var oprunden.

### **Gammelbodehavn**

Vi spadserer altså hen langs kanalen, hvor Københavns ældste havn lå – allerede i 1377 benævnt Gammelbodehavn – havnen med de gamle boder. Disse boder menes opført af træ fra den bøgelund, der som tidligere nævnt lå oppe ved Højbro Plads i tidlig middelalder. Det var købmandsboder, op-

rettet af udenlandske købmænd. Boderne lå oppe ved Læderstræde, hvor havnens hovedafsnit ladbroen strakte sig hen langs Kompagnistræde. Læderstræde er en fordrejning af Ladbrosstræde.

Gadenavnet Gammel Strand ses første gang i 1716, men først i 1861 blev det officielt slået fast, at dette var navnet for strækningen fra Højbro til Naboløs. Strækningen fra Højbro til Holmens Bro fik ved samme lejlighed det officielle navn Ved Stranden, hentet fra en gammel jordebøg fra 1377, hvori kanalgaden langs Gammelbodehavn benævntes *Propre mare* – latin for »ved stranden«.

Den gamle ladbro må være forsvundet inden 1525, da der blev bygget huse på ydersiden af Læderstræde, og Magstræde og Snaregade opstod. Man har så banket bolværker ned i stedet for blot at have en skibsbro. Det skal i nogen grad have skyldtes en vandmølle oppe ved den nuværende Vandkunsten, at ladbroen blev opgivet, og udfyldningen påbegyndt. Møllen lå ved en møllegrav, der kom fra voldgraven, som igen blev forsynet med vand fra Sortedamsøen og dermed såvel fra Emdrup Sø og Utterslev Mose som fra Damhusøen og Harrestrup Å. Den menes anlagt nær møllegravens udløb i Gammelbodehavn omkring 1400.

Dens sluse ud til havnen blev ofte stoppet, og når man så åbnede den, væltede der så meget slam ud i havnen, at skibene, så små de end var, efterhånden ikke kunne gå ind til broen.

Det var i hvert fald ikke byens ekspansion, der nødvendiggjorde udfyldning i stranden til nybyggeri. Der var endnu store åbne marker og kratskove inden for biskop Absalons befæstning.

### **Udsigten til Slotsholmen**

Er der ikke meget spræl over gadebilledet i Gammel Strand uden for motorfærgernes sæson, så har man dog stadig den skønne udsigt til bygningerne på Slotsholmen – i forreste række Slotskirken og Thorvaldsens Museum. Hvor sidstnævnte enestående bygværk står, lå øen Skarnholmen, som har sin markante placering i det københavnske fiskeris historie. Her bødede og tjærede fiskerne deres garn, indtil Christian den Tredie skænkede øen til staden for oprettelsen af en bradebænk. Det er det, der nu hedder en ophalerbedding. Den har formentlig også fortrinsvis været benyttet af fiskere, der har haft bådeplads her om vinteren, og måske har øen også været stor nok til, at de fortsat har kunnet ordne deres garn i det bløde



*Fisketorvet ved Gammel Strand 1908. Op over husene rager det kullede Nikolaj tårn med kuglen, der var datidens tidssignal.*

enggræs på den nuværende Slots-  
holm.

I 1650 blev øen landfast med  
Slotsholmen, og det blev direkte  
forbudt fremtidig at anvende be-  
tegnelsen Skarnholmen.

Man har også udsigt til den sten-  
satte kaj på den modsatte side,  
hvor ringene, som fiskerkutterne  
fortøjede til i fisketorvets dage,  
sitter endnu. Det gør de også i  
Nybrogade, hvor fiskerkutterne  
hver formiddag lå i en lang række  
fra det sidste hyttefad til stedet,  
hvor kanalen slår sit skarpe knæk  
ved Frederiksholms Kanal.

## Frederiksholms Kanal

Vi passerer Stormbroen, hvor  
havnerundfarten har en lille an-  
lægsplads, og følger kanalen ud i  
retning af havneløbet. Dog noterer  
vi os i forbifarten, at broen ifølge  
sine inskriptioner er bygget i år  
1900. Det kunne man have gættet  
sig til ved synet af de imponerende  
lygtestandere, der flankerer broen,  
klunkestil for alle pengene.

Kvarteret mellem Stormgade og  
havneløbet er i historisk forstand  
af nyere dato. Der var endnu, da  
svenskerne stormede København i  
1659 – deraf navnet Stormgade,  
hvor hovedangrebet mod Vester-  
vold satte ind – åben strand på  
dette sted: Kalvebod Strand, over

hvis tilfrosne vande svenskerne gik  
til angreb og blev slået så blodigt  
tilbage.

Kort efter denne svenskekrigs  
afslutning i 1660 blev der udarbej-  
det planer for fæstningens udvi-  
delse, og i de følgende år blev der  
foretaget en vældig landvinding  
gennem opfyldning, så Sjælland  
på denne side blev landfast med  
Slotsholmen. Det viste sig dog hur-  
tigt at være højst uheldigt, idet  
vandet i Gammel Strand blev for-  
vandlet til det sureste brakvand.  
Derfor lod man under ledelse af  
videnskabsmanden Ole Rømer  
udgrave en kanal fra Gammel  
Strand til den ny kystlinie ude ved  
det, der i dag hedder Christians  
Brygge. Det var Frederiksholms  
Kanal, der herved opstod i 1681.

Det indvundne område kaldte  
man i begyndelsen dels Kalvebod-  
byen, dels Frederiksholm efter  
Frederik den Tredie, i hvis rege-  
ringstid landvindingen fandt sted.  
Navnet Frederiksholm er i forrige  
århundrede vandret ad Sydhav-  
nen til, men er altså bevaret i kana-  
lens og gadens navne, hvilket nok  
har forvirret en del gennem tiden.

Over kanalen fører foruden  
Stormbroen, Marmorbroen, byg-  
get 1739, Prinsens Bro og opkom-  
lingen ude ved Christians Brygge,  
Bryghusbroen fra 1935, der kan  
gå op og ned, hvad de andre ikke

kan. Den bevægelige bro havde en  
forgænger fra 1880. Prinsens Bro  
nævnes fra 1682, men den nuvæ-  
rende er »kun« fra 1898.

## Opvisning i kanalerne

Det er ikke mange år siden, man i  
Frederiksholms Kanal kunne leje  
robåde og ro rundt i hele havnen,  
som man ville, blot man betalte ti-  
meprisen, når man vendte tilbage.  
Københavnerdrengene satte i reg-  
len deres cykler i pant. Man kunne  
også leje robåde her i 1931, hvor  
udlejningen fandt sted oppe ved  
Stormbroen. Den 9. oktober dette  
år indfandt et par energisk udse-  
ende unge mennesker sig her og  
lejede robåden *Rosa*, alt mens der  
på Christiansborg blev forhandlet  
om et storpolitisk forlig om krise-  
love, hvilket havde afstedkommet  
en del tumulter på Slotspladsen,  
som havde medført voldsom politi-  
indskriden.

De to unge mennesker røede ud  
i kanalen, hvorpå den ene rejste sig  
op, tog en råber for munden og  
holdt en flammende politisk  
brandtale. Han skulle siden gøre  
sig en hel del gældende i dansk  
politik, for hans navn var Aksel  
Larsen. Mens tilhørerne fløkkedes  
langs bolværkerne, kom politi til  
stede og beordrede ham i land,  
idet han skulle anholdes. Larsen



*Frederiksholms Kanal. Billedet er udateret, og havde skibene ikke været ved at losse eller lade gods, kunne det godt have været taget i nutiden. Veteranskibe er ikke noget sjældent syn ved disse kajer. Dog vidner også manglen på parkerede biler om billedets ælde.*

svarede, at han havde masser af tid, for *Rosa* var lejet for fem timer. De roede videre og gjorde sig kraftigt bemærket undervejs; men inden politiet havde fremskaffet et velegnet fartøj, var Aksel Larsen gået i land i Havnegade og havde gjort sig usynlig. Hvorvidt andenmanden roede båden tilbage til Stormbroen, melder historien ikke noget om.

Kanalen har også ved andre lejligheder været brugt til opvisning – for resten også helt tilbage i 1720'erne, omend på en anden måde. Et par gange i årene efter Grønlands genopdagelse i 1720 hjemførte man unge grønlandere, der i deres kajaker gav opvisninger i Frederiksholms Kanal og Gammel Strand for et jublende københavnsk publikum. Og mere fremme i vor egen tid havde Journalistforbundets rundskuedag i 1959 arrangeret veritabel veneziansk gondolejls gennem kanalerne med en ægte italiensk gondoliere ved styreåren.

Der har også været andre politiske demonstrationer i kanalerne end Aksel Larsens i 1931. I 1946 stævnedes omkring 100 fiskerkuttere fra Tyborøn og »omegn« i protestsejls til København for at agitere for deres krav om bedre sikring af kanalen gennem Agger Tange, og de mindste af dem gik

op i kanalerne. De store havgående blokerede selve havneløbet.

Nu er der ikke længere bådeudlejning, hvor Aksel Larsen lejede jollen *Rosa*. Derimod udgør hele havnekajen langs Frederiksholms Kanal en såre centralt beliggende lystbådehavn. Her har Københavns Motorbådsklub omkring 60 både liggende, fortøjet dels ved en række kraftige fortøjningspæle oppe på selve gaden, dels ved aflåste træbroer nede ved vandspejlet. På den modsatte side ligger i reglen en del træskibe fortøjet ud for Kirkeministeriet og det gamle bryghus – i januar 1975 således den store skonnert *Edel* og den mindre *Rylle*, der liver vældigt op i havnebilledet, fordi den er malet knaldrød. Her var under den anden verdenskrig oplagt københavnernes højt elskede skovtursbåde *Gefjon* og *Kirsten Piiil*, der sejlede til og fra Bellevue om søndagen i 30'erne.

### Tøjhus havnen

I 1562 lod den navnkundige søkrieger Herluf Trolle anlægge et svovlhus og to stubmøller til krudtfremstilling på en skanse, der skød sig ud i Kalveboderne fra Slotsholmen. Svovlhuset blev i 1606 afløst af Christian den Fjerdes højryggede bryghus, som stadig står

der i al sin majestætiske pragt, omend det forlængst er overgået til andet formål.

Dette nævnes for at give indtryk af, hvordan havnefronten så ud den gang på dette sted. Vi spadserer over Bryghusbroen og befinder os nu på Slotsholmen. Før der blev ført motorgade under Knipelsbro i 1963, var Christians Brygge også hvad landtrafikken angår helt præget af havnen, hvor den nu er ganske domineret af almindelig biltrafik. Der ligger dog stadig skibe ved kajen af og til. Christians Brygge har det meste af dette århundrede været reserveret fragtrutebåde mellem Danmark og England, såvel engelske og skotske som danske, der har ligget i fast rutefart på Hull og Newcastle.

Vi må nu prøve at forestille os, at i begyndelsen af Christian den Fjerdes regeringstid lå Slotsholmens kyst et godt stykke inde i landet, regnet fra Christians Brygge, der naturligvis har navn efter den stoute konge fra 1600-tallet. Da han byggede Tøjhuset og den parallelle Proviantgård, blev de bogstavelig talt bygget ud i vandet. Slutteligt lod han opføre en bygning ud imod havneløbet, så husene lukkede sig omkring et firkanteret bassin, bortset fra en smal indsejling i den ene side. Så var Christian den Fjerdes orlogshavn fær-

dig. Her, skjult mellem høje bygninger, kunne man ganske ubemærket af eventuelle spioner rigge en flåde til, hvor man før havde måttet foretage disse arbejder på Bremerholm, der kunne iagttages af enhver gæst i byen.

Den ny orlogsbase blev i samtiden skildret som den næststørste og næstbedste i Europa, kun overgået af flådebasen i Venezia. Fra dansk hold mente man dog, at Københavns tøjhushavn måtte være nr 1 i Europa, hvad moderne effektivitet angår, og det har sandsynligvis været rigtigt.

Når skibene gled ind gennem den smalle indsejling, lagde de sig først hen til Tøjhuset, hvor de blev udstyret med sejl, tovværk, kanoner, ammunition og al anden nødvendig udrustning. Derefter blev de halet til midtfløjen, hvor de fik skibspapirerne om bord, og så gik turen videre til Proviantgården, hvor der blev udleveret brød, smør, flæsk osv. Endelig gik turen helt uden for tøjhusbassinets og om til bryghuset, hvor det højst nødvendige øl blev lastet. Vand var ikke noget, man drak den gang. Det var sundhedsfarligt.

Så var den stolte skude ellers klar til at stikke i søen.

Huset på tangen, der lukkede havnen, var galejbygningen, hvor et mindre antal galejer kunne ligge

beskyttet vinteren over og undergå mindre reparationer.

Havnen var færdig i 1603. Den blev tildækket i 1867, og i 1915 blev den omskabt til et yndefuldt anlæg, Bibliotekshaven. Det kongelige Bibliotek ligger, hvor Christian den Fjerdes galejbygning lå. Inde i den smukke have kan man endnu se skibenes fortøjningsringe i Tøjhusets mur.

### Leda med svanen

Umiddelbart ud for indsejlingen til Tøjhushavnen havde kongen på en sandgrund mellem Slotsholmen og Amager ladet opstille, hvad man siden kaldte byens var-tegn, »et fruentimmer,« som Thurah udtrykker det i *Den danske Vitruvius*, »som ganske nøgen i naturlig størrelse forestilles stående på en høj, rund støtte og havendes hos sig en svane, der stikker sit næb i hendes mund, altsammen af sten, net og zirlig udhuggen ...«

Skønt der altså var tale om Leda med svanen, kaldte man efter den tid sandbanken for Havfruegrunden.

Pontoppidan har også omtalt dette monument i samme tidsalder som Thurah, 1700-tallet. Vi gengiver ham på hans egen kuriøse skrivemåde, det giver et ganske godt tidsbillede:

»Den høye Steen-Stytte, som staaer bag ved i Havnen, og gemeenlig udgives for Stadens Var-Tegn, lod Christian IV Ao 1611 føre fra Lund til Malmøe og derfra over Isen til Kiøbenhavn. Hvad dens dobbelte Figur af et Menneske og en Svane egentlig skal betegne, er en uvis Gisning, som jeg ikke indlader mig i.«

Der kan vist ikke være tvivl om, at den meget lærde mand, hofpræsten Pontoppidan, udmærket vidste, hvad sagen drejede sig om; men det var godt nok noget slemt hedensk værk. Det var jo selveste himmelguden Zeus, der kom til Leda i en svanes skikkelse og med hende ved samme lejlighed avlede tvillingesønnerne Kastor og Pollux. Leda var den spartanske konge Tyndareus' gemalinde. Sådan noget kan en fornem teolog naturligvis ikke inklade sig på at forklare.

Monumentet måtte nedtages i 1795, da man af hensyn til den øgede skibstrafik var nødt til at fjerne hele Havfruegrunden. Desværre ser det ud til, at Leda og svanen uden videre er blevet solgt til private, men man har ikke kunnet finde nogen papirer herom. Det fortælles, at den i slutningen af 1800-tallet lå i en baggård eller have på det forreste stykke af Frederiksberg Allé, men også herfra

forsvandt monumentet sporløst! Erik Pontoppidan havde vist gerne set, at det allerede var forsvundet i hans tid.

### **Christian den Fjerdes børs**

Vi runder nu den sortladne ministerialbygning, som angiveligt har fået denne kulør af hensyn til udsynet fra Knippelsbro og havnen. Bygningen er derved gjort mindre dominerende, end hvis den havde været f.eks. hvid. Så er vi ellers på vej op i Slotsholmsgade. Den var oprindeligt en havnegade ligesom Nyhavn, men kanalen blev dækket til i 1865. Den blev af nærliggende grunde benævnt Børsgraven. Siden var Slotsholmsgade i en år-række en vigtig hovedgade, idet Knippelsbroen i sidste halvdel af forrige århundrede udgik her fra.

Så er der Børsen – Christian den Fjerdes børs. Men lad os lige springe endnu længere tilbage i tiden end Christian Firtals tildels glørværdige æra. Tilbage til Christian den Andens tid. Denne med rette meget omdiskuterede monark var den første i Danmark, der tog reklamen i anvendelse – og det endda i den helt store stil. Til stor fortrydelse for Hansesæderne og især Lybæk, som beherskede sø-handelen på Danmark, sendte Christian den Anden skrivelser ud

til alle Europas store købmandsfyrster om at skikke folk til København for at oprette handelskontorer, som ville blive tilstået alle friheder. Det gjaldt dog især englændere og russere, der passende kunne mødes i København og handle med hinanden, så behøvede de hver især ikke at sejle så langt.

Alle handelsmæssige friheder for alle lande? Var det frihavns-tanken, han var inde på? Hvis det var tilfældet, var det ærgerligt, han blev vippet af pinden, for ellers var Danmark vel kommet Livorno i forkøbet og havde oprettet verdens første frihavn!

Men Christian den Anden havde i hvert fald store syner om at gøre sin hovedstad til stabelstad for hele Østersøen. Det faldt ikke i hans lod at realisere dette forehavende; men i det følgende århundrede var tiden inde, og den rette mand sad ved statens ror. Christian den Fjerde. At han ikke var den rette mand til at blande sig i europæiske krige, er så en anden sag.

Christian den Fjerde foretog vældige udvidelser af den gamle havn ved Øresund, som ellers ikke havde forandret sig meget siden Absalons dage. De civile havneanlæg behøvede ingen udvidelser af betydning i mere end 200 år efter

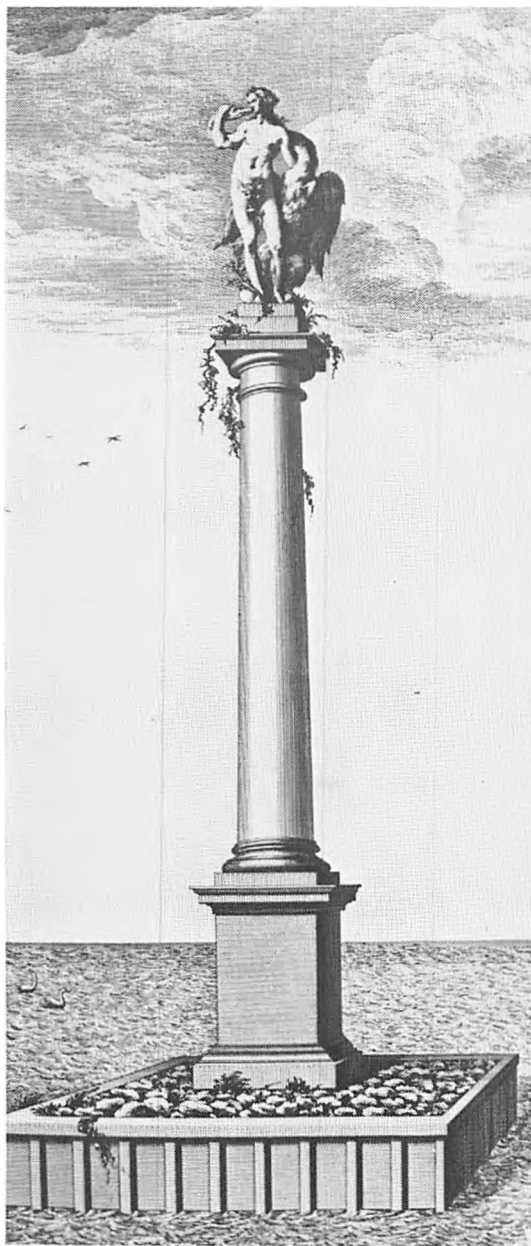
den gæve renæssancekonges død.

Børsen hørte med i billedet. Den var ikke bare en fondsbørs, altså pengebørs, som vi har kendt den, næ're, det var fra starten en rigtig handelsbørs – et vældigt supermarked for både en gros og en detail-handel, endda i internationalt format. Skibene kunne lægge til kaj på begge sider af den karakteristiske bygning, som først og fremmest var tænkt som et ud-salgssted for varer, der kom hertil ad søvejen. I stueetagen var der indrettet 20 handelsboder, hvor man faldt de grovere varer. På første sal var der 36 »kramboder«. Alle boder kunne lejes og blev det naturligvis fortrinsvis af købmænd. Kongen lejede bygningen ud til en sammenslutning af københavnske købmænd, som kunne stå for den individuelle udlejning. Det blev efterhånden til, at det var Grossererersocietetets Komité, der stod for Børsen, men det hører en langt nyere tid til. Den blev omdannet til fondsbørs ved en gennemgribende ombygning i 1857.

Nu er fondsbørsen fraflyttet Christian den Fjerdes kuriøse bygværk (og er flyttet ad Fønnesbech til), men det hindrede naturligvis ikke, at man i 1974 fejrede Børsens 350 års jubilæum. Christian den Fjerde oprettede i 1624 det danske postvæsen – med postkontor på



*»Københavns Vartegn«  
kaldte man dette monu-  
ment, som Christian den  
Fjerde lod rejse midt i  
strømmen mellem Slots-  
holmen og Amager i  
1611. Vartegnet fik siden  
en krank skæbne.*



den nyåbnede børs. Børsens post-kontor er nu nedlagt. Landets regentpar samt statsministeren deltog i jubilæumsfesten den 26. november – mens 100 000 uden for demonstrerede mod den katastrofale arbejdsløshed. De stormede ikke Børsen, fordi det var noget helt andet, det gjaldt.

Derimod blev Børsen stormet af ophidsede demonstranter i 1918.

### **Stormen på Børsen**

Under den første verdenskrig satte 667 danske søfolk livet til ved krigsforlis, selvom Danmark var neutralt. 305 skibe på ialt 281 834 tons gik ned.

En salig guldregn var samtidig, under verdenskrigens store gulasch-kehraus, dalet ned over de danske dampskibsselskaber. Der var run på aktier i alle nydannede selskaber, og gamle aktier gav udbytter som aldrig før. Rederierne Norden, Danmark, Dansk-Fransk og Torm kunne notere 100 procent i udbytte på deres aktier. Alle andre rederier lå noget lavere, men spandt også guld i tønnevis.

Det blev så galt, at DFDS' direktør, Cold, blev nødt til på Børsen at råbe vagt i gevær. Han erklærede åbent, at DFDS' aktier stod i alt for høj kurs, og at de på unaturlig måde var blevet gjort til lokkemad

for spekulanter. Det bevirkede straks, at DFDS' aktier røg 53¼ point ned. Men de rev andre med sig i faldet.

Norden faldt med 32½ point, Dannebrog med 23, ØK med 27½ osv. Lad os citere en af datidens aviser: »Børsens haussister udslyngede de groveste forbandelser over Colds hoved. En enkelt børs-herre krævede, at Cold skulle hænges i børsrampens højeste træ, og en anden kendt spekulant foreslog at gå i protesttog til direktørens bolig og prygle ham.« Det var i 1916.

Der var altså lagt godt i kakkelloven, og syndikalisterne fik vind i sejlene. 11. februar 1918 stormede de Børsen under ledelse af den navnkundige sadelmager Thøger Thøgersen og den ikke mindre kendte redaktør og forfatter Christian Christensen. Omkring 300 slap ind i børsalen under råbene: »Ned med blodsugerne!« Da politiet huggede ind på dem, nåede alle på nær 11 at slippe væk. Der var andre aspekter i sagen end den grove spekulation i skibsaktier, for mens dansen gik om guldkalven, var der stor nød i københavnske arbejderhjem. Men søfolk og havnearbejdere stod i forreste gelede. Selvom toppen blev klippet af kæmpeprofitterne på skibsaktier, var harmen blandt sø-

folk overordentlig stor efter krigens afslutning. Rederne gav ikke erstatning til de sømandskoner, der havde sultet under krigen. Men de skænkede de danske søfolk et prægtigt monument ved Langelinie.

### **Finlapper og pæreskuder**

I 1645 blev der opført 6 sammenhængende renæssancehuse med gavl ud imod den nuværende Børsgade – som naboer til Børsen udefter. De blev kaldt »De seks søstre« eller Nybørs og gav op gennem tiden bolig for mangan djærv islandsfarer og skipper i det hele taget. Husrækken blev nedrevet i år 1900 for at give plads for Privatbankens pompøse hovedsæde.

Ud for Nybørs havde finlapperne deres faste anløbsplads fra midt i 1700-tallet og frem til dette århundrede. Det var finske skonerter, der hvert forår, når isen var brudt op i Bottenhavet, kom med træ fra de lappisk-finske stor-skove. Pæleværket her blev 1902-03 afløst af en muret kaj betydelig længere ude, så Børsgade i dens nuværende bredde opstod og finnerne blev forvist til den ny tømmerhavn.

Når man bevæger sig ind langs kanalen, kommer man til Børsbroen, den næstyingste af broerne i

dette kanalafsnit, bygget i 1880. Den lavliggende Christian den Fjerdes Bro, som man kommer til under Knippelsbro, blev først føjet til i 1963. Den første Holmens Bro var en træbro, opført 1583; men den blev i lighed med Højbro erstattet af en stenbro i 1634, da byen skulle tage sig så fordelagtigt ud som muligt ved kongesønnens bryllup dette år. Den nuværende stammer fra 1879.

Da havnekommissionen i 1744 forordnede bestemte anløbspladser for skibe med særlige laster, blev det bestemt, ikke blot at finnerne skulle lægge til ved Nybørs, men at resten af kanalen ind til Højbro skulle benyttes til losning af konsumvarer og brændsel. Det er vel derfor, man helt op til vor tid har solgt æbler og pærer og allehånde grøntsager fra skibe ved denne kaj og gør det endnu, selvom varerne ikke længere bliver sejlet, men kørt til kajen over for Holmens Kirke. Nu ligger de gamle pæreskuder der og er rigget til med hele »sommerhuse« på dækket, hvor fra man flytter handelsboderne ud om dagen og tager dem ind igen om natten. En stor del af året ligger de i vinterhi.

I lidt ældre tider blev varerne sejlet til kajen hver morgen, når de blev hentet på Stevns, og et par gange om ugen, når der var tale



*Udsigt fra Ved Stranden i 1914. Den Højbro, man ser i midten af billedet, stammer fra 1879. Den blev spærret i august 1974 og gjort bredere, men de karakteristiske rækværker blev genopsat, inden broen påny blev åbnet for trafikken den 15. juni 1976.*

om æbler og pærer fra Femøs og Fejøs bugnende frugthaver. Når man gik til kaj, blev masten lagt ned, og en handelsbod blev rigget til, samtidig med at man, dengang som nu, satte masser af varer op på fortovet. Nu lejer man ikke blot kaj- og fortovsplads, men hele skuden med hvad dertil hører af kommunen. Man må ikke længere stille frugtkasserne direkte på fortovet. Varerne, og nu er der jo tale om meget andet godt end frugt, skal placeres mindst 1 meter over fortovet, altså på en bænk. Den gemmer man også om natten inde i »sommerhuset«.

Og så er vi i øvrigt nået tilbage til udgangspunktet – Højbro og Absalons statue på Højbro Plads. Man kan sejle stort set samme tur med havnerundfarten, men har man næse for det, er det mere interessant at gå.



*Børsgade med Børsen yderst til højre og en af »pæreskuderne« til venstre.*

# Det gamle Bremerholm

## Østergård

I Vingårdsstræde 6 ligger en bygning, der bag sine grå mures puds gemmer et af middelalderens få stenhuse, Østergård. Bygningen går ud i ét med sine naboer, og hele molevitten hører til Magasin, der har restaureret den gamle bygning efter alle kunstens regler og lidt til.

Man mener, at den gamle Østergård, hvis hvælvede kældre er bevaret, er opført på foranledning af Erik af Pommern, der i 1416 lagde København ind under kronen, mens den tidligere havde hørt under Roskilde bispestol. Absalonsvolden, der endte ved kysten tæt ved Vingårdsstræde, var gennem tiderne blevet forstærket, og man ved, at der ved indsejlingen til Dybet mellem Sjælland og Bremerholm har stået et rundt fæstningstårn, kaldet Kringelen. Resten af det blev fundet, da man i 1873 udgravede grunden til Magasins hovedbygning ud imod Kongens Nytorv. Man har gættet på, at Østergård har afløst en mindre bekvem tårnbolig for en kongelig foged, der har haft opsynet med skibsfarten og har sørget for opkrævning af de kongelige

afgifter af markedshandelen ved Nikolaj Plads. Under kong Hans blev Østergård til Vingården.

Som tidligere nævnt blev det smalle farvand her, Dybet, tildækket efter Københavns belejring i 1536. Før den tid har øen Bremerholm næppe været meget større end fra Dybensgade til Nationalbanken; men nu kom der gang i sagerne. Kong Hans havde nemlig ladet anlægge et skibsværft på øen. Præcis hvornår ved man ikke, men Hans regerede fra 1481 til 1513 – i Danmark altså. Han var jo en tid konge i hele Norden (Kalmarunionen).

## Holmens oprindelse

Bremerholm nævnes første gang skriftligt i 1510, da der blev opført en skanse på øen, formentlig til forsvar for orlogsværftet, som kong Hans lod anlægge. Før den tid havde Danmark ingen permanent krigsflåde. Når kongen skulle drage i ledning, lod han budstikken gå land og rige rundt til sine adelsmænd, som så måtte stille med udrustede skibe og mandskab. Når man var vendt tilbage, bedækket med hæder eller skam,

blev flåden hjemsendt og altså spredt for alle vinde. Det var naturligvis ikke nogen særlig praktisk ordning.

Det fik kong Hans altså lavet om på. På Bremerholm og en ø i Nakskov Fjord gik man i gang med at opbygge en særskilt krigsflåde, som skulle være i permanent beredskab hele den isfrie del af året og ligge i vinterhi i København fra sent på efteråret til tidligt på foråret.

Dette initiativ indvarslede en formelig dansk storhedstid til søs, omend det var andre, der videreførte det stolte værk. Christian den Anden fulgte sin far godt op. Økserne klang og savene sang på Bremerholm, hvor indforskrevne nederlandske og hamburgske tømmermænd byggede skibe på livet løs. Man har hævdet, at det var bremere, og at Bremerholm er opkaldt efter dem, men det er nok en skrøne. En »bræme« var på gammeldansk en busk, heraf »bræmbær«, som siden er blevet til brombær! Øen har været bevokset med vilde buske.

Omkring 1520 begynder de at vise sig i Østersøen, de »havets stolte svaner« – under kommando af markante navne som Jens Holgersen Ulfthand, Otte Rud og Søren Norby. At Christian den Anden må drage i landflygtighed, sætter

ikke nogen stopper for aktiviteterne på Bremerholm, hans efterfølgere sætter dem yderligere en tak i vejret.

Omkring 1540 kan man slå fast, at Danmark har det sømilitære herredømme over Østersøen fra Gotland og Øsel til Skagerrak – baseret på en mægtig orlogsflåde. Herredømmet blev bevaret helt frem til omkring 1630, da svenskerne overtog det.

Bremerholm udvidede sig hastigt gennem opfyldning og inddragelse af en lille holm, der lå omkring Tordenskjoldsgade 25-27, og kom relativt hurtigt til at omfatte hele det område, der nu kaldes Gammelholm. Det oprindelige Bremerholm derimod – inde omkring den gade, der i 1932 antog øens navn – overgik til staden, og orlogsværftet flyttede ud på nyindvundet land. I 1606 udgravedes en kanal op gennem den nuværende Havnegade og Holmens Kanal til Kongens Nytorv, og den gamle Bremerholm var helt afskåret fra orlogsværftet, som herefter i reglen blot benævnes Holmen. Byens befæstning førtes ud langs kanalen og sluttede ved Bremerholms gamle skanse, hvor der i mellemtiden var blevet opført en ankersmedie. Den blev af Christian den Fjerde ombygget til Holmens Kirke, indviet i 1616. I

kanalen ved kirken oprettedes havnens toldbod. Endnu ses i det murede bolværk ringene, hvortil man fortøjede de skibe, der skulle under toldvæsenets behandling.

### **Holmens faste stok**

På det oprindelige Bremerholm, som nu er Nikolajkvarteret eller »Mindeflet«, lod Christian den Fjerde opføre skipperboder – boliger for »Holmens faste stok«. Denne betegnelse holdt sig helt frem til indførelsen af den almindelige værnepligt efter enevældens afslutning. »Boderne« var boliger for søens folk og en stor del af arbejderne ved skibsbyggeriet.

Andre af »arbejderne« havde bolig i Trunken, et uhyggeligt fangehul ude på Holmen, hvor misdædere sov om natten, lænkede til hinanden. Det var ikke blot militære lovovertrædere. Også civile kunne dømmes til slaveri i jern på Bremerholm for grove forbrydelser.

Gaderne i skipperbyen ved Nikolaj Kirke fik naturligt nok navne med tilknytning til søen. Nu er kun Laksegades navn bevaret – og så Admiralgade, men det er i en lidt anden kategori af gadenavne.

Hummergade, der også stammede fra Christian den Fjerdes tid, forsvandt i 1950'erne. Bremerholm hed U'kegade, senere Holmens-

gade. Holmens Kanal hed Størestræde.

Der skete en vældig udvikling i skibsbyggeriet under Christian den Fjerde, og behovet for nye skipperboder opstod. De blev bygget ude på åbent land – umiddelbart inden for det sted, hvor den ny Østerport blev opført i 1647 samtidig med udretningen af Østervold fra Nørrevold til stedet, hvor Kastellet siden kom. Volden gennem Gothersgade blev derefter sløjft, og København var blevet omtrent dobbelt så stor.

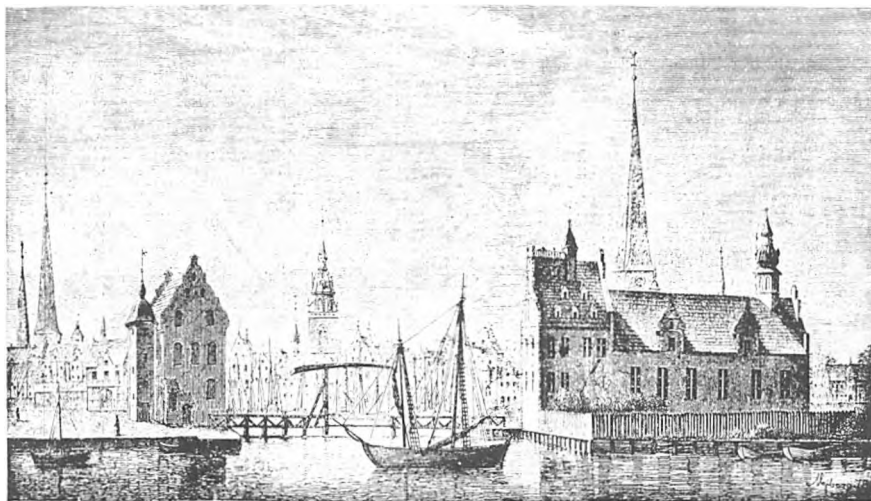
Nyboder kaldtes den ny skipperby, og den kom unægtelig til at holde længere end de gamle boder ved Nikolaj, omend der kun er et enkelt af de oprindelige huse tilbage. Det er Sankt Pauls Gade 20, der er indrettet som Nyboders Mindestuer. Det er ikke blot søfolk, der fik bolig her, men også tjenestemænd på Holmen. Kongens nye boder blev påbegyndt 1632 og stod færdige i 1641.

»Holmens faste stok« var stavnsbundne til deres boliger i Nyboder. Når klokken ringede fra Nyboders vagt – bygningen er bevaret – var det signalet til, at man måtte se at komme ud af fjerene for at kunne møde rettidigt. Skulle en søn af en familie i Nyboder giftes, måtte tilladelse forud indhentes i admiralitetet! Hver måned skulle

familiefaderen i Proviantgården ved Tøjhushavnen hente familiens månedsration af rug, gryn, ærter, salt, kød, flæsk osv., udvejet nøje for hver eneste person i husstanden. Hvis en Holmens mand dristede sig til at sælge af sin kost, blev han idømt 3 gange 27 slag af tampen. Solgte han i en kæfert nogle af »kongens klær«, kostede det to gange 3 gange 27 slag. Ikke des mindre var det såre almindeligt, at disse forseelser blev begået. Folkene har vel ræsonneret som så, at man fik jo alligevel tamp for et godt ord, så en dragt prygl mere eller mindre betød ikke alverden.

### Kongens store interesse

Christian den Fjerde var kendt som en særdeles nidkær og grundlig hersker, som blandede sig i de mindste småting; men som denne grundighed kunne udarte til småligt pedanteri, kunne den naturligvis også optræde i en mere prisværdig forklædning. Kongen fulgte nøje alt, hvad der foregik på hans elskede orlogsværft. Selv havde han lært skibsbyggeriet grundigt i udlandet, og han var fuldblods sømand. At han også var en fremragende skibsarkitekt, hører med i billedet af hans opbygning af Holmen til noget af det mest moderne i Europa.



*Parti ved Holmens Kanal i 1620. Forrest i billedet til højre den gamle ankersmedie fra 1563, der den 5. september 1619 blev indviet som kirke for søens folk.*

H.D.Lind skriver i 1889 i bogen *Kong Kristian den Fjerde og hans Mænd på Bremerholm*:

»Han lod sig undertiden indfinde kl. 4 om morgenen på de steder, hvor de publiqve arbeider dreves, og han kunne ikke lide, at håndværksfolk holdte op med deres arbejde for at hilse på ham«. Man mødte med andre ord på arbejdet, før fanden fik sko på!

Talrige gange efter hans død blev der anket over, at hans søn og efterfølger, Frederik den Tredie, sjældent viste sig på Holmen. Da han i 1661 inspicerede skibsbyggeriet, gav det anledning til krigsryg-

ter, så sjældent satte han sine ben på Holmens fortræffelige orlogsværft.

Hans far overværede søsætningen af et overordentlig stort antal krigsskibe, og han fandt selv på navnene til dem. Det var skibe som *Lille Fortuna*, *Hvide Due*, *Blå Due*, *Musen*, *Rosen*, *Jacob Galej*, *Unge Hjort*, *Makvellen*, *Krokodil*, *Den forlorne Søn* og – *Mælkepigen!* Blot for at tage nogle få. Forfatteren og journalisten Otto Ludwig hævder i en lille sjov bog om slangudtryk og deslige, at han også gav sine skibe navne som *Stinksoen*, *Gumphønen*, *Skipperlabskovs* og – *Fladlusen!* De

må stå for Otto Ludwigs regning. De lyder for resten ikke spor usandsynlige ...

Et udslag af kongens store bevågenhed for Holmen var også lønningen over voldgraven og gennem volden i nuværende Gothersgade, som han lod anlægge for hurtigt at kunne komme fra Rosenborg til Holmen ad den dækkede vej bag voldkronen. Befæstningen førte direkte ud til Holmens hovedindgang ved den gamle Nationalbank. Gaden Lønporten har bevaret mindet om denne smutvej.

### **Holmen i 1700-tallet**

Skibsbyggeriet blev i slutningen af 1600-tallet flyttet til den kunstige ø Nyholm på Christianshavn, men flådeetablissementet på Gammelholm blev bevaret. Man udrustede skibene her og fremstillede master, sejl osv. i mere end 150 år endnu.

En god skildring af værftet giver Nicolai Jonge, der levede fra 1727 til 1789 og i øvrigt var søn af en skibsmåler på Børsen. Han fortæller, at man på Holmen ser alle pladser vrimlende med lutter arbejdsomme mennesker, som »med fyrighed og lyst forretter deres foresatte arbejde, hvortil de er kommanderede. Ofte bliver noget

vist arbejde foresat et kommando matroser at fuldføre een dag, og endskønt de undertiden ved en overdreven desto større flitighed fuldfører det foresatte arbejde i kortere tid, så har de lov at forlade pladsen, så snart det forsagte arbejde er fuldbragt af dem.«

Man havde altså allerede i 1700-tallet indført akkordarbejde på Holmen!

Foruden en reparationsdok nævner Jonge en række værksteder, smedie, reberbane osv. samt hovedmagasinet, der bestod af to lange fløje med en forhøjet midterpavillon. Det lå, hvor Holmens Kanal slår det store sving ved Niels Juels statue. De lange fløje strakte sig langs kanalen, dels i retning af Kongens Nytorv, dels i retning af Holmens Kirke, og midterpartiet lå på hjørnet af Holbergsgade og Holmens Kanal. Det blev ombygget efter nedlæggelsen af Holmen og tjente fra 1863 til 1911 som domicil for Studenterforeningen. Med øjeblikkelig varsel kunne man fra hovedmagasinet udstyre selv det største skib med sejl, anker, takkelage osv., som blev stuvet i pramme og sejlet om til den nuværende Havnegade eller til Nyholm, hvor skibene lå.

»Udi frontispicen ses Neptunus og Minerva i sten udhuggen,« fortæller Jonge om hovedmagasinet

pavillon – gud og gudinde for henholdsvis søfart og kunst, viden-skab og håndværk. I pavillonens tårn hang en klokke, der ringede, når Holmens mandskab skulle påbegynde deres arbejde. I bygnin-gen fandtes foruden en del kontorer også et museum med skibsmo-deller, modeller af maskiner samt en mængde matematiske instru-menter.

»Ved den ene ende af reberba-nen,« hedder det et andet sted i beretningen, »ses en gammel byg-ning, hvor bremerne i fordums tid har haft en kirke samt en kirke-gård, hvor nu kanalen er gravet. Denne bygning bruges nu til et magasin for spundet hamp og tjæ-ret garn.«

Det første er ikke rigtigt. Jonge mener som mange andre før og efter ham, at de første skibsbyg-gere på Bremerholm var bremere, hvad de næppe har været. Bygnin-gen, han omtaler, er opført i 1579 og eksisterer såmænd endnu inde bag Charlottenborg! Selvom den i masser af år har været en del af billedhuggerskolen, kaldes den stadig garnmagasinet!

Den kanal, Jonge omtaler, gik fra Holmens Kanals »bund« om-trent oppe ved Kongens Nytorv bagom garnmagasinet og ned langs en adskillige hundrede me-ter lang reberbane, der strakte sig





*Holmens Kanal, mens der endnu var vand i den – tegnet 1861 af Heinrich Hansen. Den store bygning til højre er hovedvagten for orlogsværftet på den anden side af kanalen, som få år efter blev erstattet af det nuværende boligkvarter Gammelholm.*

fra havneløbet til Charlottenborg. Den synes tilnærmelsesvis at have haft samme forløb som Peder Skrams Gade nu. Kanalen blev benyttet til friskning af vandet i »den rigtige« Holmens Kanal.

Nicolai Jonges beskrivelse af København kan ellers benyttes endnu som et udmærket topografisk opslagsværk. Dets titel var lang, tung og knudret: *Den kongelige Hoved- og Residentz-Stad Kiøbenhavns Beskrivelse, fremstillende Stadens Tilstand, Beskaffenhed og Mærkværdigheder i en sammenhængende Orden i de ældste, mellemste og nyeste Tider*. Første bind kom i trykken i 1783 og andet bind 162 år efter – i 1945!

Ikke længe efter, at Jonge havde skrevet de citerede linier, udbrød en brand i den såkaldte »dellehave«, et oplagssted for kul, brænde, brædder og planker. Det blev hurtigt et kæmpebål, men da ilden bar over kanalen mod skipperboderne på den anden side, gik det ikke så meget ud over selve Holmen. Derimod rasede branden på den anden side af kanalen i tre dage, og den nåede at æde sig frem gennem de tæt befolkede indre bydele til Nørrevold og Vestervold. Det var den anden storbrand i 1700-tallet, den første var i 1728, den anden 1795. Omtrent en fjerdedel af byen blev lagt øde, og 941 ejen-

domme i 55 gader blev flammernes bytte.

### Holmens topografi

Da englænderne ødelagde Orlogsværftet og sejlede bort med den danske flåde i 1807, fik installationerne på Gammelholm naturligvis heller ikke lov til at forblive uantastede; men det var på Nyholm, dette ejendommelige krigsdrama nåede sit melodramatiske højdepunkt. Det behandles nærmere, når vi skal kikke på de militære christianshavnske øer og halvøer.

Gammelholm blev nedlagt som militært etablissement i 1859. Her skal Holmen skildres efter et kort, som blev trykt nogle år før værftets ophør. Vi bruger de nuværende gader og bygninger til anskueliggørelse af de datidige bygningers og andre lokaliteters omtrentlige beliggenhed.

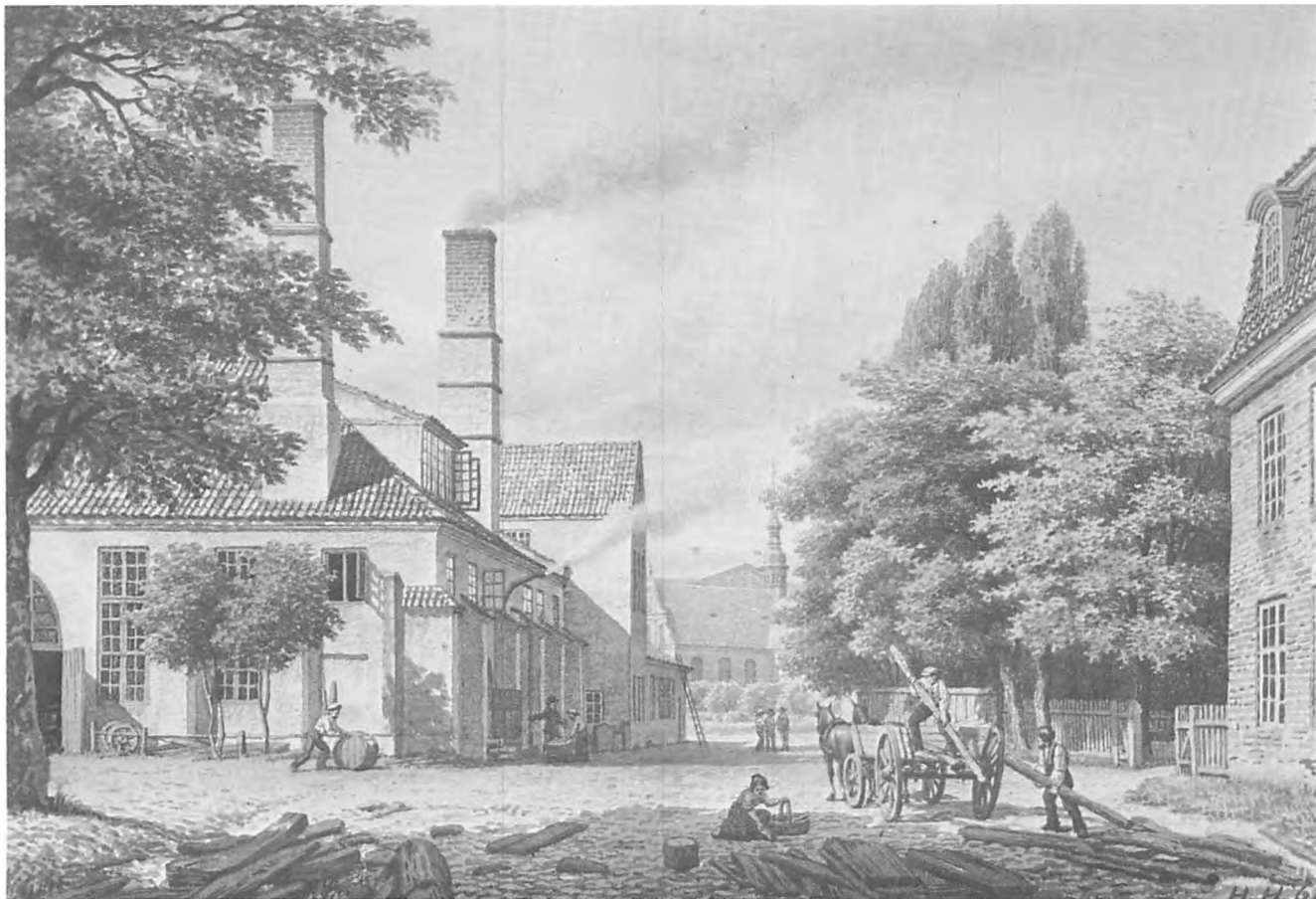
Der var tre indgange til Holmen. Hovedindgangen lå over for Overformynderiets bygning, hvor man gennem en port kom ud på broen, der førte over kanalen. Holmens Kanal gik fra Kongens Nytorv via Niels Juels statue og ned gennem Havnegade til Børsbroen. Indgangsporten lå i Størestræde, som gik mellem Holmens Kirke og skipperboderne overfor, hvor nu

bl.a. Overformynderiet ligger. De brændte alle i 1795. »Numrene« kaldte man i øvrigt disse huse, fordi de helt tilbage fra Christian den Fjerdes tid var mærket med numre i stedet for, som ellers brugt, med udhængs- eller murskilte.

Straks når man kom over broen havde man til venstre opsigtsbetjentens lille hus og midt for en stor bygning, der rummede ministerialkontorer og admiralitet. Godt ude til højre lå, i Havnegade over for Børsen, nogle store komplekser, som rummede vejerbod, sprøjtehus, mange kontorer af forskellig art samt klejn-, grov- og ankersmedie.

Ved siden af lå værftchefens stavelige bolig og store have og en øphalerbedding, som lå netop hvor Niels Juels Gade løber ud i Havnegade. Følger vi Havnegade mod nord passerer vi en bygning med sejlmagasin og tømrerværksted og straks efter sejlmagerværkstedet og sejldugsvæveriet. Derefter lå en dok, som vist aldrig kom til at fungere efter hensigten. Og så kom den lange reberbane, som løb op til Kongens Nytorv omtrent ad Peder Skrams Gade.

Når vi anbringer os her og skuer indefter har vi foran os på det store, delvis åbne værftsområde ekvipagemesterens bolig og meget



*Den vestlige ende af Gammelholms flådeetablisement, tegnet af Heinrich Hansen under dets afvikling i 1861. I baggrunden Holmens Kirke. Beslutning om nedleggelse af orlogsværftet blev truffet i 1859.*

store have midt i Niels Juels Gade, en jernplads, en kulplads og et bødkerværksted.

Ad en smal gangbro kommer vi over kanalen oppe fra Kongens Nytorv, som følger reberbanen. Her ligger det mægtige chalupskur, en kontorbygning for bådebygningsmesteren, hvori Holmens læge også har lokaler, et barkasse-skur og et begkøgeri. Så kommer den store mastegrav dybt ind på Gammelholm, hvor nu Øresunds-bådene lægger til. Den beskyttes ud imod havneløbet af Smaløen, hvor der er søbadeanstalt for militærpersoner og elever fra en hel del københavnske drengeskoler. Rædslerne her, når ungerne blev tvunget til at svømme i oliepøle, ekskrementer og døde rotter, er malende skildret af mange kendte skribenter, bl.a. Viggo Hørup.

Straks på den anden side af mastegraven ligger porten *Frossenborg*, udgangen til den yderste ende af Nyhavn. *Skulkenby Vagt* kaldtes den også. Så var der ellers en mur op til universitetets botaniske have, som lå, hvor nu Charlottenborgs udstillingsbygning samt bebyggelsen mellem Heibergsgade og Holbergsgade ligger. Bortset fra denne have og Den kongelige Mønt ved det nuværende posthus i Holbergsgade, var hele Gammelholm militært. Møn-

ten mindes i øvrigt endnu i navnet på et værtshus i Holbergsgade.

Oppe ved Brønnums Café på Kongens Nytorv lå den tredie indgang til Holmen, og tæt inden for denne lå det tidligere omtalte garnmagasin, hvis bygning eksisterer endnu. Gæthuset, som lå midt i Tordenskjoldsgade og lidt ind over Det kongelige Teaters grund, hørte ikke til Holmen. Det var det kongelige kanonstøberi, men dets største »kunde« har sikkert nok været marinen. Gæthuset var ved Holmens nedlæggelse militær højskole – for landkrabber vel at mærke.

Tilbage ad Holmens Kanal har vi magasinbygningerne med den omtalte pavillonbygning i midten, som blev bevaret. Den lå, hvor forsikringsselskabet Hafnia nu har til huse. En tavle på bygningen fortæller, at Studenterforeningen »boede« i dens forgænger, som blev nedrevet i 1911. Studenterne kaldte huset *Slavekirken*, fordi de unge herrer i åndernes rige var af den opfattelse, at huset havde tjent som kirke for de stakler, der var idømt slaveri i jern. Men det var altså en del af hovedmagasinet. Slavernes kirke var forlængst forsvundet, da Holmen blev nedlagt, men den lå ovre midt i Tordenskjoldsgade, hvor også deres skrækkelige fængsel Trunken var

beliggende. Den synes ikke at have overlevet branden i 1795 og kirken ejheller. Slaverne blev siden pint og plaget i Stokhuset ved Østervold i stedet. Navnet Stokhuset kom af, at fangerne om natten fik håndleddene låst inde i en »stok«, så det var en fysisk umulighed for dem at stikke af.

En kirkegård for slaverne lå i udkanten af Holmen. Da man udgravede grunden til den del af Det kongelige Teaters kompleks, der ligger på hjørnet af Heibergsgade og Holmens Kanal, fandt man en hel del brunede kranier og benræde i undergrunden. Rester af mennesker, der sikkert har været lykkelige ved over dødens tærskel at slippe for et liv i helvede.

### **Gammelholm blev ikke grøn**

Arkitekten G.F.Hetsch havde i 1844 udarbejdet en plan for, hvad der skulle ske med Gammelholm, når militæret rømmede den. Skade blot at riget fattedes penge – den gang som nu. Hetsch havde placeret beboelsesejendomme mellem smukke haveanlæg med en løvhængt promenade ude langs havneløbet, altså i den nuværende Havnegade.

Det var der ikke råd til. Der skulle skillinger i den slunkne statskasse, og hele molevitten blev

udstykket til spekulanter. Der blev bygget relativt dyrt ud til de nyanlagte gader, som meget à propos fik navne efter skiftende tiders søhelte – ejendommelig nok glemte man helt Christian den Fjerde! Men inde bag den prangende facade blev det rene slum skamløst smækket op af datidens boligkajer, der levede fedt på underbetalte arbejderes elendighed. Først i 1960 og de følgende år er en sanering påbegyndt af alle disse elendige side- og baghuse. Saneringen begyndte inde bag hjørnet af Nyhavn og Havnegade, hvor boligene var sundhedsfarlige, allerede før de første beboere var flyttet ind. Det var de huse, man smækkede op i den gamle mastegrav uden at sørge for ordentlige fundamenter. De første »lejere« fik lov at bo der gratis mod at forsøge at få bugt med fugten, der drev ned ad væggene. »Svamperne« blev disse stakkels pionerer kaldt.

Når husene omsider var tørlagte, blev de vippet ud med alle deres nyerhvervede sygdomme og svagheder, og de betalende indvånere rykkede ind i skidtet.

Men stadig i mange årtier dukkede Holmens mastegrav op som et spøgelse fra fortiden i form af triste pletter på tapeterne.

Bebyggelsen af Gammelholm var påbegyndt 1861. 1864 blev Holmens Kanal dækket til, og den brede gade, vi kender i dag under dette navn, opstod det følgende år. Den fulgte dog ikke kanalen hele vejen, men optog i stedet Størestræde i sig på dens vej til Holmens Bro.

Da den ny bydel var en kendsgerning, skulle den også have forbindelse til kvarteret på den anden side af Nyhavn, og Nyhavnsbroen blev bygget i 1875. Men Nyhavn og Gammelholms tilværelse gennem de sidste 100 år gemmer vi til en bedre lejlighed.

# Knippelsbro og Strandgade

## Broen med de mange navne

Der har i mere end hundrede år været megen lærd uenighed om, hvorfra navnet Knippelsbro stammer. Lad os citere *Amager Bladets* store jubilæumsnummer i 1974, hvor Flemming Fuirendal skriver:

»En lang tid hældte man til den antagelse, at navnet stammede fra en vis Hans Knip, som ejede et hus ved broen. Han besørgede færgefarten under brobygningen – og i folkemunde kom hans sejlads til at hedde »vi benytter Knips bro«. Der er dog visse spørgsmålstejn ved denne forklaring, bl.a. at Knip først kom i besiddelse af omtalte hus – en tidligere toldbod – i 1633, og at han ikke var færgemand, men havnefoged og rådmand på Christianshavn. En anden og mere sandsynlig forklaring går ud på, at navnet stammer fra de knipler, som broens kørebane var belagt med«.

Så vidt Flemming Fuirendal. Og så tager vi redaktør Kai Schou, der i 1968 skrev om samme interessante emne:

»Må det være mig tilladt at korrigere den hvert 10.-20. år ... opdukkende forklaring af Knippels-

broens navn som noget, der har med »knipler« af en eller anden slags at gøre. Det har det ikke. Broen, der oprindeligt kaldtes Christianshavns Bro eller Lange Bro (før Langebroens tid), har sit nuværende navn efter den gode borger Hans Knip, som den 2. maj 1641 fik kongens tilladelse til at købe huset og grunden lige ved broen og samtidig blev sat til at opkræve bropengene af de skibe, det blev hans opgave at hejse vindebroen op og ned for. Længe efter Hans Knips død blev huset ved med at hedde Knippenshus (se f.eks. Christian den Femtes brev af 24. september 1695 om forbedring af havnens bolværker), og samtidig havde broen i folkemunde forlængst fået navnet Knippensbro eller Knippelsbro, som vi nu har sagt i over 100 år i hvert fald. Men med knipler har navnet *intet* at gøre«.

Det ville også være meget u hensigtsmæssigt at belægge en bro, der skulle befares af vogne med hesteforspand, med knipler, som betyder – og næppe nogensinde har betydet andet – end rundstokke.

Brobyggeriet her er naturligvis snævert forbundet med anlæggelsen af Christianshavn, som igen står i et intimt forhold til Christian

den Fjerdes fæstningsbyggeri. Voldene og bastionerne i en halvring uden om den gamle by var ikke nok til at beskytte byen effektivt, især ikke efter anlæggelsen af Tøjhushavnen. Der skulle endnu en halvring til, og så var det meget naturligt, at der fødtes store planer om anlæggelse af en helt ny by på den anden side af Refshaleddybet, som det nuværende havneløb kaldtes i den nordlige ende. Udenfor fra Frederiksholms Kanal hed farvandet Kalvebodstrømmen eller blot Kalveboderne. Disse navne er ældgamle. Navnet Refshaleddybet ses i skriftlige kilder helt tilbage i 1257.

Refshalen var en halvø, der strakte sig ud fra Amager og drejede nordpå, så den havde form som en rævs hale. Den havde færgeforbindelse med Slotsholmen og Højbro, men har næppe været oven vandet hele året. Man har formentlig haft en kørevej fra mere fast land omkring Christmas Møllers Plads – af samme art som de tidligere omtalte veje, der førte til Højbro fra begge sider.

For at få skibene fra Tøjhushavnen og Grønnegårds havn på den modsatte side af strømmen igennem, måtte broen naturligvis være til at lukke op. Den kaldtes derfor i begyndelsen blot Vindebroen, men efterhånden som kanalbyen



*Den gamle Knippelsbro i 1868. Skibene til venstre er finlapperne, der lossede træ på Børs kajen.*

Christianshavn voksede op og fik flere broer, benyttede man også navne som Den store Amagerbro, Den lange Bro og Christianshavns Bro.

### **Samme bro i 249 år**

Den før citerede redaktør Schou skrev, at vi »i over 100 år i hvert fald« har kaldt forbindelsen over havnen for Knippelsbro. Han kunne såmænd godt have strammet den til »over 200 år«. Det fremgår af følgende, som Erik Pontoppidan skrev i 1760:

»Den lange broc tværs over havnen, som ellers også kaldes Knippels-broe, blev af kong Christian IV begyndt at bygges 1620 eller kort efter den nye stads anleggelse på Amager-land, som behøvede en bedre communication med Kiøbenhavn end som tilforn, da man idelig måtte lade sig oversætte på en færge-båd.«

Pontoppidan fortæller en del om broen, som han kender den i sin egen tidsalder. Klappen på midten af træbroen lukkes op hver morgen mellem kl. 6 og 7 og igen om middagen mellem kl. 12 og 13. Skal man igennem med et skib af 20 læsters drægtighed, betaler man til broens forpagter en halv rigsdaler »af hvert skiberom« (ejendommelig betalingsform, sy-

nes det) og til broens opvarter en halv rdl.; men af de mindre skibe betales blot det halve. Hvis man vil igennem uden for de faste åbningstider, betaler man en halv gang mere. Amagerne betaler for deres vognladninger, men kan ikke alene betale broens vedligeholdelse, hvorfor også vognmænd fra de to byer, København og Christianshavn – den nye by var selvstændig indtil 1674 – må slippe 2 skilling pr læs. »På broen skal holdes vagt og tilsun,« skriver Pontoppidan. »Hvo som jager eller kører hastelig med vogn derover, må straffes eller pantes for een rixort.«

Før Pontoppidan har også Københavns præsident Hans Poulsen Resen beskrevet Knippelsbro:

»Broen blev sikker og tryk nok for dem, der forsigtigt begiver sig over; thi at der i stor storm og blæst eller andet ulykkeligt tilfælde, undertiden heste, undertiden kuske er væltet derudover i stranden, er enten folkenes egen uforsigtighed eller Guds forborgne domme, der også kan ramme een på den faste jord, end som at tilskrive broen skylden.«

Hvorom alt er – broen var solid nok til at holde i 249 år, skønt den var bygget af træ. Formentlig i 1714 blev den udsmykket med fire statuer af træ, forestillende de fire

vinde. De findes nu på Københavns Bymuseum.

### **Var der en tidligere bro?**

Der er skribenter, som har undret sig over, at Thurah i sin beskrivelse af Amager nævner, at der eksisterede en Amagerbro før Christian den Fjerdes tid, men at så at sige alle historisk-topografiske kilder nævner hans træbro som den første. Det skyldes nok, at man ofte har kaldt færgebroen inde ved Højbro for Amagerbro, fordi amagerne lod sig færge dertil med deres varer. Man har også kunnet blive færget til Slotsholmen fra Refshalen. Der var jo ikke færgeselskaber og faste færgeruter. Havde man brug for at blive færget et eller andet sted hen, entrede man blot med et medlem af færgelavet og blev enige om betalingen forud.

Det har ikke været praktisk for amagerne kun at blive færget til Slotsholmen. »Færgebroen« på Refshalen var nemlig ikke beregnet til at udskibe heste og vogne, eftersom den blot bestod af en række flade kampesten med lidt jord op ad siderne. Varerne skulle altså bæres fra vognene ud i bådene. Det kan vel tænkes, at man ved Højbro har haft trillebøre eller trækvogne stående til at transpor-



tere gulerødderne og kålen til Amagertorv. Hvis ikke, har man nok måttet slæbe varerne i store kurve på ryggen, som skovserkonerne skæbte fisk til de skiftende fisketorve.

## Skiftende broer

Christian den Fjerdes Knippelsbro blev igen i 1816 underkastet en gennemgribende reparation, men i 1869 var den så brøstfældig, at der måtte en helt ny bro til. Den blev denne gang af jern, men kom alligevel ikke til at holde i ret mange år. Det skyldtes den voldsomme byudvikling under industrialismens gennembrud og den deraf følgende øgede færdsel. Det slog vel hovedet på sømmet, at den elektriske sporvogn holdt sit indtog i den københavnske trafik. Broen var alt for smal, skriver den flittige topograf O.C.Nielsen, »når de elektriske sporgvogne kørte over, knagede broen, så man var bange, at det hele skulle dumpe igennem. Folk rystede af skræk, når de skulle over, og drog et lettelsens suk, når de var sluppen velbeholden over denne snævre og overbebyrdede bro.«

I januar 1909 åbnedes den tredje Knippelsbro for færdslen. Mens den anden gik fra Slotsholmsgade til Torvegade, fik den ny bro

en skrå linieføring, så den kom til at gå fra Børsgade til Torvegade, altså samme vej som den nuværende. Den fik en for en stålbro usædvanlig kort levetid, idet den kun holdt i godt 26 år. Derefter smækkede man en interimistisk bro op til at klare trafikken i den korte tid, til man fik bygget en virkelig moderne bro, beregnet på storbytrafik. Den interimistiske bro blev solgt til svenskerne og går nu over Falsterbokanalen.

Den nuværende Knippelsbro, tegnet af arkitekt Kaj Gottlob, blev indviet efter alle kunstens regler 17. december 1937. Den skal nok holde århundredet ud – forudsat at den og de andre broer over havneløbet aflastes af endnu en bro inden for en overskuelig tid.

## Ørkenfortet

Vi spadserer over Knippelsbro og har til venstre i foråret 1977 en stor udgravning, hvor der i den kommende tid skal bygges en stor moderne bygning for udenrigsministeriet. I baggrunden af denne byggeplads lå indtil 1930'ernes begyndelse Brogade, hvori den første Knippelsbro udmundede.

På den anden side af Torvegades opkørsel til nutidens Knippelsbro har vi Burmeister & Wains store administrationsbygning, som

udenrigsministeriets bygning vil blive en passende pendant til. Det kan ikke undgås, at de i nogen grad vil rukke lidt ved Vor Frelsers kirkes status som bydelens klassiske vartegn. I hvert fald vil den blive skjult for turister på Slotsholmen. I øvrigt tager kirken med Thurahs sprælske spir sig også meget bedre ud set fra den anden side – fra Christmas Møllers Plads eller Ved Stadsgraven.

»Ørkenfortet«, som B & W's administrationsbygning kaldes i folkemunde på grund af forpladsens »bastion« imod brorampen, er opført i 1962. Den vender til den modsatte side ud imod den beskedne Knippelsbrogade, som blev ødelagt under det engelske luftangreb imod B & W's Strandgadeværft i 1943.

## Det engelske luftangreb i 1943

I skumringen kort før kl. 17 den 27. januar 1943 strøg otte engelske bombemaskiner op gennem Kalveboderne tæt ved kysten af Hvidovre og var få øjeblikke efter inde over Islands Brygge. Historiens første luftangreb imod København tog sin begyndelse samtidig med, at tyskerne gav luftalarm. Maskinerne havde foregivet at være på vej fra dansk område ud over Østersøen, men var pludselig

vendt om, uden at tyskerne havde observeret det. I en højde af 35-40 meter lod den forreste af maskinerne bomberne gå for tidligt, og to beboelsesejendomme i Gunnløgsgade og Nialsgade på Islands Brygge blev svært beskadiget. Hver maskine havde fire bomber ombord.

Målet var Burmeister & Wains værft i Strandgade, som i lang tid havde haft dieselmotorer til tyske ubåde i arbejde. Så sent som samme dags eftermiddag havde der været forespørgsel i det engelske underhus, om regeringen fortsat agtede at tolerere krigsproduktionen for fjenden på B & W, og der blev svaret, at regeringen havde rettet henvendelse til militære ledere om sagen. Luftangrebet havde naturligvis været planlagt lang tid i forvejen.

10 af de 32 bomber faldt på B & W's område, og en af dem beskadigede Christianskirken, der er næsten omringet af værftet. I den store monteringshal, som blev ramt af fire bomber, blev tre færdige dieselmotorer totalt ødelagt. Kedelhuset og hærderiet blev beskadiget, og det samme var tilfældet med en tegnestue og arkivet for måleinstrumenter samt en del mindre bygninger. Desværre ramte 3 bomber De danske Sukkerfabrikkers kæmpebygning, der

hurtig blev forvandlet til et flammende inferno. Branden, der var en af de største, der har ramt København siden det engelske bombardement i 1807, kunne tydeligt iagttages fra den anden side af Øresund, hvor man også havde hørt bombernes bragen. En bombe ødelagde et skib ved sukkerhusets kaj.

To bomber raserede fuldstændig Knippelsbrogade og ødelagde et bolchekogeri, en skjorte- og lømmetørklædefabrik og et bogtrykkeri. En ølbil blev efterladt på gaden i en sky af kalkstøv og havde mirakuløst undgået at blive ramt, mens bygningerne på begge sider af den smalle gade sank i grus. To mand havde været ved at losse tomme ølkasser fra en lille pakke fra Kerteminde, da luftangrebet satte ind. Den ene blev slynget i havnen ved lufttrykket og blev dræbt.

Fire bomber faldt i havnen, en enkelt ramte selve Knippelsbro og en anden en bygning på det område, hvor nu Grønlandske Handel ligger. Et par sporvogne blev ramponerede på broen, men passagerer og sporvejspersonale var mærkelig nok nået ud trods den forsinkede varsling, og ingen kom noget alvorligt til på dette sted.

Bombardementet kom til at koste syv mennesker livet, og 75 blev

kvæstede. Omkring 6000 københavnere blev evakueret, fordi en del af de nævnte bomber var forsagere, altså bomber, hvis tænding svigtede i nedslaget. De blev i de følgende dage sprængt eller afmonteret af dristige mænd fra retningskorpserne og militærets sprængningskommando.

Tyskerne benyttede lejligheden til grovkornet propaganda mod englænderne, idet de hævdede, at intet militært mål var blevet ramt. Det blev forbudt bladene med så meget som et ord at omtale bomberne på skibsværftet, mens de, der ulykkeligvis havde truffet civile mål, blev gjort til genstand for al den opmærksomhed, pressen kunne mobilisere. Der kunne dog, som så ofte under den tyske besættelse, fortælles en smule »mellem linierne«. Således skrev dagbladet Social-Demokraten tre dage efter bombardementet: »Endnu findes der 4, måske 5 forsagere i det bombehærgede område. De ligger alle på svært tilgængelige steder i Strandgade, endda alle i en enkelt bygning, i en virksomhed, der derfor er sat ud af drift«. Og det var altså B & W.

Senere på året, da produktionen forlængst var kommet i gang, trængte sabotører fra gruppen Holger Danske ind på værftet og anbragte 11 bomber i kraftcentra-



*Gaden Voldgården, hvor engang Engelskmandens Plads lå. I baggrunden B&W's maskinhal, der var det engelske bombemål i januar 1943. Christianskirken, som ses til venstre, blev beskadiget.*

len og under en del maskiner, der skulle ødelægges. Det lykkedes fuldt ud, og produktionen var indstillet i måneder. Hvad der ikke lykkedes særlig godt for Royal Air Force ved hjælp af 7000 kilo bomber og med ofre af menneskeliv, deraf også flyverne i en maskine, der gik tabt, lykkedes for sabotørerne med 75 kilo bomber og uden at krumme et hår på noget menneskes hoved. Det var krigstidens bedste argument for, at sabotagen var til gavn for Danmark.

### **Grønnegårds Havn**

Så skal vi tilbage i tiden igen, endda helt til 1500-tallet, skønt Christianshavn ikke eksisterede den gang. Det gjorde derimod som tidligere omtalt halvøen Refshalen, hvorfra der gik rofærge over Refshaledybet. Her beordrede Christian den Tredie i 1556 den københavnske handelsflåde i vinterleje, hvilket der var stor utilfredshed med, idet købmandsskibene tidligere havde ligget trygt og godt inde i Gammel Strand i ly af

slottet og dets kanoner. Vinterlejet blev kaldt Grønnegårds Havn. Det er ikke lykkedes denne bogs forfatter at finde ud af, hvorfra dette navn stammede.

Stedet var helt nøjagtig 150 meter nordvest for Christianskirken. Umiddelbart før påbegyndelsen af Christianshavn var en islandsk soldat, Jon Olafsson, som senere nedskrev sine erindringer hjemme på sin ø, en tur ude i Grønnegårds Havn, og det hedder herom i det interessante memoireværk:

»Da jeg først kom til København år 1615 var der et åbent sund mellem staden og Amagerland, hvorover man blev færget i små både. Men der, hvor folket blev sat over, kaldtes Kivsnæs, formedelst folks snakken, trætte og kiv, som daglig hørtes her.« Det må vel være underforstået, at de ventende kom i klammeri med hinanden om at få plads i bådene. Forfatteren Mogens Lebech gør i en af sine bøger om Christianshavn opmærksom på, at navnet Kivsnæs ikke er fundet noget andet sted end hos Olafsson, og at islændingen, der var kanonér (»bøsseskytte«) i Christian den Fjerdes flåde, måske har hørt forkert af Revsnæs, som en del af Refshalen blev kaldt.

Endnu inden Christianshavn rigtig var begyndt at skyde i vejret, lod en kongelig skibsbygger, skot-

ten David Balfours, anlægge et skibsværft ved Grønnegårds Havn. Der er altså solide traditioner for skibsbyggeri på denne del af Christianshavn. Her byggede B&W også skibe, inden denne del af virksomheden blev flyttet ud til den nuværende Refshaleø.

Balfours havde tidligere bygget galejer inde på Bremerholm for kongen, der havde hentet ham til Danmark i 1597. Fra 1625 byggede han orlogsfartøjer ved Grønnegårds Havn, bl.a. *De tre Kroner*, *Den lange Galej*, *Skørtudsen*, *Sælhunden* og *Flyvende Fisk*. Efter at have bygget en lang række større og mindre skibe, trak skotten sig tilbage, og hans ejendomme samt havnen blev overtaget af storkøbmanden og skibsrederen Jakob Madsen. Havnen var beskyttet af en kanonstilling, der fik navnet Jakob Madsens Skanse. Ejeren døde i 1653, og hans bo solgte virksomheden og havnen til storkøbmanden Jonas Trellund.

Trellund var søn af en rådmann i Ribe, som havde drevet handel på Holland, og sønnen levede i en årække i Holland, hvorfra han endog sendte købmandsskibe til Grønland. Hollænderne havde forsøgt at udkonkurrere Danmark helt på det nordlige Atlanterhav, men Christian den Fjerde monopoliserede handelen og bestemte,

at monopoliet kun måtte udøves fra København, hvortil den dansk-hollandske handelsmand omgående flyttede sin virksomhed.

Som københavnsk købmand overtog Trellund en fjerdedel af monopolhandelen på Island og forpagtede monopoliet på Færøerne. Stadig benyttede han fortrinsvis hollandske skibe, og de lastede og lossede først og fremmest i Grønnegårds Havn.

Jonas Trellund, som havde sin private bolig i Strandgade 4, købte alle grundene helt op til Torvegade og lod opføre de endnu eksisterende huse i nr 8 og 10. Han led store tab under krigen mellem England og Holland 1665-67, hvorunder briterne stoppede alle de hollandske skibe, de kunne få fat i. Den tidligere så blomstrende virksomhed gik fallit i 1669.

Efter Trellund, som stak af fra en kæmpegæld til staten, overtoges virksomheden af Lorenz Tuxen, der gik over i historien som en af deltagerne i den forgæves sammensværgelse for tilbageerobring af Kronborg fra svenskerne under krigen 1658-60. Han havde ikke megen fornøjelse af værftet på Christianshavn, bl.a. fordi Trelunds spegede bo først blev endelig opgjort i 1674. Ved denne lejlighed blev et stort område, som Jakob Madsen havde ladet inddige,

delt i to grunde og først samlet igen af B & W.

I 1675 blev den ene halvdel overtaget af feltherren Hans Schack, som solgte den til kronen, der her lod anlægge Hærens Laboratorier. Her fremstilledes krudt og kugler, og hele herligheden røg i luften i 1683. Trods den tætte bebyggelse udenom blev den straks genopført. Området indgik siden i B & W.

Efterhånden som udfyldningerne var skredet frem i denne del af Christianshavn, var der opstået en række såkaldte pladser, som fik navne efter skiftende ejere eller deres oprindelige nationale tilhørsforhold. På sydsiden af kanalen, hvor nu gaden Ved Kanalen ligger, opstod Engelskmandens Plads, og Tyske Plads lå på B & W-siden. Området mellem kanalen og Grønnegårds Havn fik i 1824 navnet Holms Plads. Det var dette år blevet købt af en af tidsalderens største navne inden for københavnsk industri, handel og søfart, Jacob Holm, der var begyndt som urtekræmmer og endte som Christianshavns ukronede konge.

### **Holms Plads**

Grundlæggeren af den store virksomhed Jacob Holm & Sønner var født i 1772 og åbnede i 1794 en

urtekrambutik i Lille Torvegade 73, hvor nu Torvegade 21 ligger. Allerede fire år efter havde han skibe i søen og drev købmandshandel i større stil for på et tidligt tidspunkt at blive Københavns største skibsreder. 1799 havde han ombyttet butikken i Lille Torvegade med en ejendom i Strandgade, det endnu eksisterende hus i nr 8, hvor der var en dyb baggård med stalde og pakhuse. 1819 rykkede han hen i nr 4 og havde der efter Grønnegårds Havn lige uden for sine vinduer. Han overtog pladsen mellem havnen og kanalen, hvor nu B & W's store hal ligger.

På pladsen, der kom til at bære hans navn, lod han det gamle værft afløse af et nyt og moderne, hvor Danmarks første »hjemmelavede« dampskib blev bygget i 1830 – hjuldamperen *Frederik den Sjette*, der blev indsat i ruten på Kiel. Her sejlede i forvejen det første dampskib, der blev købt til Danmark, det skotskbyggede *Caledonia*. *Frederik den Sjette* havde køjeplads til 60 passagerer og kunne skyde 8 knob. Hos Holm byggedes også Danmarks første fyrskib, der 1829 blev udlagt på Læsø Trindel.

Jacob Holm drev også en række industrivirksomheder af forskellig art samt en reberbane langs Langebrogade, grundlagt af Peter

Applebye i 1748. Holm flyttede den til Sundbyøster, hvor den med årene udviklede sig til en storvirksomhed. Reberbanens forløb markeres stadig af gaden, der er opkaldt efter den – Reberbanegade, der bl.a. ved Jacob Holms Gade forbindes med Amagerbrogade.

Adskillige af Christianshavs pladser blev efterhånden overtaget af Jacob Holm og ligeledes Larsens Plads på den anden side af havneløbet. Hans skibsværft blev i 1854, 9 år efter grundlæggerens død, lejet af B & W's forgænger, firmaet Baumgarten & Burmeister. Holms Plads blev i 1871 solgt af firmaet Jacob Holm & Sønner til et oplagsfirma, men blev købt tilbage i 1896. I 1928 blev pladsen solgt til B & W, der lod opføre den store hal, som var det egentlige bombemål, da englænderne angreb Christianshavn i januar 1943.

Grønnegårds Havn blev også købt af B & W i 1928 og blev benyttet helt frem til 1955, da den blev dækket til. Området er siden blevet bebygget.

### **Baumgarten & Burmeister**

Burmeister & Wain var med sine forskellige afdelinger på Christianshavn og i Sydhavnen Danmarks største industrivirksomhed. Den blev grundlagt i 1843 af hol-

steneren Hans Heinrich Baumgarten i en bagbygning i Købmagergade 46, men flyttede snart efter til Wismargang – en snæver sidegade til Gammel Mønt. Her optoges ingeniør C.C. Burmeister som kompagnon, og firmaet fik navnet Baumgarten & Burmeister. Det forklarer, at den ældste bygning på motor- og maskinfabrikkens område, der er beliggende i Overgaden neden Vandet, er mærket med to store B'er på facaden.

Firmaet flyttede i 1846 til den forlængst forsvundne Lille Sofiegade mellem Wildersgade og Overgaden neden Vandet. På dette tidspunkt arbejdede 30 mand i værkstederne. I 1860 var der beskæftiget 450 mand, der lededes af 6 værkførere, og man havde på det tidspunkt fremstillet 134 dampmaskiner, deraf flere til skibsbrug.

Firmaet overtog gradvis det meste af arealet mellem Overgaden og havneløbet og lejede i tilgift i 1847 Engelskmandens Plads ved Langebrogade, hvor der blev anlagt 3 byggebeddinge til træskibe. Der havde ligget et mindre bådeværft her allerede i 1759, da området nyligt var opfyldt. Den første opgave, der blev udført for B & B på Engelskmandens Plads var installationen af en 60 hestekræfters dampmaskine i en andetsteds byg-

get dampbåd *Dragen*, der skulle sejle på Næstved Kanal. Værftets første nybygning var en hjuldampers af træ, *Hermod*, der i 1854 blev leveret til generalpostdirektoratet. I 1853 havde firmaet udstillet modellen af et jernskib i Industriforeningen, og året efter søsattes det første jernskib – et lille troppe transportskib til marinen. Den første oceangående damper af jern var hjuldampers *Njord* fra 1857.

1861 byggedes den berømte hjuldampers *Hjejlen*, denne formidable turistmagnet, der stadig sejler på Silkeborgsøerne.

*Hjejlen*'s historie står at læse på en mindeplade, der blev opsat om bord på båden i 1936: »1861-1936 – HJEJLEN – Danmarks ældste dampskib – bygget 1861 hos Baumgarten & Burmeister – Burmeister & Wain – og sat i drift på Silkeborgsøerne – den 24. juni 1861 med kong Frederik VII og Silkeborgs grundlægger Michael Drewsen om bord«.

Drewsen havde ladet papirfabrikken anlægge ved Gudenåen og dermed skabt grundlaget for en bydannelse her. Han havde også stiftet Dampskibsselskabet *Hjejlen* til turistsejls på søerne. *Hjejlen* blev firmaets byggenummer 15. Maskinen udviklede omkring 50 hestekræfter og gav skibet en fart på 8 knob.

I begyndelsen af 60'erne opførtes B & B's første flydedok til dokning af jernkanonbåde. 1861 havde Baumgarten trukket sig tilbage fra ledelsen, og Burmeister optog 4 år efter den engelske maskiningeniør William Wain som kompagnon. Så var firmaet B & W en realitet. Det blev i 1872 under C.F. Tietgens ledelse omdannet til aktieselskab. Samme år indviedes værftet på Refshaleøen.

### Strandgades nutid

På Christian den Fjerdes tid og endnu længe efter var Strandgade en rigtig havnegade med bebyggelse på den ene side og havneplads og kaj på den anden. Efterhånden som der blev indvundet land ved opfyldning på den anden side, antog den gradvis samme karakter, som den har i dag, omend bygningerne på havnesiden er af nyere dato.

Knippelsbrogade, der helt forsvandt ved bombardementet i 1943, er genopstået i 1960'erne i forbindelse med opførelsen af B & W's administrationsbygning, men den er en ren parkeringsgade, som ender ved en kajgade, der også benyttes til parkering. Her lå i et par år omkring 1970 to chartrede dampere, *Øbo* og *Nybo*, der benyttes som logiskibe, især for gæ-

stearbejdere. Da det viste sig, at et flertal af disse hellere ville integreres i den danske befolkning end bo i flydende ghettoer, gik dette arrangement i sin mor igen.

Strandgade bærer stadig i nogen grad præg af naboskabet med havnen – såvel syd som nord for Torvegade. Den mest kendte af gadens bygninger i den sydlige del er nr 6, som kaldes Tordenskjolds Gård – lidt misvisende, eftersom søhelten kun boede til leje her og endda kun i kort tid. Ejendommen blev opført i 1703, men forhusets nuværende ydre skyldes en gennemgribende ombygning i 1857.

Nabohuset i nr 4, hvor Jacob Holm havde sit domicil i sin tid, rummer bl.a. B & W's Museum. Det er et gammelt pakhuis, hvis 3 underste etager er bygget i 1783 og øverste stokværk i 1870. Firmaet begyndte at indrette museet i 1941, men åbnede det dog først for publikum i december 1946. Det var lukket en tid, mens det gennemgik en tiltrængt udvidelse, og genåbnedes i 1958. Museet rummer modeller af skibe og motorer, originale maskindele og stakke af interessante dokumenter. Af særlig topografisk interesse er modellerne af hele B & W-området ved Strandgade samt af Refshaleøen, hvor man ser hver eneste bygning samt de talløse



*Den sydlige del af Christianshavns Kanal, der engang skilte Engelskmandens Plads fra Holms Plads. Til højre B&W på den tidligere Holms Plads.*

kraner og skibe ved diverse havnekajer.

Af de historiske bygninger i Strandgade nord for Knippelsbro er nr 25 suveræn. Denne ejendom vil blive omtalt i forbindelse med Asiatisk Plads.

Også gadens restauranter er i nogen grad præget af havnen – Charlie Brown dog især i navnet, der er hentet fra en knejpe ved Løndons østasiatiske dækker. Færgetroen ude ved Wilders Bro minder om den tid, da der fra den endnu eksisterende anlægsplads for småbåde ved broen gik rolær-

ger over til Nyhavn. Færgemændene holdt standkvarter i værtshuset og på hjørnet af Strandgade og Christianshavns Kanal, som både er en gade og en del af havnen. Kajerne benyttes af lystbåde, veteranskibe, fiskerbåde og endog undertiden af små marinesfartøjer. Gadebilledet er ganske malerisk, næsten hollandsk ligesom Overgaden neden Vandet.

## Det florissante Christianshavn

Bygningen i Strandgade 25 er en statelig ejendom, der blandt andre dekorative detaljer på facaden prydes med relieffer af de antikke guder for handel og søfart, Hermes og Neptun. De var skytspatroner for et selskab for handel på Indien og Kina, grundlagt 12. april 1732. Dets navn var svulstigt over al måde: Det kgl. octroyerede asiatick Compagni, her og i bred almindelighed blot benævnt som Asiatisk Kompagni. Men inden vi kikker nærmere på dette selskab, der i så høj grad kom til at præge Danmarks gyldne handelsperiode – den såkaldte florissante periode – må vi se lidt på forgængerne for denne storhedstid for tvillingriget Danmark-Norge.

Der havde været drevet dansk storhandel på oversøiske lande længe før grundlæggelsen af Asiatisk Kompagni, og det vil næppe forbausse nogen, at det også her var Christian den Fjerde, der var igangsættereren. Der startede i hans regeringstid 3 store handelskompagnier, det ostindiske, det guineanske og det vestindiske, hvoraf de to sidstnævnte, som ikke havde den rette vind i sejlene, tidligt blev slået sammen. Det var overvejende af hensyn til slavehandelen, eftersom neger-slaverne blev købt i det

nuværende Ghana på Guineakysten og skulle fragtes over Atlanten til de danske plantageejere i Vestindien. Det sammensluttede selskab blev købt af staten i 1754, men regeringen gav året efter handelen fri, hvorefter Dansk Vestindiens hovedstad Sankt Thomas blev frihavn. Derefter er der ikke meget at mindes dette selskab for, eftersom det kort efter gik nedent om og hjem.

Det ostindiske Kompagni var langt det største. Alle tre selskaber havde deres pakhus og kajer på Christianshavn, den florissante tids travle danske storhavn.

Det ostindiske Kompagnis første ekspedition til Indien afgik dog fra havnen overfor, eftersom Christianshavn endnu ikke var andet end en stor arbejdsplads for landvinding, da ekspeditionen afgik i 1618. Den lededes af Ove Gjedde og vendte stærkt beskåret tilbage i 1621 med gode papirer på fortsat dansk handel på Indien. Selskabet måtte dog opgive ånden med en stor gæld i 1729, og så var vejen banet for næste store kgl. privilegerede handelselskab, Asiatisk Kompagni, hvorom ejendommen i Strandgade 25 og det store pakhuis inde bag ved stadig minder. Ikke blot hovedkontor og oplag havde selskabet her, men også eget skibsværft.

Pakhuset er opført 1748-50 af Nicolai Eigtved og stod nogenlunde uforandret til 1901, da det yderste fag med hejsekvist ved havnen blev sløjfet, så kun de seks fag er blevet tilbage. Med sine syv etager og 23 rækker vinduer har det været en vældig bygning i 1700-tallet. Mange rejsende på den tid har da også været dybt imponeret af den, bl.a. den senere frihedshelt i Sydamerikas kamp mod spanierne, general Sebastian de Miranda, der gæstede København 1787-88. Han fortæller i nogle erindringsbilleder fra sin rejse i Europa, at der i den vældige magasinbygning oplagredes allehånde varer, som blev hjemtaget fra østen: te, porcelæn, silke osv. Han noterer sig, at der i Asiatisk Kompagnis havn ligger syv store kinafarere. De førte splitflag, hvad ellers kun orlogsskibe gjorde.

Asiatisk Kompagni gjorde København og først og fremmest Strandgade til stabelplads for hele Østersøen, idet en mængde af de hjemførte varer udførtes videre til Sverige, Polen, Tyskland, de baltiske lande og Rusland. Danmark holdt sig uden for de store krige i 1700-årets midte og slutning og blev en verdensmagt, hvad koffaridifarten angik. De store kinafarere, der viste dannebrog på fjerne kyster, var dog ikke særlig impo-

nerende efter nutidige forhold. De største var på størrelse med skoleskibet *Danmark*. Besætningen var på knap 100 mand, og der fulgte kanonerer og andre militære med. Som et kuriosum kan det nævnes, at der på mandskabslisterne også stod bødder, slagter og røgter.

Af varer, kinafarerne hjemførte til Asiatisk Plads, nævner skibspapirerne bl.a. hvide og guldforsirede taffelservicer af porcelæn, blå kaffe- og testel, tepotter, terriner, spølkummer og puncheboller fra de billigst tænkelige til den vildeste luksus, endvidere te, ingefær, sago, puddersukker og rabarber, mængder af nanking, satin, silke og omkring et par hundrede andre tekstiler.

Efter Den amerikanske Frihedskrig, der udbrød 4. juli 1776 og for alvor bragte rigdomme hjem til Danmark i kraft af de andre sømagters engagement i krigen, havde Asiatisk Kompagni fire kinafarere og fem ostindienfarere i drift; men også andre selskaber trak rigdomme hjem til København, dels til Christianshavn, dels til Søndre Toldbod og Larsens Plads, hvor der også byggedes store pakhus som Eigtveds på Asiatisk Plads. Agent Bodenhoff var den største private reder med 17 skibe i søen, dog ikke af samme størrelse som det privilegerede





*Asiatisk Plads i 1976, mens Baadteatret endnu lå i havnen ved Strandgade.*

Asiatisk Kompagnis store fuldrigere.

Den florissante tid var med et slag bragt til afslutning i 1807, da vi kom i krig med England, og langt de fleste af Danmarks og Norges handelsskibe på de syv have faldt i englændernes hænder.

### **Kolonitiden ophører**

Asiatisk Kompagni gav op i 1843 efter at have ført en hensygnende tilværelse siden afslutningen af

krigen med englænderne i 1814. 1841 havde man solgt Asiatisk Plads til Jacob Holm, som må have været en ren mirakelmager, eftersom han havde sin store fremgang netop i en tid, hvor det gik temmelig skidt for næsten hele den øvrige del af det danske erhvervsliv.

Som for at markere afslutningen på den danske storhedstid, som reelt havde fået dødsstødet længe før, blev den danske koloni Trankebar i Indien solgt til englænderne i 1845. Man forsøgte derefter

fra dansk side at kolonisere øgruppen Nicobarerne, men det gik ikke. Øerne blev i 1868 solgt, ligeledes til England.

I sidste halvdel af forrige århundrede var det især handelsselskabet med det ejendommelige navn Moses & Søn, G. Melchior – oprindelig en oplæserfejl på Børsen! – der prægede Asiatisk Plads. Firmaet var efterhånden det eneste, der drev skibsfart på Dansk Vestindien, og det skete fra Strandgade 25. En gæv gammel søulk, C.G. Saltoft, fortæller herom i bogen *En Christianshavnerdreng fortæller:*

»Det var skik, at Melchiors skibe forlod København søndag morgen, og da var der liv og røre på pladsen og stor ståhej. Der blev flaget alle vegne, en mængde mennesker med grosserereren i spidsen mødte op. Der var dengang en hel koloni af dansk-vestindere på Christianshavn, og det var medlemmer af denne koloni, som kom for at tage afsked med de pårørende, som skulle rejse. Eller de kom blot for at sende hilsen med ud eller slet og ret for at få en duft af Vestindien«.

De danske kolonier i Vestindien blev solgt i 1917. I dette århundrede har Asiatisk Plads i en årække været benyttet af det islandske dampskibsselskab, Eim-

skipafjelag Islands, der nu repræsenteres af DFDS. Pladsen ejedes siden 1873 af et oplagsfirma, men tilhører nu staten.

## Nutid og fremtid

En kort strækning af havnekajen nord for Knippelsbro ejes af Københavns Havnevæsen; men ellers tilhører hele strækningen op til Trangravnen, altså også Asiatisk Plads og Wilders Plads, staten. Det er meningen, at staten også skal overtage havnevæsenets kaj ved Knippelsbro, og at der her og på en del af Asiatisk Plads skal bygges for Udenrigsministeriet.

Havnevæsenet har dog beholdt sig ret til at henlægge visse skibe ved de statslige kajer og ved private kajer længere mod nord, og det vil man også gøre, når havnefronten, som det er hensigten, skal omdannes til rekreativt område. Karakteren af havn vil altså ikke helt forsvinde. I selve indhugget, der danner den gamle havn ved Asiatisk Plads, lå i lang tid en båd, der er indrettet som teater. Den er siden forhalet til Frederiksholms Kanal.

Boligministeriet, som forestår området på statens vegne, udskrev i 1973 en konkurrence om udnyttelse af pladsen, bl.a. med henblik på at få *indpasset* nybyggeriet for

ministeriet. Harald Langberg, der er bestyrelsesmedlem i Foreningen til gamle Bygningers Bevarelse, vandt førstepræmien i konkurrencen. Han ønsker at gøre pladsen til »en vigtig del af det attraktive område, Christianshavn skal være, og en arkitektonisk fulklødig bestanddel af det gamle Københavns monumentale historiske centrum«. Det, mener Langberg, kan gøres ved at fjerne barakker, der ikke er værd at bevare, istandsætte en del bygninger, der har lidt brandskader, samt Eigtveds pakhus, og ved at åbne området for offentligheden med grønne haveanlæg og etablering af en sammenhængende promenade langs kajerne.

Man har siden fra ministeriets side underkendt konkurrencens resultat og har i oktober 1975 meddelt, at man har planer om at udskrive en idékonkurrence mellem de dygtigste af landets arkitekter, ingeniører og entreprenører, hvordan man så ellers finder frem til dem på forhånd. Samtidig søger regeringen finansudvalget om fremskyndelse af de indledende bevillinger til Udenrigsministeriets nye domicil, som i 1975-penge vil komme til at stå i omkring 160 millioner kroner.

## Fregatten Jylland

Til konkurrencen om placeringen af den ny bygning til Udenrigsministeriet og ordningen af Asiatisk Plads indsendte arkitekt Steen Agger et interessant forslag, som bl.a. opererede med den gode ide at oplægge fregatten *Jylland* i den gamle havn i Strandgade 25. Den ville her blive et nyt vartegn for København, helt i tråd med byens tradition. En model af arkitektens forslag var i sommeren 1974 udstillet i Christianshavns Museum, Overgaden oven Vandet 10.

Fregatten, som i en årrække har ligget i Ebeltoft i en temmelig miserabel tilstand, har tidligere i mange år været et markant indslag i den københavnske »waterfront« – nemlig da den lå ved Langebro og tjente som feriehus for provinsbørn på besøg i København. Den lå således på det forreste Islands Brygge under hele Anden Verdenskrig. Som det sidst byggede krigsskib af træ i hele verden vil fregatten uden tvivl kunne blive en turistattraktion af første rang, hvis den igen kommer til København. Det er blevet skønnet, at hvis man lavede museum ombord og orlogsmuseum i Eigtveds gamle pakhus, ville billetindtægten hurtigt opveje udgifterne ved skibets hårdt tiltrængte restaurering.

Fregatten *Jylland* er bygget i årene 1857-60 på Nyholm og søsat 20. november sidstnævnte år. Til dens bygning anvendtes ikke mindre end 1000 kubikmeter egetræ, der svarer til omkring 1600 fuldt udvoksede egetræer. Dens byggenummer på Holmen var 48. Den første kommandohejsning fandt sted 15. maj 1862, og den stolte skude stævnedes ud med 437 mand ombord. Den var armeret med 44 kanoner af forskellig kaliber. Den sejlførende tremaster var også udstyret med en dampmaskine, konstrueret af William Wain, der inden sin indtræden i B & W var maskiningeniør i søetaten. Maskinen var bygget efter hans tegninger på Baumgarten & Burmeister. *Jyllands* fart var omkring 8 knob.

Under krigen i 1864 var fregatten kommandoskib for Nordsøflåden under admiral Suenson. I slaget ved Helgoland fik den 18 træffere, men skød den østrigske fregat *Schwarzenberg* i brand og bidrog derved væsentligt til den danske sejr. Den fik dog ikke nogen militær betydning, idet landhæren led så svære tab, at sejren til søs ikke kunne opveje dem.

I 1874 førte *Jylland* kong Christian den Niende til Island, hvor man fejrede 1000-året for nordmændenes første bosættelse på

øen. I 1908 stod skibet ud på dets sidste togt og blev derefter solgt til ophugning, men straks efter tilbageløbet og istandsat med master og rejsning fra en korvet, der var opbygget. I 1910 var den på turné rundt i danske havne, selvom den var slettet af flådens liste. 1912 lå den i lang tid i Juelsminde, hvor dens anker i dag er byens vartegn. Under første verdenskrig lå den i Nørre Sundby. 1925-60 var den gamle fregat så anbragt i København som logiskib, hvorefter den blev ført til Ebeltoft.

### Gamle Dok

En lille antikvitetsforretning i Strandgade 27 B har bevaret nogle facadeskilte fra en tidligere butik: Cigarforretningen Gamle Dok. Den havde navn efter Danmarks første tørdok, som indtil 1918 fandtes på grunden ved siden af ejendommen, hvori butikken ligger.

Dokken blev anlagt i 1739. Man havde nogen tid forinden søgt at udgrave en tørdok på den anden side af havneløbet, på Gammelholm, men den blev ødelagt af vand, inden den var færdig, og forsøget blev opgivet. Det gik bedre i Strandgade.

Det var den øverste chef for flåden, grev Fr. Danneskiold-Samsøe

med den overdådlige titel af generaladmiralløjtnant, der havde fattet planen om at anlægge den hårdt tiltrængte tørdok for marinen på dette sted. Han engagerede i 1734 tyskeren Johan Dumreicher, som var uddannet i vandbygningsteknik, gav ham titel af kommandør og havnedirektør og satte ham i gang med det store dokprojekt.

Da man var kommet nogle meter ned i undergrunden, stødte man pludselig på en saltkilde, og mens man vel i nutiden ville anse det for et mægtigt held at finde salt i undergrunden i store mængder, blev Dumreicher ærgerlig, fordi han så sit arbejde ødelagt. Saltet fossede ud i udgravningen og standsede det videre gravearbejde.

Dumreicher ilede til Danneskiold-Samsøe, som tog det roligt og drog til Strandgade for at besigtige fænomenet. Han gav ordre til at lokalisere og tømme saltkilden og lede den et andet sted hen for straks efter at fortsætte med at udgrave den store tørdok.

Det lykkedes også at få banket nye spunsvægge op og at få afledt saltstrømmen, og greven traf straks forberedelser til at anlægge et midlertidigt saltværk ved Strandgade for at udnytte det kostbare mineral. Der blev dengang benyttet enorme mængder af

salt, fordi det var det eneste konserveringsmiddel, man kendte. Alle madvarer, der skulle holde sig gennem længere tid, blev saltet ned i tønder.

Af hensyn til brandfaren for de skibe, der med tiden skulle behandles i dokken, kunne der ikke anlægges noget større saltværk her, og i stedet købte man grund på det nuværende B & W-område ved Christianskirken og opførte en fabrik der i 1736. Udenlandske saltkogere blev ansat, og udnyttelsen af det christianshavnske salt blev påbegyndt.

Hertugen af Lüneburg tilbød ellers den danske stat en større pengesum for at lade saltet blive i undergrunden. Danmark fik nemlig på den tid sit salt fra de mægtige lejer ved Lüneburg, der, ad »Die alte Salzstrasse« gennem Nordtyskland, havde leveret salt lige siden middelalderens store silde-markeder i Dragør og Falsterbo.

Man slog saltproduktionen vældigt op og anlagde endnu et saltværk på den nuværende Christiansholm nord for Wilders Plads – til trods for, at saltet var af en så ringe kvalitet, at det skulle blandes kraftigt op med udenlandsk salt for at kunne fungere nogenlunde efter hensigten.

1737 var saltledningen fra åren ved Gamle Dok, som den senere

blev kaldt, til værket ved den sydlige christianshavnske kanal i orden, og man gik så vidt som at forbyde al import af færdigraffineret salt i hele Danmark. I 1738 havde man en række store bygninger færdige, magasiner, materialhus, tørvehus, to kogehuse og et portnerhus, og kontorer indrettedes i den endnu eksisterende ejendom Strandgade 6, bedre kendt under navnet Tordenskjolds Gård.

Kongen havde bidraget til saltværkets anlæggelse med klækkelige beløb, men fik hurtigt kolde fødder, da det viste sig, at indtægterne langt fra stod mål med de højtflyvende forventninger. Christian den Sjette var i fuld gang med det overdådigt kostbare slotsbyggeriovre på den anden side af havneløbet – det første Christiansborg. Grev Danneskiold-Samsøe havde trukket sig ud af historien for at hellige sig dokken og marinen opbygning, og det nystartede foretagende kom i alvorlige vanskeligheder. Det blev reddet af en tysk pengemand, der fra en beskedent stilling som regnelærer for kronprinsen havde fået afgørende indflydelse på kongehusets finansielle forhold.

Man producerede salt i massevis, men afsætningen var sløj. Der hobede sig tønder i hundredevis op på saltværkets grund, og man så

sig nødsaget til at sætte produktionen ned og afskedige folk.

Ledelsen af virksomheden beklagede sig over, at jyderne trods forbudet mod import ikke købte nok af det christianshavnske salt. Sandheden var den, at lybækkerne, der forhandlede salt fra Lüneburg, blæste det danske forbud en lang march og gjorde lige så store forretninger på Ålborg marked, som de havde gjort hidtil. Ikke des mindre havde man allieret sig med direktøren for det lüneburgske saltværk og fået ham til at komme til København, men han formåede heller ikke at få det slette salt fra Gamle Dok til at blive rentabelt og har vel heller ikke været overvældende interesseret i det.

I 1741 indstilledes produktionen, og man begyndte at sælge ud af de mægtige lagre – ikke blot af det blandede dansk-tyske salt, men også af det rene tyske salt, som man havde på lager med henblik på den nødvendige kvalitetsforbedring.

Nu fik kongens finansielle rådgiver den lyse ide, at hver dansk købstad skulle aftage en bestemt mængde salt efter indbyggerantallet – på tre måneders kredit. »Tilbudet« kom i den enevældige konges navn, og ingen vovede at gøre vrøvl. Ved at sælge bygningerne og grundene fik man afvendt den

økonomiske katastrofe og slap relativt billigt fra salteventyret.

Forinden var dokken blevet fuldført og indviet i 1739. Den var først og fremmest til brug for orlogsflåden, men det kunne dog lade sig gøre for private redere at få deres skibe repareret her.

I Thurahs tidligere omtalte værk om København lovpriser tørdokken i høje toner: »Hvo, der i og ved arbejdet, har haft lejlighed til at se den uendelige mængde tømmer, som dertil blev anvendt, og den kunstige og fornuftige forbindelse af tømmerværket, han må billig tilstå, at dette er i sit slags det kunstigste og kostbareste værk, som Danmark nogensinde har set og bragt til veje«.

Gamle Dok undgik ødelæggelse i 1807, da englænderne beslaglagde flåden og demolerede orlogsværftet, fordi de ikke kunne finde dokkens bundventil!

### **Fantastiske havneplaner**

Dokkens grundlægger, grev Daneskiold-Samsøe, virkede ikke blot for en storstilet udbygning og modernisering af orlogsflåden, men sørgede også for uddybning af Flådens Leje og mange forbedringer af handelshavnene på begge sider af Refshaleddybet. Desuden udarbejdede han en fantastisk

plan om at tvinge al Østersøens nordgående søfart ind gennem Kalveboderne og Refshaleddybet – altså Københavns havneløb – ved at spærre Drogden med store stenblokke og sænkede skibe! Flinteren turde ingen sejle igennem den gang, da den ikke var opmålt, og farvandet var fuldt af farlige grunde og rev. Grevens storstilede plan, som naturligvis også omfattede en yderst kostbar uddybning af sejløbet op gennem Kalveboderne, blev godkendt af kongen, men aldrig udført. Der var simpelt hen lavvande i statskassen – dengang som nu.

I midten af 1800-tallet lod en christianshavnsk vinhandler og skibsreder, Andreas Frederik Andersen, hvis firma endnu eksisterer som familieføretagende, i samarbejde med en engelsk ingeniør udarbejde en lige så fantastisk plan for havnens fremtid. Han ville opfylde hele havnen mellem Langebro og Knippelsbro, så Amager blev landfast med Sjælland. Havnen skulle derefter bestå af to af hinanden uafhængige dele, en nordhavn nord for Knippelsbro og en frihavn i det nuværende Sydhavns kvarter med indsejling gennem en uddybet Sorterende i Kalveboderne. Planen nåede til afstemning i magistraten i 1856 og faldt med kun en enkelt stemmes

overvægt for Andersens modstandere.

Samme skibsreder Andersen indførte i øvrigt den første dampdrevne bugserbåd i Danmark; men han fik ikke meget fornøjelse af den. Hans skibe, der hentede vin og likør i Vestindien, skulle bugseres ind i Christianshavns Kanal, men endnu i 1842, da han købte den lille damper i England, var der forbud mod at sejle med dampkraft inden for bomløbet. Han solgte den i 1852 til den engelske stat, og to år efter blev den dirigeret til Sortehavet for at deltage i Krimkrigen, som englænderne, franskmændene og tyrkerne førte imod russerne. Bugserbåden endte som vrage i havet ud for Sevastopol.

### **Wilders Plads**

Af opgravningerne fra dokken i Strandgade blev der skabt en ø, som kom til at hedde Bjørnsholm efter tømmerhandler og grosserer Andreas Bjørn, der havde fået overladt jord, ler og kalksmuld fra undergrunden. Øen hedder nu Wilders Plads, og en bro fører derover fra Strandgade.

Andreas Bjørn, der tillige havde titel af kongelig agent, lod indpælingen af området påbegynde i 1735 og modtog også fyld fra det

kommunale renovationsvæsen. Så nidkært gik han til sagen, fortæller topografen Nicolai Jonge i 1870'erne, »at man med allerstørste forundring så efter en kort tids forløb her anlagt ikke alene en ypperlig kølhalingsplads til beskadede skibes kalfatring og reparation, men så også af agent Bjørn et skibsværft, hvor adskillige store skibe af vestindienfarere blev byggede af ham og løb af stabelen«.

Bjørn var medlem af det ældgamle Danske Compagni, det nuværende kongelige skydeselskab, og en overgang afholdt man de årlige fugleskydninger hos ham på Bjørnsholm. Han opførte en hel lille by for sig selv på sin ø, ikke blot med bådeværfter, men også med »våningshuse« til håndværkere og skibstømmermænd. Flere af hans huse findes endnu på Wilders Plads. Også hans privatbolig på hjørnet af Strandgade og Bådsmandsstræde eksisterer stadig.

I 1748 blev den nordlige del af øen solgt fra og opdelt i to lodder, Krøyers Plads og Grønlandske Handels Plads. Resten blev i 1762 købt af købmanden og skibsrederen Carl Wilder, der fortsatte med skibsværftet og en overgang havde omkring 250 arbejdere ansat.

I 1775 besluttede staten gennem Den kgl. Grønlandske Handel at påbegynde hval- og sælhunde-

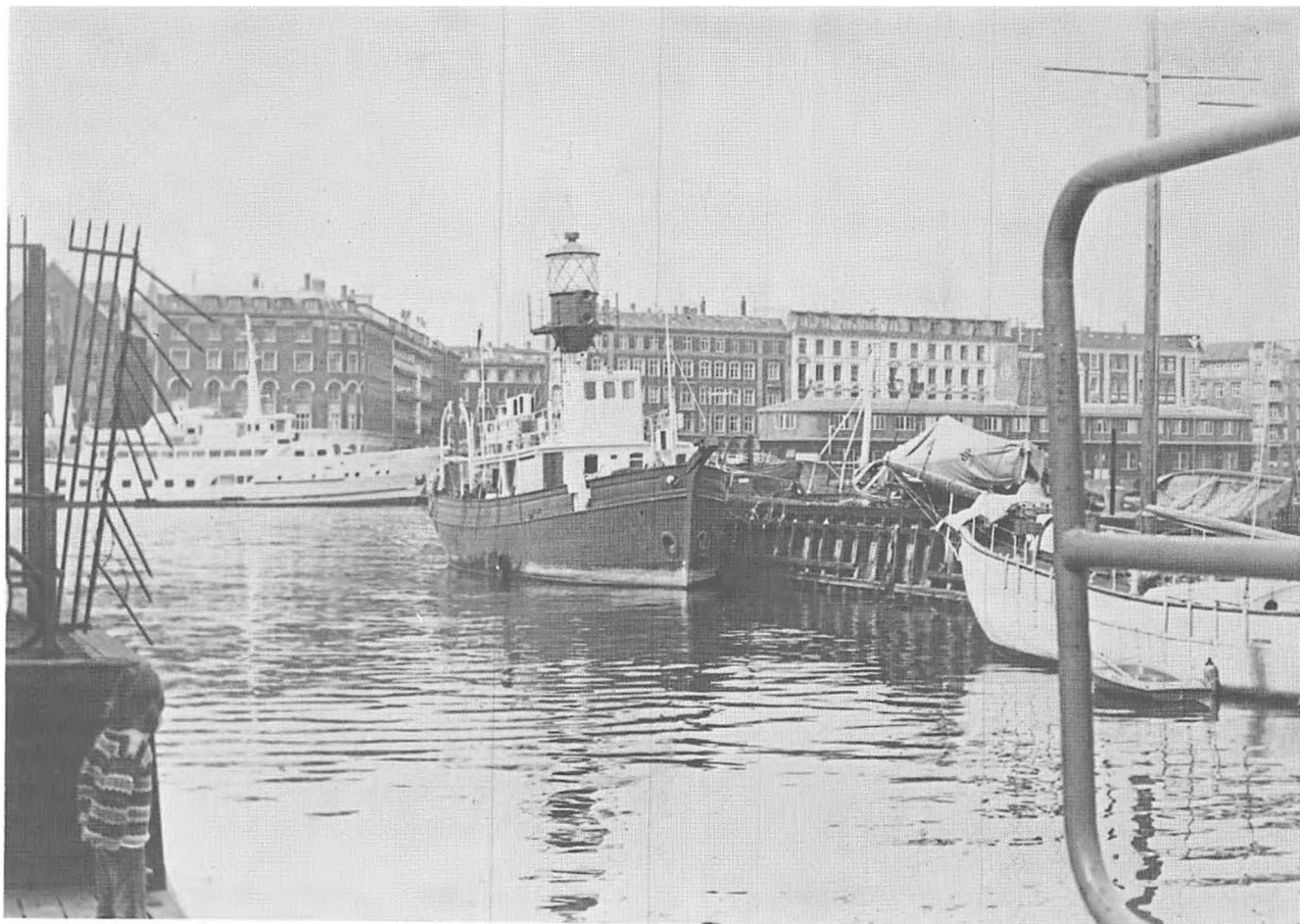
fangst i den helt store stil i Nordatlanten. Man byggede nye store magasiner og anlagde trankogeries, og det lykkedes i årene 1776-82 at få ikke færre end 123 større og mindre skibe sendt af sted med Christianshavn som basis. Skønt de fangede 204 hvaler, var udbyttet ringe, men alt dette skabte dog et hidtil ukendt liv i havnen, tusinder af hænder i hovedstaden blev beskæftiget, skibsbygningen blomstrede, og havnen var altid fuld af skibe. Den gyldne handelsperiode fik et ekstra skub fremad gennem hvalfangst, som man dog opgav i løbet af en kort årrække.

Når man i nutiden kommer over Wilders Bro, har man til højre et gammelt stræde med bygninger fra 1700-tallet, mens hele området til venstre er ryddet med henblik på hotelbyggeri. Jævnligt ligger der ved kajerne på dette sted veteranskibe, som er ved at blive restaurerede. Selv om der kommer storhotel her, skal kajen fortsat være til rådighed for havnevæsenet til oplægning af skibe eller anden brug, hvorved man sikrer sig, at karakteren af havn ikke ganske forsvinder. Tomten var egentlig udlejet til sand- og grusfirmaet Carl Nielsen A/S, der skulle rømme deres plads på Islands Brygge, men der kom så

energiske protester fra beboere og forskellige organisationer, at lejemålet blev annulleret. Carl Nielsen fik i stedet reserveret plads i en ny materialhavn, som efter aftale mellem kommunen og havnevæsenet anlægges nord for Amagerværket.

Endnu i foråret 1977 ligger agent Bjørns gamle kølhalingsplads umiddelbart nord for hotelgrunden, omend den forlængst er spærret af ud til havneløbet med et bolværk. Der opstod i 60'erne en hel lille sandstrand her, hvor folk tog solbad om sommeren; men efterhånden blev »stranden« invaderet af alskens vilde planter, så det nu er et stykke vild natur midt i byen med siv, rør og »selvsåede« småtræer, som naturligvis er indslæbt af fugle i form af frø. En smule vand er der endnu, men det er nok et spørgsmål, om det ikke er totalt ændret, når disse linier læses. Man må håbe, at man på en eller anden måde bevarer de gamle fortøjningspæle fra Andreas Bjørns tid. De står nu midt inde på øen – nogle ordentlige kæmper, som er rene museumsgenstande.

På den anden side af øens hovedgade ligger nogle gamle bygninger, hvori flere mindre firmaer har til huse, og resten af den gamle Bjørnsholm er stadig optaget af Grønlandske Handels bygninger, selvom selskabets hovedhavn nu



*Udsigt fra broen mellem Strandgade og Wilders Plads. I baggrunden en af Centrumliniens både ved Havnegade.*



*Fortøjningspæl fra 1700-tallet på Wilders Plads, fotograferet i 1976.*

ligger i Limfjorden. En tidligere pakhusbygning har nu kontorer for »Handelen«s økonomiafdeling samt for det grønlandske postvæsen. Den kgl. Grønlandske Handel blev grundlagt som statsmonopol i 1774, mens der tidligere var tale

om mindre selskaber, som handlede også på Færøerne og Island. Monopolet på grønlandshandelen blev bevaret helt frem til maj 1950, da den omsider blev givet fri.

### **Bødkernes bydel**

I forrige århundrede og langt ind i dette var der flere bødkerværksteder på Wilders Plads og i Strandgade, bl.a. et større firma med 35-40 ansatte i en baggård skråt over for Asiatisk Kompagnis bygning i nr 25. Placeringen af bødkerværksteder her skyldtes ikke alene, at skibene var store aftagere af tønner, idet fødevarerne til de lange togter skulle bevares i nedsaltet tilstand, og der også skulle medføres drikkevand og betydelige mængder af øl. Det var også en fordel for bødkerne at have hurtig og nem adgang til en havnekaj, idet finneskibene, der kom med træet til bødkerarbejdet, kunne lægge til her, inden de gik over til deres faste anlægsplads ved Børsen.

Der var omkring år 1900 godt 500 bødkermestre i København, og ikke færre end 450 af dem havde deres værksteder på Christianshavn!



# Ad Vesterbro til

## Vandforureningen ikke ny

I 1907 skrev forfatteren Albert Gnudtzmann, at »for kort tid siden« lå den snurrigste del af Københavns havn ude omkring Langebro:

»Da lå her små, gamle fartøjer, hvis førere ikke syntes at have stort andet at gøre end at ryge snadde og lave mad i køkkenlukafet, fra hvilket stedse en blågrå røg sindigt tonede frem. Små arrige bugserclampere hvædede og spydede af anstrengelse ved at slæbe maleriske fuldriggede skonnertbrigger gennem broåbningen. Og på varme sommerdage kunne man se bleg-røde drengekroppe boltre sig i skibsmysteret, uden smålig bekymring for hvor meget kloakvand, der blandede sig i det naturlige Kalvebod-brakfluidum«.

Drengene er uden tvivl kommet fra badeanstalten Rysensteen, der oprindeligt lå på den københavnske side af havneløbet og siden genopstod på den amagerske side.

Det fremgår af Gnudtzmanns skildring, at man også tidligere har kendt til forureningsproblemer. Det er ikke hensigten her at for-

søge at bagatellisere nutidens forureningsfare, men hvis man tror, at København i ældre tider var en bare forholdsvis ren by, tager man grundigt fejl.

Om havnen netop her hed det i dagbladet Fædrelandet i 1852, året før koleraens hærgen, at vandet var »en sand fryd for yndere af farvede og duftende vandarter«, en kaffebrun vælling med grønne tangør og døde fisk, hvis stank trak ind over byen og blandede sig med lignende odeurer fra de åbne rendestene. Carl Plougs organ talte for døve øren. Koleradøden skulle drage hærgende gennem den usunde by, før sundhedsmyndighederne vågnede op, og så skete det endda alt for trægt.

## Rysensteen

Det er ikke muligt i denne bog at gå frem i kronologisk orden, så vi lader Langebro vente, til vi begiver os over på Islands Brygge, selvom broen er af meget ældre dato end badeanstalten Rysensteen. Den første bro var derimod samtidig med Rysensteens Bastion, der egentlig blot var en halvbastion og var den yderste på Vestervold.

Den havde en fremskudt post, som hed Rysensteens Lynette. Herfra førte fra midten af 1700-tallet en fæstningsport ud til en vej, der fulgte voldgravens yderside op til de københavnske tømmermestres oplagspladser, der strakte sig fra Rudolph Berghs Hospital til godt ud imod Kødbyen. Hospitalsgrunden såvel som hele kvarteret omkring Politigården var altså vand.

Fæstningsporten kaldtes Gammel Kikkure, Kigkurren, Kyckenkorben, ja, endog »Kik i Kurven«. Oehlenschläger, der tog forskud på badelivet herude, fortæller i sine ungdomserindringer, at han som barn plumpede i vandet ved Køkkenkurven ved Langebro og måtte traske hele vejen hjem til Frederiksberg med våde klær.

En tilsvarende port lå på Amagersiden og har i dette århundrede givet anledning til gadenavnet Kigkurren, der dog ligger længere ude på Islands Brygge. Oprindeligt har disse kiggurrer, eller hvordan man nu vælger at stave og udtale dem, vel ikke været porte, men snarere udkiksposter på de fremskudte lynetter.

Fra hver side af havneløbet udgik palisader for at dække indsejlingen, et smalt hul i midten. De hed i militærsproget estakader, men kaldtes i reglen »stakater«.

På Rysensteens Lynette blev der anlagt en offentlig badeanstalt i 1825. Der havde dog allerede tidligere i nogle sæsoner ligget en »bade-machine for fruentimere« med opvartende damer, indrettet af tømmerhandler Lars Larsen i 1787; men den har næppe været så imponerende som badeanstalten Rysenstein, der blev indrettet i en gammel fabriksbygning på selve lynetten.

I en svensk skildring fra 1830 hedder det, at vejen ud til badeanstalten, en af byens »vackraste inrättningen«, er byens smukkeste promenade, Filosofgangen langs Vestervold. Hovedbygningen ved vandkanten havde 13 baderum med badekar af egetræ og varmt og koldt vand, og fra hvert enkelt rum førte en trappe ned til det såkaldte strømbad eller svømmebad udenfor, indrammet af træbroer. Bygningen på land var grundmuret og i to etager med loft. Den rummede foruden separatkabinetterne i stuen en stor restaurant, to konversationssaloner for henholdsvis damer og herrer, adskillige hotelværelser for kurgæster, der ønskede at frekventere badene i nogle dage eller mere, og desuden på øverste etage en balkon med storslået udsigt til Frederiksberg, Valby, hele Amager og Malmø i det fjerne.

Badeanstaltens første inspektør var en tidligere skuespiller ved nationalscenen, Stephan Heger, der også skrev bøger og tillige oversatte skuespil af Goethe. Han var i øvrigt svigerfar til historikeren Erik Werlauff.

Badeanstalten blev eksproprieret og nedlagt i 1893. En ny Rysenstein genopstod på den anden side af havnen i 1905, men kun i form af svømmebade og tildels ved genanvendelse af de gamle materialer. Den blev nedlagt i forbindelse med anlæggelsen af den nuværende Langebro, der åbnede i 1954. Den havde i hele perioden en nabo, en kommunal søbadeanstalt, der også nød stor popularitet trods vandets ringe kvalitet. Der er dog ikke tvivl om, at det er langt værre i nutiden.

### Skuespillere som sømænd

I den lille pittoreske havn ved Langebro, som omtales i den før citerede skildring fra 1907, havde den kendte skuespiller Emil Poulsen en lystsejler liggende – kaldet *Anna* efter hans kone. I sine erindringer skildrer sønnen Adam Poulsen flere ture med *Anna* i Kalveboderne i sin barndom. Det har vel været omkring 1890, idet Adam Poulsen, der også gik scenevejen ligesom sin far og farbror

Olaf og lillebror Johannes, var født i 1879.

Man stod op kl 6 søndag morgen og blev modtaget ved Langebro af badeanstaltens tømrer, kaldet Tykke Hansen, som sejlede med familien Poulsen i fritiden. De havde medbragt madkurv med surbrød, øl og snaps til kaffepunch, og Tykke Hansen optrådte før frokosten med »brillante omend ikke sarte sømandsviser fra tiden, da han var på langfart«.

Emil Poulsen skriver videre: »Alt dette foregik, når vi var kommet ud gennem stakaterne og ud i Kalveboderne og nået til det flade vand ved Flaskekroen, og forberedelserne til frokosten var i gang. Så sagde den tykke, at her skulle vi være forsigtige, her var grundstødning i sigte, for bunden var lumsk og høj ved alle de æggeskalder, som i tidens løb var kastet ud her«.

En lokal sejlforening ved Rysenstein tog en gang om året ud til fyrskibet ude ved Kongelunden, hvor man holdt en større festlighed, hvori onkel Olaf, altså den populære Holberg-skuespiller Olaf Poulsen, deltog med liv og sjæl. Sejlkubbens medlemmer var skuespillere og maskinarbejdere, restauratører, prokuratorer, handelsmænd, fiskere og sømænd – altså et lige så blandet og broget,

demokratisk folkefærd, som man træffer i sejlsportsforeningerne i vor egen tid. I de kredse lægger man titlerne bort og skaber sig ikke.

### **Den gamle tømmerhavn**

I 1865 var der stort slesvigsk besøg i København, hvorunder gæsterne blev bospist på det festligste på Larsens Plads for siden – ifølge dagspressen – at blive sejlet i dampskibe direkte til Tivoli. Det kan som bekendt ikke længere lade sig gøre at sejle til Tivoli, men det kunne det den gang. Kalveboerne gik helt op til Tietgensgade, og i den kraftigt markerede bugt, som kysten dannede med Tømmerpladsvejen langs ydersiden af voldgraven til Rysensteen, lå Københavns tømmerhavn. Tømmeroplagen lå ud langs kysten til omkring den nuværende Kvægtorvsgade, hvor der siden 1700-tallet havde været en mindre militær installation, Tømmerplads-batteriet.

Fra Tømmerhavnen løb en grav langs Tivoli ud til batteriet, som gjorde tømmerpladserne til en ø, der dog var forbundet med fastlandet ved broer, hvorover et par veje førte op til Vesterbrogade.

De københavnske tømmermestre havde allerede i slutningen af

1600-tallet fået anvist deres særlige pladser. Det var på det nyopfyldte land ved Frederiksholms Kanal; men da der skulle bebygges her, fik tømmerne tildelt arealet fra Toldbodgade ud til kysten, hvor de første tømmeroplager opstod i 1706. Herfra måtte man væk i 1755, da Amalienborg-kvarteret opstod, og tømmerne fik midlertidige oplager uden havn for enden af Rigensgade, altså ved Nyboder. Imens gik man i gang med at opfylde til nye tømmerpladser i den såkaldte Dronningens Enghave, hvoraf siden en del indgik i Tivolis areal. Stedet havde siden 1621 været i kronens, ikke i stadens Københavns eje, og det administreredes fra Hvidovre, indtil Vesterbros kyststrækninger af praktiske grunde gradvis overgik til København i årene 1867-88. De nye tømmerpladser blev taget i brug i 1765.

Da voldene blev sløjfet i tiden omkring 1870, rykkede Tømmerhavnen lidt udefter og kom til at danne en stor firkant, beskyttet udefter af en mole, på det område, der i dag er kvarteret omkring Politigården. Da man skulle opføre denne anselige bygning 1918-24, måtte man pilotere med ikke færre end 4000 pæle af jernbeton, fordi det var gammelt havnebassin.

### **Strandhugst på Vesterbro**

Mange år tidligere havde tømmerpladserne været involveret i et militært drama, som man ikke hører meget om i danmarkshistorien, fordi helt anderledes afgørende militære begivenheder samtidig indtraf andre steder i København. Det var i 1807 under den engelske belejring.

Da englænderne omringede København, lykkedes det dem hurtigt at sætte sig fast i en skanse ved hjørnet af Sønder Boulevard og Dybløbsgade, Pesthusbatteriet, hvor der naturligvis den gang var fuldstændig åbent land – og desuden kystlinie umiddelbart uden for pesthusets vinduer. De danske kanoner på Rysensteens Batteri kunne ikke nå derud, og man sendte i stedet kanonbåde ud for at prøve at bringe de engelske kanoner til tavshed.

Brandene rasede på det tidspunkt i det meste af København, men også på Vesterbro var der ildløs, så det forslog. Det var tømmerpladserne, som var kommet i brand, da englænderne havde uskadeliggjort Tømmerplads-batteriet. Flammerne fra tømmeroplagen slog så højt i vejret, at man kunne se at læse inden døre efter mørkets frembrud helt ude i Brøndbyvester præstegård!

Under kommando af en ung marineofficer, Paludan, der siden avancerede til kommandør og som pensionist nedskrev sine memoarer, gik kanonbåden *Kierteminde* ud gennem estakaderne ved Langebro, eskorteret af et par kanonchalupper. Paludan og hans folk, der var blevet sendt til assistance for en kanonbåd, der i forvejen lå i Kalveboderne, blev modtaget af kollegerne med en større middag i rum sø. Nogle af folkene var i ly af mørket gået i land på Vesterbro og havde stjålet et par okser, som englænderne i pesthuset havde rekvireret fra bønder i oplandet, og havde slagtet dyrene og ført dem ud på kanonbådene. Under en vældig kanonade fra det engelske batteri fortærede de danske marinere under megen gemytlighed nogle vældige oksestege med dry martini til.

Imens stod København i flammer, og københavnere i tætte skarer flygtede skrækslagne over broerne for at komme i sikkerhed på Amager. Jens Jacob Paludan og hans kolleger var ganske unge og betragtede vel endnu nærmest krigen som en sport. Det engelske batteri på Vesterbro fik de ikke has på, men det lykkedes dem at hindre englænderne i at trænge længere ind imod Vestervold under kamphandlingerne, der slut-

tede med byens betingelsesløse overgivelse.

### **Gasværkshavnen**

Opfyldningen af havnen omkring Politigården begyndte i 1885, men der var stadig adgang til pladserne fra søsiden gennem Tømmergraven, som først blev tilkastet i 1897. Med anlæggelsen af Kalvebod Brygge i de følgende år kom den ny Tømmerhavn til at ligge, hvor trafikken fra bryggen svinger over i Tømmergravsgade.

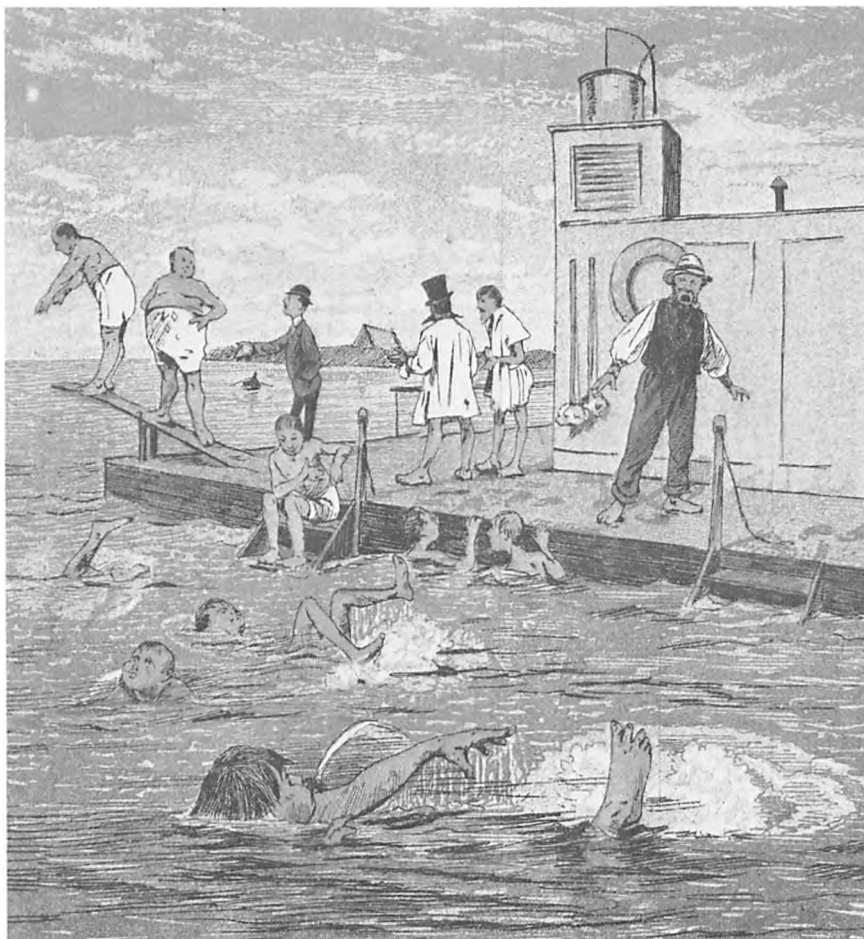
Længe før alt dette skete, var der opstået havneanlæg på Vesterbro i flugt med tømmerpladserne. Der blev i 1858 anlagt et gasværk, som man endnu mindes i gadenavnet Gasværksvej, der førte derud fra Vesterbrogade. Det var Danmarks andet gasværk, idet man kort forinden havde anlagt et i Odense. Vestre Gasværk, som det siden kom til at hedde, fik forsyningerne fra søsiden, til hvilken ende man havde ladet udgrave en beskeden pramhavn, som altså var Københavns første Gasværkshavn. Man måtte lade kulskeibene ankre op ude i strømmen for, med primitive midler, at omlade kullene til pramme, der så fragtede dem videre ind til gasværkets ovne. Omladningen skete ved, at man med håndkraft fyldte en kurv i skibets

last, hvorefter kurven blev svunget ud over prammen af et dampspil og, igen med håndkraft, tippet, så kullene raslede ud under stort spektakel.

Det siger sig selv, at denne metode var ganske utilfredsstillende, og efterhånden som gasproduktionen blev forøget, lod man en rigtig havn anlægge 1873-76, hvor Ingerslevsgade nu løber. Omtrent hvor der er indkørsel til Kødbyen fra Skelbækgade, lå på denne tid søbadeanstalten Venedig.

Endnu en havn havde man på Vesterbro, Belvederehavnen ude ved Sønder Boulevard og Dybbølsgade. Det gamle pesthus var kommet til ære og værdighed som landsted og siden forlystelseshave under navnet Belvedere – »smuk udsigt«. Havnen her har vel blot været en bådebro. Et rigtigt havnebassin fik ikke des mindre, efter de store opfyldninger, navnet Belvederehavnen for at mindes den gamle lokalitet på Vesterbro. Den ligger ude ved H.C. Ørstedsværket.

Opfyldningerne til godsbanen 1897-1901 bevirkede naturligvis, at disse havne blev dækket til. Jorden blev hentet ude i Valby, hvor den gamle gennemskæring af Valby Bakke til jernbanen fra 1847 skulle udvides til det dobbelte eller mere. Den ny Gasværkshavn blev



*Søbadeanstalten Venedig, der i 1880'erne lå »i Kalvebodstrand ud for den kgl. Skydebanegade og Absalonsgade«, som det hed i anstaltens annoncer. Den flyttede til Svanemøllebugten, da opfyldningen til godsbanen ved Ingerslevsgade begyndte.*

så placeret ved den nærmeste kystlinie, Kalvebod Brygge, og kullene blev fra skibene transporteret over baneterrænet og Ingerslevsgade ved hjælp af en 1300 alen lang svævebane med tippekurve, op-hængt på høje stålmaster. Rester af denne kultransportør findes endnu, skønt gasværket blev definitivt lukket den 8.juni 1927 for at give plads for Kødbyen. Under nedrivningen af en beholder var der endnu lidt gas tilbage, så den sprang i luften, hvorved en arbejder omkom. Det samme skete som bekendt i 1964, da man var ved at fjerne Valby Gasværk, blot med den forskel, at der denne gang var flere døds ofre og langt mere omfattende skader.

Endnu for få år tilbage var det kul og koks, der fuldstændig dominerede Kalvebod Brygge, som i nutiden er blevet forvandlet til en bred storbygade med to kørebaner og stærk trafik næsten døgnet rundt. Før i tiden strakte der sig et bælte af kulpladser ned mellem selve gaden og havnekajen, som også havde gadebredde, og kulkrannerne kørte på skinner højt oppe i luften, når de transporterede det sorte guld fra skibslasterne over til oplagspladsen. Store skilte meddelte, at det var på eget ansvar at færdes under kranerne. Ofte så man mindrebemidlede

pille koks op i sække og kurve – eller i de fleste tilfælde de mindre-bemidlede raske drenge. Det var blevet skik, at man gratis kunne opsamle tabte koks – som det i gamle søkøbstæder blev tilladt fattigfolk at opsamle spildt korn.

Bag de sortsværtede plankeværker, der gav kvarteret et skummelt præg, lå vældige bjerge af kul og koks, og med korte mellemrum lød den karakteristiske lyd som salver fra et maskingevær, når kranernes grabber åbnede sig og væltede et læs fast brændsel ned oven i de sorte bjerge mellem bryggens to gader. I blæsevejr føg det fra dyngeerne, så cyklister blev sorte i hovedet – og i storm blev ansigtshuden trakteret, så man havde en fornemmelse af, at den blev sandblæst.

Ved kajen lå den ene damper efter den anden og i de senere år naturligvis også motorskibe; men dampskibene holdt sig meget længe i de engelske kulhavne, der stod i regelmæssig forbindelse med Københavns store kulhavn, Kalvebod Brygge, som blev kraftigt suppleret af en del af Islands Brygge på den anden side af havneløbet.

## Havneværtshuse

Foruden kulhavnsens arbejdere var der mange kuske og chauffører blandt gæsterne i de tre værtshuse, der lå ved bryggen. Det første var *Negerhytten*, hvis officielle navn var Folkerestaurant Hytten. Den var indrettet i et lavt bindingsværkshus, som havde været epidemisygehus under den spanske syge, som fulgte i kølvandet på Første Verdenskrig. Bygningen lå i en lettere »afstumpet« spids vinkel mellem Hambrosgade og Kalvebod Brygge, men længere mod nord end hvor disse to gader mødes nu. Den må have ligget næsten, hvor Hotel Europa ligger nu.

Her sad de mange gæster på lange træbænke og drak kaffe af hankeløse kopper af jernporcelæn for en billig penge – og så var anden kop endda gratis. Der var naturligvis også øl og brændevin og i tilgift hele to billard.

Om muligt endnu mere præget af kul og koks var *Far West*, som lå mellem kajgaden og den »almindelige« gade i forlængelse af de store kulbjerge. Man har ikke let ved at forestille sig, at der kunne indfinde sig andre gæster her end »det sorte gang«, som man kaldte såvel havnearbejdere i Gasværkshavnen som de gamle kulfyrede dampers fyrbødere. Ikke des

mindre har digteren Tom Kristensen også været gæst her i midten af 30'erne. Ifølge digtet *Dobbelt* har han endda gæstet *Far West* sammen med en dame – hans »hemmelige elskov«, som han kunne hygge sig med her uden synderlig mulighed for genkendelse. Her sidder digteren og hans pige så og »driker øl ved linoleumsrøde borde, hvor stolene knaser i sand og tændstikker og afbrændt grøn Cecil«. Digtet slutter: »Men nu træder larmende arbejdere ind, og jeg tør bestille en øl til og se på dig, min elskede, og leve mit liv igen«. En af hans nærmeste venner var netop blevet dræbt af tyskerne i Berlins berygtede fængsel i bydelen Moabit.

Navnet *Far West* er valgt, fordi stedet i århundredets begyndelse lå »uden for lov og ret«, det var noget nyt, ukendt København, hvor navnet markerede fjernheden. Nu er man unægtelig rykket noget nærmere centrum efter de store gadeudvidelser og fjernelsen af kulbjergene, kranerne og havnens værtshuse. Fra godsbanen ud sydpå er gadeudvidelsen afsluttet i 1974.



*Udsigt fra Sydhavnen mod Christianshavn og Amager i 1907.  
Det er Tømmerhavnen, man ser under anlæggelse. Den store bygning på Amager  
i billedets højre halvdel er Sundholm, der blev indviet året efter.*

## Nye tider

Mens den gamle Gasværkshavns tildækning blev foretaget af DSB, blev opfyldningen af Tømmergraven overladt Københavns kommune, imod at man lod anlægge en dobbelt kajgade ud imod strømmen på disse kanter, og det blev altså Kalvebod Brygge, hvor der i dag ikke er meget at bestille for havnevæsenet. I 1972 blev havnen her lagt ind under den gamle havns distrikt, og Kalvebod Havnefogeddistrikt blev nedlagt. Det hed sig i den anledning fra kommunalpolitisk hold, at man regnede med nedlæggelse af hele Sydhavnen inden for de kommende 30 år. Det rummer muligheder for sejlsportens folk.

I ældre tider, da trafikken på havnen var relativt begrænset, var der ofte omfattende arrangementer i Sydhavnen inden for sejlsport og ikke mindst roning i kraft af Københavns Roklubs tilstedeværelse i Tømmergraven. Roning blev forlagt til Bagsværd i 30'erne, og efter 50'ernes store opsving i skibstrafikken på Københavns havn har det også været småt med sejlsport. Allerede nu er der sket en ændring i dette forhold. I sommeren 1975 blev der afholdt et stort speedbåld-stævne i Gasværkshavnen.

Et markant indslag i havnebilledet på disse kanter gennem længere tid, hotelskibet *St. Lawrence*, forsvandt fra Kalvebod Brygge i marts måned 1975. En polsk slæbedamper trak det gamle fartøj af sted, mens københavnske bugserbåde trak bagud. Det forårsagede trafiksammenbrud og spærring af broerne i over en halv time, og der var vældig publikumsinteresse for den maritime forestilling. Hotelskibet skulle slæbes til Grækenland for at ombygges til luksushotel, hvorefter det skal til den persiske golf, idet det er blevet købt af en oliesheik, der også satser på turisme.

*St. Lawrence* var blevet kaldt til København på foranledning af overborgmesteren i 1967 for at huse de mange gæster ved byens 800 års jubilæum, som ikke kunne være i de forhåndenværende hoteller. I otte år kom den altså til at ligge der, bred og malerisk med sine to høje dampskorstene, der næppe nogensinde mere kommer i brug i deres oprindelige funktion.

*St. Lawrence* blev bygget i 1928 og har en glørværdig fortid som showboat på *St. Lawrence*-floden i Canada. Den blev til sidst urentabel i drift, og hjuldamperen blev købt af en norsk hotelmand, der bugserede den til Oslo, hvor Urban Hansen altså rekvirerede den.

Nu, hvor *St. Lawrence* er væk, er der på en tilfældig dag kun et gammelt dampskib ved Kalvebod Brygge – en affældig skude under bekvemmelighedsflag, indrettet som propagandacentral for en yderliggående religiøs sekt.

Det er ikke ligefrem havnetravlhed, der præger bryggen i dag, men biltrafikken sørger for, at der er lige så meget larm og luftforurening nu, som da kraner og kuldynger prægede hele havnefronten i denne ende af byen.

Ved Kalvebod Brygge anbragte Den danske Istjeneste, der sorterer under Handelsministeriet, i reglen sine isbrydere, når der var optræk til isvintre. En af dem fra 40'erne, da der var brug for isbrydere overalt i danske farvande, blev solgt til ophugning i 1974. Det var den navnkundige *Storebjørn*, isbryderflådens stolthed, fra den første gang gled ud på de tæmmede vover i 1931. Den havde kraftige dampmaskiner ombord, mens de øvrige i nutiden, *Elbjørn*, *Isbjørn* og *Danbjørn*, har dieselelektriske maskiner, som tiden fordrer.

Man kan savne synet af dem ved havnekajen, men næppe mange ønsker at se dem i funktion.



## Det nuværende fisketorv

Helt ude, hvor den ny hovedfærd-selsåre, som Kalvebod Brygge er en del af, svinger over imod H.C.Ørstedsværket, lå indtil slutningen af 60'erne restaurant Fremtiden. Den var også bygget af bindingsværk i pionertiden, hvor kvarteret bogstavelig talt lige var dukket op af havets skød. I dens sidste levetid var den stærkt moderniseret og svært hyggelig.

Fra dette sted udgår Kalvebod Pladsvej, der indtil 1954 bl.a. tjente som indkørsel til kommunens badeanstalt, populært kaldet »Gassen«. Den blev oprettet allerede i 1902 og var delt op i en herre- og en dameside, hver med hele tre bassiner. Her blev i begyndelsen holdt internationale svømmestævner.

Nu er Kalvebod Pladsvej først og fremmest tilkørsel til Københavns Fisketorv, der tidligere hørte under Københavns Havnevæsen, men i 1926 overgik til kommunen – altså mens den endnu lå inde i Gammel Strand, hvorfra den som tidligere nævnt først flyttedes i 1958. Dette store torv råder over en af Europas største frysehavne for landing af fisk, bl.a. laks, fanget

ved Grønland. Slet så store dimensioner var der jo ikke over fisketorvet inde i byens hjerte!

De fleste fisk kommer dog med lastvogne fra Jylland og købes af detailhandlere, restauranter og institutioner, f.eks. hospitaler og plejehjem. 70 procent af fiskene stammer fra Nordsøen. Enkelte københavnske fiskere og andre, der tager fangst i nære farvande, går dog også til kaj og deltager i torvehandelen som i ældre tider ved Gammel Strand.

Torvet ligger i dvale det meste af døgnet, men omkring kl. 5,30 begynder der at ske noget. Der bliver gjort klar til dagens fiskeauktion i den store torvehal. Den åbner kl. 7, og på det tidspunkt har studeejerne, omkring 30, gjort det hele klar til dagens store ryk. Faktisk kan alle komme og købe af dem, da det er et frit marked, men udover branchens egne folk kommer her sjældent andre end nogle turister og skolebørn, der vil opleve den ganske særegne stemning, der er over en fiskeauktion.

Vi forlader nu midlertidigt denne del af byen for at få bare en spinkel anelse kronologi ind i billedet.

# Fra Langebro til Sjællandsbroen

## Langebro

Vi vender nu tilbage til den nordlige del af Kalvebod Brygge, hvorfra Langebro tidligere udgik, mens bryggens trafik nu føres under brorampen. Den første bro på dette sted var en ren militær foranstaltning. Fæstningen var blevet vældig udbygget siden svenskekrigens dage, og i 1689 udsendte kong Christian den Femte et memorandum om at etablere en pælespærring over havneløbet mellem Vestervold og Christianshavns Vold. Det blev i stedet til, at man anlagde en gangbro i 1690. Den var først og fremmest beregnet til, at inspektionen af forsvarsanlæggene kunne foretages fra den ene ende af fæstningen til den anden uden brug af både; men også civilbefolkningen havde adgang til at benytte gangbroen.

Teknisk Museum i Helsingør har modeller af havnens broer gennem tiderne, også den ældste Langebro, træbroen, der benyttedes indtil 1722. Den blev af nærliggende grunde kaldt Kalvebod-

broen. Den ny bro kunne også tage vogntrafik. Omkring denne tid overgik navnet Den lange Bro eller slet og ret Langebro fra Knippelsbro til den ny bro i syd, som var betydelig længere end den første bro over havnen.

Atter i 1749 blev broen fornyet og igen i 1796. I løbet af dette århundrede var dens militære betydning blevet stærkt reduceret, og det blev bestemt, at militæret ikke længere alene skulle klare udgifterne til vedligeholdelse og fornyelser, men at stadens og havnevæsenets kasser også skulle bidrage. Da imidlertid ingen af de tre parter var særlig villige til at påtage sig arbejdet imod refusion fra de andre, påtog hofarkitekten Andreas Kirkerup sig arbejdet i privat entrepriise i 1796 og lod en ny bro opføre. Dette var dog et kortere intermezzo. Broen var først og fremmest havnevæsenets anliggende.

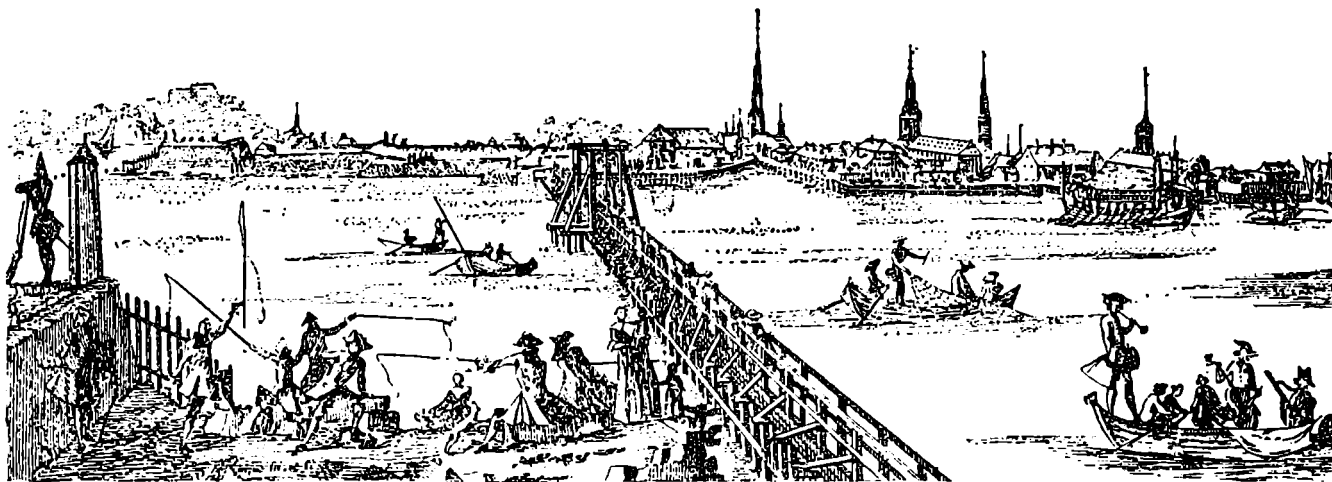
Under det engelske bombardement i 1807 blev Langebro stærkt beskadiget, men omgående nødtørftigt istandsat, så den kunne

tage den voldsomme flygtningestrøm fra den brændende by til det frelsende Amager.

Efter flere udbedringer byggedes i 1851 den sidste træbro, som i 1875 forsynedes med et klapparti af jern – et fremskridt, omend maskineriet stadig fungerede ved håndkraft.

Den næste Langebro blev en svingbro, hvis midterparti svingede langs sejlrretningen og således gav plads for passerende skibe på begge sider. Den skulle have været indviet på kong Christian den Niendes fødselsdag, 8. april 1903, men et skib brasede ind i den, så kun et fortov kunne tages i brug. Nogen officiel indvielse af Christian den Niendes Bro, som man kaldte den i starten, fandt derfor aldrig sted. Den havde jo været benyttet længe, da den omsider var fuldt færdig. Navnet Langebro holdt stand og har som bekendt gjort det siden.

Svingbroen fik ikke nogen lang levetid. Ikke mindst udviklingen af bilismen gjorde den forældet på kort tid, og 5. januar 1929 blev der indgået en overenskomst mellem kommunen og havnevæsenet om opførelse af halvhøje broer over havnen, så en række broåbninger kunne spares. Det havde været meningen, at Langebro skulle komme før Knippelsbro, men det



*Prospekt over København ca. 1740. I midten af billedet den første Langebro, der blev bygget i 1686.*

skulle gå ganske anderledes. En interimsbro med klap i et enkelt stykke og en mægtig kontravægt blev lagt over havnen midt mellem Vester Voldgade og Vestre Boulevard (senere H.C.Andersens Boulevard), og det var hensigten, at den i løbet af få år skulle afløses af den halvhøje bro, som tvunget af omstændighederne først stod færdig i 1954.

### **Sabotagen**

Under den tyske besættelse var 17 store motorskibe, overvejende fra ØK, oplagt ude i Sydhavnen ved estakaderækken, der udgår fra Gasværkshavnens sydligste del. Skibene blev beslaglagt af tyskerne

i krigens slutning og skulle have været brugt til troppetransporter og overførelse af flygtninge fra det hærgede Nordtyskland til Danmark.

Havde det været tidligere under krigen, ville den danske modstandsbevægelse vel næppe have tøvet med at rette sabotageangreb mod skibene for at hindre bortførelsen; men nu, i marts 1945, var man ikke længere interesseret i de store ødelæggelser, eftersom man var klar over, at krigen snart var forbi. Nu gjaldt det om så vidt muligt at bevare dansk ejendom og beskytte den mod eventuelle ødelæggelser fra tysk side.

Efter ordre fra Frihedsrådets kommandoudvalg fjernedes

uundværlige maskindele i hvert enkelt skib, og særlige havnegrupper af modstandsbevægelsen gjorde klar til at sænke skibene ved at fjerne bundventilerne – for at undgå den langt mere ødelæggende sprængning.

Man var dog også svært betænkelige ved at sprænge Langebro i luften for at spærre skibene inde i Sydhavnen; men Københavns havnedirektør fejede betænelighederne til side ved at oplyse, at de 17 skibes værdi var langt større end værdien af den interimistiske Langebro. Derefter rettede man en sabotageaktion mod den skarpt bevogtede bro ved højlys dag!

Ved hjælp af højttalerbiler stoppede sabotørerne trafikken, og

straks efter standsede et godstog, der var på vej over, umiddelbart under broens maskinhus. Man havde anbragt en kraftig sprængladning i denne vogn, og mens sabotører fra alle sider gav sig til at fyre løs mod de tyske vagter, lød en øredøvende eksplosion, og broens maskineri var sat ud af kraft. Få sekunder efter var sabotørerne væk.

Broen var nu spærret i længere tid, og al trafik mellem Amager og Københavns midte måtte føres ad Knippelsbro – dog således, at ingen køretøjer udover cykler fik lov at passere. Sporvognene skulle standse på hver side af broen og passagererne spadserede over i gåsegang på sporvognsskinnerne, skarpt bevogtede af tyske soldater med maskinpistoler. Tyskerne regnede med, at sabotører ville prøve at sætte Knippelsbro ud af spillet, når Langebro var repareret; men Frihedsrådets kommandoudvalg havde en meget bedre ide.

Ved Havnegade lå den gang vraget af en hollandsk damper, *Wupi*, der var minesprængt. Den trak sabotører en tidlig morgen ud i havnen, hvor de sænkede den, så den lå på tværs af havneløbet. I forlængelse af vraget sænkede de den lille tankbåd *Japos*, og så var havnen effektivt spærret. Ty-

skerne nåede ikke at få vrage væk, før krigen var forbi. Samtidig havde man for en sikkerheds skyld kapret alle de bugserbåde, Svitser havde i havnen. Det gjorde man ved at telegrafere efter assistance til motorskonnerten *Røsners*, som man foregav var grundstødt ved Hven. Bugserbådene blev dirigeret til Sverige, og det hævdes, at Svitseres aktier steg kraftigt ved noteringen på Børsen!

### Islands Brygge

Den nuværende Langebro er en dobbelt klapbro med en 35 meter bred gennemsejling. Broen er 32 meter bred, heraf 26 meter kørebane. Modsat den tidligere bro føres jernbanen ad en speciel bro i gadeplan – en svingbro, der lukkes sammen, når et tog skal over.

Den ny bro's åbning medførte en total ændring af Islands Brygges karakter. Bryggen er nu en almindelig færdselsåre med stærk trafik, mens den tidligere næsten udelukkende betjente havnen og de store industrianlæg ved bryggen. De fleste af disse firmaer eksisterer endnu; men på den forreste strækning begyndte der hen imod slutningen af 1974 at ske afgørende ændringer. Kraner forsvandt fra firmaet Carl Nielsen A/S, hvis hovedkontor er den første

bygning på Islands Brygges højre side ud imod havnen. Flåden af sandsugere og stenfiskere blev forvist til nye havneanlæg ved Amagerværket eller andre af den betydelige virksomheds afdelinger i Sydhavnen, Nordhavnen og Helsingør. En sammenslutning af lokale beboere udbad sig i oktober 1974 i pressen konkrete oplysninger om, hvilke planer magistraten har med havnefronten på disse kanter.

»Vi skriver bl.a. også,« hed det i henvendelsen, »fordi vi frygter, at der skal bygges højhuse langs havnen, huse, som vil spærre Bryggens 10 000 mennesker inde, forstået på den måde, at vi derved berøves endnu mere lys, luft og friareal, som vi jo altid har været underforsynet med, fordi Bryggens bebyggelse er meget kompakt og høj med lange, mørke og snævre baggårde. Og endelig vil de påtænkte højhuse berøve os et tiltrængt rekreativt område langs havnen.«

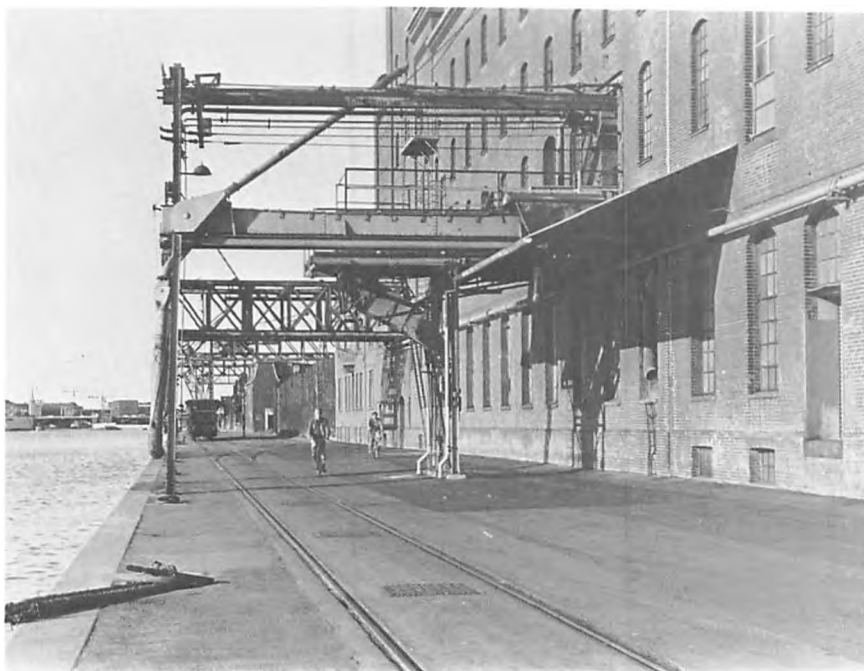
At den dobbelte havnegade Islands Brygge, som jo forlængst har lagt navn til hele det store bykvarter på gammel havbund, skulle kunne omdannes til rekreativt område, ville man have forsvoret for nogle år siden, da det var kulkraner og atter kulkraner, der dominerede hele gadebilledet akkurat



*Langebro set fra Amager omkring 1900. Der er endnu byggestilladser omkring rådhusstårnet i baggrunden. Rådhuset blev opført 1894-1905.*

som på Kalvebod Brygge overfor. Her hang altid kulstøv i luften, i sommersonne og stille vejr stinkende og vibrerende, i blæst fygende som sandflugt fra klitterne i Vestjylland, men unægtelig af en anden kulør. Det bragede fra pufferne, når godsvognene på de 3-4 rækker jernbanespor stødte sammen, og når kulkranerne åbnede deres gab og sendte deres last ud i de sorte dynger bag plankeværkerne, lød det, som om der var udbrudt krig i byen. Hestevognenes jernringe

larmede mod brostenene, damperne tudede på brooplukning, og klokken klang fra en jernbanemand, når et tog skulle over gaden for at fortsætte videre ud på Amager. Så måtte al trafik i den travle havnegade stoppe i nogle minutter, men sådan er det forresten endnu – blot med den afgørende forskel, at det nu om stunder er meget få tog, der føres over jernbanebroen ved Langebro for at fortsætte ud til den gamle Amagerbanes spor.



*Dansk Sojakagefabriks kaj på Islands Brygge.*

Islands Brygge blev opfyldt i årene 1903-07 og forlænget ud efter 1912-13 og igen 1918-22. Bebyggelsen blev gjort, da havnevesenet den 18. januar 1902 sluttede overenskomst med flere store firmaer om at købe pladser syd for Langebro, imod at havnevesenet foreløbig lod anlægge en 881 meter lang kaj og en 69 meter bred gade med en ydre kajgade og en baggade. Kajen blev påbegyndt næsten med det samme og fuldført inden årets udgang, hvorpå landvindingen i fladvandet inden for blev påbegyndt. Kysten havde gået helt ovre ved Artillerivej og var bugtet syd om det nuværende hotel Scandinavia til Langebro, så kun en smal stribe land med ydre fæstningsværker adskilte Christianshavns Voldgrav fra Kalvebodderne.

Bryggens største virksomhed er Dansk Sojakagefabrik A/S, der fuldstændig stjæler billedet i dens sydlige ende med sine vældige industrianlæg, der virker næsten helt udanske. Når damp og røg hænger over gaden og fylder luften med ubestemmelige odeurer, føler man sig næsten hensat til Ruhrdistriktet i Tyskland. Firmaet blev grundlagt i 1909 af Det Østasiatiske Kompagni, og dets industriområde er bestandig udvidet, så det i dag er en hel by med in-



*Amager Ro- og Kajakklub, hvis bro man ser helt i forgrunden, fejrede i 1975 sit 45 års jubilæum. Den ligger for enden af Islands Brygge. Straks efter begynder Nøkken.*

terne gader og offentlige gader ind imellem og forbindelser over gaderne mellem de forskellige afdelinger. På diverse anlæg forarbejdes sojabønner, hørfrø, bomuldsfrø, solsikkefrø, copra, palmekerner, sesamfrø, jordnødder og mange andre eksotiske frugter, ligesom hval- og fiskeolie behandles. De væsentligste olier går til margarine- og sæbeindustri og lignende tekniske formål, fedtstoffer til chokolade, sukker, vitaminpræparater osv. Foderstoffer leveres i store mængder til landbrug i Danmark og udlandet. I 1935 tog man et alkalie-elektrolyseanlæg i brug, hvis hovedprodukter er kalium og natronlud og biprodukter klor-kalk, natriumhypoklorit, saltsyre, flydende klor og brint. Brinten og det meste af luden anvendes inden for firmaets egne rammer.

Der ligger endnu nogle større virksomheder længere ude ad Bryggen, som dog i forhold til »Søjakagen« er som husmandssteder mod et slot med tårne og tinder. Men så er det slut med storindustrien. Den ydre kajgade ender brat ved det bekendte skilt, der gengiver en bil på vej ud i et havnebassin. Den indre gade fortsætter endnu et stykke med rustne, ikke længere benyttede jernbanespor langs sin højre side. Hinsides sporene ligger en række små

knaldhytter og vender ryggen til. De åbner sig velholdte og indbydende ud til havnen, hvor der er anlægsbro for Amager Ro- og Kajakklub, der i 1975 fejrede sit 45 års jubilæum.

Så holder gaden Islands Brygge definitivt op, og Nokken begynder – den smule, der endnu er tilbage af denne sælsomme lokalitet, som måske er borte, før denne bog går i trykken.

### **Nokken**

Ved den sidste forlængelse af Islands Brygges kaj, der var fuldført i 1922, blev også Artillerivej ført ud til Bryggens sydspids, hvorpå man begyndte at køre dagrenovation ud i stranden. Her opstod i de følgende år et yderst særpræget og spændende miljø, begyndende med fiskerbåde i vandet og redskabsskure på land. Det varede ikke længe, før nogle af fiskerne fandt på at leje et stykke jord ved deres skur for at dyrke lidt grøntsager. Snart kom der alle mulige andre til, og det ene træhus efter det andet blev smækket op med forhåndenværende midler som banankasser, jernbanesveller, drivtømmer og tagpap. Det var ikke tilladt at bo permanent derude, men der var trange kår for mange små familier i København i

slutningen af 20'erne og op gennem 30'erne, så havnevæsenet så gennem fingre med det.

Mens Nokken, som den tidligere losseplads kaldes, var på sit højdepunkt, var der over 100 huse med haver, samlet om to hovedgader i forlængelse af henholdsvis Islands Brygge og Artillerivej. Alle husene helt ude ved kysten havde bådebro, eller man kunne simpelt hen gå lige fra sin køkkendør ud i fiskerbåden, der var tøjret til en af pælene i vandet, en del af huset hvilede på.

I de første år havde man den skønneste udsigt over Kalvebodderne og Amagers strandenge, men efterhånden som lossepladsen bredte sig sydover fra Amager Fæled, forsvandt den landskabelige skønhed i bjerge af skrald. Temaet med lossepladsen, der truer med at kvæle et primitivt nybyggerisamfund, er benyttet på film med Nokken som en levende kulisse. I en anden film illuderer Nokken et japansk tilflugtssted efter atombombningen af Hiroshima og Nagasaki!

I 1969 bragte fjernsynet en udsendelse, der hed *Nokkentrip – 26 ½ minut med Peter Ronild på Amager*. Forfatteren skrev selv et forord til udsendelsen som kronik i Politiken. Heri hed det bl.a.:

»Det skulle så være helt klart, at





*Parti fra Nokken, sommeren 1976.*

min egen barn- og ungdom er hen-slæbt på en losseplads. Ifølge alle kritikker fra min første bog til de sidste litteraturhistorier er jeg vandret ind i litteraturen med den sidste lossepladsbananskræl endnu klæbende til skosålen«. Senere afliver Peter Ronild den sejlivede myte: »En ting er, at jeg så en losseplads tæt på livet første gang ret sent. En anden og vigtigere er, at man ser den samme fejltagelse blive begået så tit, at man noget nedslået kan nå til, at dette skævsyn er uudryddeligt«. Men Peter Ronild har altså digtet om Nokken og kendt til miljøet, selvom han ikke er født i idelig stank af køkkenaffald under akkompagnement af tusinder af mågers hæse skrig.

Endnu i begyndelsen af 60'erne dækkede Nokken et område, der var lige så stort som Københavns indre by mellem Kongens Nytorv og Rådhuspladsen. Sidst i 60'erne overtog kommunen området, og omkring halvdelen af husene og haverne måtte nedlægges, da en mægtig kloakledning skulle føres denne vej over til Amagers østkyst. Lejen af grundene var på det tidspunkt 120 kr om året! Det er siden gået slemt tilbage for det lille særprægede samfund, og i såkaldt skrivende stund er det nærmest i opløsning. En lille gruppe fiskere holder fast til det sidste. Fra søsiden ser det ud, som om deres huse er bygget i lag eller slæbt hertil af en flodbølge, der har kastet dem op på stranden, hulter til bulter.

Men ellers er kun mindet tilbage om en blomstrende kolonihaveidyl om sommeren og et sammenhold og en hjælpsomhed, der udgjorde et alternativt miljø af den art, moderne stressede bymennesker søger efter med lys og lygte. Et herligt virvar af træskure, cirkusvogne, norske bjælkehuse og hele små bungalower, plankeværker, vaske-tøj, skydepramme, joller og motorbåde og svajryggede, forblæste piletræer, der ludede kraftigt mod øst. Om vinteren et barsk øde med enkelte beboede huse hist og her med petroleumslampen eller en tælleprås blafrende inde bag de saltvandsætsede ruder. Elektrisk strøm havde man naturligvis ikke og ej heller indlagt vand. En vandpost for enden af Artillerivej har gennem alle årene leveret vand til Nokkens beboere, der i hvert fald periodisk har været oppe over 300.

### **Fremtidsby og skibskirkegårde**

Lossepladsen nåede i første halvdel af 1970'erne helt ud til Sjællandsbroen, og efterhånden var der kørt fyld på hovedparten, så den tidlige vig af Kalveboderne var blevet forvandlet til en mægtig græsklædt slette. Det sidste læs skraldemøg blev afleveret i oktober 1974, og straks efter gik man i gang med at berede en storslået

fremtid for det store indvundne landområde. Der skal være by og rekreative områder, og som første skridt til urbaniseringen begyndte man at omforme den gamle, bro-lagte lossepladsvej til en moderne hovedfærdselsåre. Den løber mod syd i forlængelse af August Gardes Vej og forbinder Islands Brygge med tilkørselsvejen fra Amager til Sjællandsbroen.

August Garde var fra 1860 til 1872 havnekaptajn, hvilket svarer til havnedirektør i vore dage. To andre gader på det yderste Islands Brygge har navne efter ledende personligheder inden for Københavns Havnevæsen – Dreschel og Th. Borg. Det var jo i samarbejde mellem havnevæsenet og Københavns kommune, Islands Brygge opstod. Som mellemmand benyttede de bankdirektør Axel Heide, Privatbanken, som også har fået sin gade yderst på Bryggen.

Umiddelbart inden August Gardes Vej munder ud i Sjællandsbroen, som ikke blot selve broen, men også vejen over fælledens kaldes, går der en smal grusvej mod vest til slusestationen. Det er en rest af den gamle sti over Sydhavnens spærredæmning, som vil blive omtalt i forbindelse med diverse havne på Sjælland-siden ude ad disse kanter. Det var jo sådan, at da slusen blev anlagt, lå den tæt op



*Den lille havn ved nordsiden af Sluseøen, som forlængst er blevet landfast med Amager.*

ad Kongens Enghave og umådelig fjernt fra Amager, idet dæmningen gik over åbent vand fra Amagers daværende vestkyst tæt ved Kongelundsvej. Nu er Amager rykket helt over til slusen, og sluseøen er blevet en del af Amager.

Der er ikke alverdens mange skibspassager længere ved slusen. Endnu i 50'ernes slutning var der tryk på. Et par hundrede åbninger af slusen daglig var ikke noget særsyn, og om søndagen kunne man komme op på 3-400 på grund af de mange lystsejlere. Der kan gå skibe op til 1000 tons igennem slusen, og det er jo ikke meget i vore dage. Sluseporten åbnes gratis.

Ved øens bredder ligger der i

nutiden en herlig skibskirkegård samt en række skure, der kan minde om Nokkens bebyggelse langs vandkanten. Også her kan man gå lige fra sit hus ud i jollen eller lystbåden. Skurene hører til et par småfirmaer, som giver sig af med at ribbe de oplagte træskibe og andre skibsvrag for brugbare genstande.

Også syd for slusen, mellem denne og Sjællandsbroen, ligger en lille havn, der fortrinsvis benyttes til reparation af veteranskibe eller kirkegård for udtjente fartøjer. Endnu en havn er der på sydsiden af Sjællandsbroen med kajplads til en halv snes mindre skibe og behørig molebeskyttelse.

# Christianshavns kanaler

## Langebrogades kaj

De ældre udgaver af Langebro gik fra Filosofgangen (Vester Voldgade) til Langebrogade. På sjællandsiden lå en dyster lille bygning, druknehuset, hvor man indlagde de strandvaskere, der var fundet i havnen og i Kalvebod Strand. På den christianshavnske side stod et hus, der i sine sidste årtier var anderledes gemtyligt. Det var bomhuset, hvis oprindelige funktion var at tjene som bolig for opsynsmanden, der bevogtede bommen ud til den militære vej, Enveloppevej på ydersiden af voldgraven. Når man passerede bommen, førte vejen ud gennem fæstningsporten Ny Kikkure, der er mindet i gadenavnet Kigkurren på Islands Brygge.

Bomhuset var i den sidste tid inden nedrivningen i 1909 indrettet som værtshus, der talte Holger Drachmann blandt sine stamgæster, og i de små skænkestuer prydedes væggene af minder om den berømte digter.

Kort efter århundredskiftet blev der, efter at Langebro var rykket lidt længere mod syd, anbragt to badeanstalter ved kajen ud for

Langebrogade, Rysensteen, som tidligere havde ligget på den anden side af havneløbet, og Københavns kommunes søbadeanstalt. Det er med sorg i sinde, man læser i datidens blade om det uforurenede vand i havnen. Illustreret Tidende skrev kort tid efter åbningen af den kommunale badeanstalt i 1908:

»Det er et muntert og fornøjeligt sommerliv, der leves derinde, hvor nogle hundrede mennesker i alle aldre forsøger at narre sig fra den smeltende varme ved et forfriskende bad, der for manges vedkommende kan være både halve og hele timer, eller tager sig nogle forsvarlige solbade på de brede badebroer. Det er adskilligt københavnsk støv, der skylles af i det klare vand, der er mere rent og friskt end man skulle formode efter anstaltens beliggenhed så tæt op ad byen.«

I 1953 fastslog Københavns Sundhedskommission, at vandet ikke længere var nogen sundhedskilde. I regnperioder løb kloakvandet lige ud i havnen gennem overløbsledningerne, og op til næste års badesæson blev det forbudt børn under 16 år at bade i havnen.

Da det først og fremmest var af hensyn til skolebadningen, kommunen opretholdt anstalten, besluttede man at lukke den i juli 1954. Rysensteens bestyrelse traf samme beslutning, og de to store etableringer på pæle blev fjernet. Havnevæsenet overtog den korte kajstrækning mellem broen og sukkerfabrikken og benytter den væsentligst til oplægning.

## Sukkerhuset på Applebyes Plads

I 1745 fik englænderen Peter Applebye tilladelse til at opfylde et område nord for Langebrogade. Tre år efter anlagde han en reberbane langs gadens nordside. Den blev i 1833 købt af Jacob Holm, som flyttede den til Sundbyøster, hvorefter han opførte en række nyboderlignende huse på grunden til boliger for sine mange arbejdere i diverse christianshavnske fabrikker. Den østlige del af Holms Huse, som de kaldtes lige til det sidste, blev revet ned i 1933 for at give plads for Voldgården, og resten måtte vige for sukkerfabrikkernes moderne administrationskontor, der blev indviet i 1958.

Peter Applebye anlagde i 1759 det skibsværft, som tidligere omtalt blev lejet af Baumgarten & Burmeister i det følgende århund-

rede. Værftsgrunden blev kaldt Engelskmandens Plads efter værftets grundlægger og resten af det opfyldte terræn Applebyes Plads efter samme. Det var Applebyes Plads, De danske Sukkerfabrikker købte i slutningen af 1800-tallet for i 1913 at opføre det store sukkerhus, der gik op i luer under det engelske bombardement i 1943. Det blev genopbygget straks efter krigens afslutning.

Udtrykket »det er meget længe siden – det var før sukkerhuset brændte« henfører ikke til denne dramatiske krigsbegivenhed, men til en ødelæggende brand i 1912 i et sukkerraffinaderi på hjørnet af Adelgade og den nu forsvundne Helsingørsgade. Dette raffinaderi var indgået sammen med en række andre i De forenede Sukkerfabrikker, der blev grundlagt af C.F.Tietgen i 1872. Denne virksomhed, der har egne havnekajer og spor til godsbanegården, omfatter nu modervirksomheden i Langebrogade og ni datterselskaber i ind- og udland, ligesom DFSF har interesser i yderligere seks industriforetagender.

### **Georg Stage og andre skoleskibe**

Overfør det daværende værft på Engelskmandens Plads lå der i for-

rige århundrede et værtshus, der blev kaldt Sofaen. Her købte værftsarbejderne alle deres drikkevarer, dels til at indtage på stedet, dels til at forkorte arbejdstiden på værftet. Det var lige så billigt hos Sofamanden, som værten blev kaldt, som i butikkerne. Han skrev op med kridt på væggen, hvad hver især skyldte. Det er blandt andet herfra udtrykket at tage på kridt stammer. Fremgangsmåden kendtes i en masse småknejer byen over.

Sofaen blev senere til værtshuset Rabeshave og i 1974 til Georg Stage, idet det gamle gæstgiveri blev købt af foreningen Gamle Georg Stage Dreng. Det er nu indrettet som en blanding af kro og søfartsmuseum, og på den ene gavl gengives det gamle skoleskib for fulde sejl.

Det var købmanden og skibsrederen Frederik Stage, der fik den gode idé at indrette et skoleskib for at kunne give unge mennesker en grundlæggende uddannelse i sejlskibsføring. Han gav det navn efter en søn, som netop var død af tuberkulose. Skibet blev søsat på B & W Øen i 1882 og sejlede på alle verdens have indtil 1934. Året efter løb den nuværende *Georg Stage* af stabelen på værftet i Frederikshavn. Hvert år tager skoleskibet omkring 80 elever om bord, og det

er i årenes løb blevet til 7300 drenge. Foreningen har for tiden ca. 1500 medlemmer.

Restauranten benyttes til større fester og hyggelige små sammenkomster – eller blot til et øjeblikks samvær over en pilsner og et slag billard. Også andre søfartsorganisationer lejer sig ind i lokalerne, bl.a. den i 1975 startede Skoleskibsforeningen Danmark.

*Danmark* er et statsskoleskib, bygget i 1932 og beregnet til samme antal elever som *Georg Stage*. Da den anden verdenskrig brød ud i 1939, befandt skibet sig i USA, og i årene 1941-45 var det stillet til rådighed som amerikansk skoleskib, men stadig med den navnkundige kaptajn Knud Hansen som chef. Skibet blev frigivet straks efter krigen og stævnedes atter ud med danske drenge i 1946.

*Georg Stage* og *Danmark* må ikke medføre last, mens derimod ØK's skoleskib *København* tillige var beregnet til fragtfart. Det var en femmastet bark, der kun fik kort levetid. I december 1928 sejlede den ud fra Sydamerika for at gå til Australien, men den forsvandt sporløst. I maj måned det følgende år mente indbyggere på øen Tristan da Cunha i det sydlige Atlanterhav at have set et skib, svarende til det forsvundne danske skoleskib, passere øen, og rederiet



*Christianshavns Kanal med udlejningen af robåde i forgrunden til venstre. Billedet er taget fra Børnehusbroen, der fører Torvegade over kanalen.*

sendte *M/S Mexico* ned for at afsøge farvandene. Man opgav dog snart alt håb om nogensinde at finde rester af skibet og måtte med beklagelse fastslå, at 45 drenge og 15 besætningsmedlemmer var omkommet. Skoleskibet er formentlig løbet på et isbjerg.

### **De maleriske Overgader**

Overgaden oven Vandet og Overgaden neden Vandet er navne, der klinger noget udansk, og de stammer da også fra det tyske ord *Ufer*, der betyder kyst. De udgør til-

sammen så malerisk et bybillede, at vel kun Nyhavn kan sammenlignes med det her i hovedstadsområdet. Her aner man for alvor de hollandske intentioner med Christian den Fjerdes nye byanlæg. Endnu eksisterer adskillige af de gamle pakhus fra den tid, da købmænd også var skibsredere. Med kranarm og talje på gavlspidsen højste man varerne op til diverse luger i købmandsgårdens pakhus. Det var i reglen kun mindre skonnerter, der gik ind i Christianshavns Kanal. De større koffardifartøjer lagde til ved Asiatisk Plads.

Den sydlige strækning af kanalen benyttes både af fiskere og folk med fritidsbåde samt af Havnens Motorfærge, der om sommeren lægger til ved firmaet P. Brøstes private anlægsbro. Brøstes Gård rummer bl.a. Brøstes Samling, der – ifølge firmaets turistbrochure – er »et lille, yndefuldt museum, der i malerier, tegninger, porcelæn, møbler og jordfund fortæller en sødmefyldt historie om Christianshavn før og nu«.

Der er skrevet meget romantisk om Overgaden oven Vandet gennem tiderne, og endnu kan man opleve at se fiskergarn bredt ud i træer ved kajen eller over fiskerbådernes rælinger. Nogle gode indkøb kan man også af og til gøre, når en ålefisker ikke har haft nok i dammen til at sejle ud til Fisketorvet i Gasværkshavnen. Et gammelt skib, der i mange år havde fast liggeplads oppe ved Børnehusbroen, var tidligere fiskeforretning med ål som speciale. Senere blev det tøjforretning for piger, med trøjer og bluser i alle kulører hængt op uden på et primitivt træhus, der er smækket op på dækket af det gamle skibsskrog. Skibet er nu bugseret bort, formentlig til ophugning.

Der drikkes meget øl på bolværket ved Christianshavns Kanal, som også kaldes »Danmarks læng-

ste bar«. Her sad tidligere fiskere og andre forsorne christianshavnergutter, mens der nu er kommet et mindre tiltalende klientel ind i billedet – radmagre stofmisbrugere og udenlandske sprittere af temmelig ynkværdig art.

Man træffer dog stadig maleriske skikkelser som de gutter, der har »faret halvkuglen rundt«, som Holger Drachmann digtede om i slutningen af forrige århundrede. Fiskeren, der har været ude i fire-fem dage og har bragt en halvt ton skrubber i land – for derefter at feste på kajen og i værtshusene dag efter dag, til hele dynen er forsvundet. Og Korea-Petter, der er over 70 og bor i Bombebøssen, hvor han har fået en advarsel for at have haft piger med på værelset. Der er også Smugler Poul, som har prøvet at ruske tremmer i et halvt års tid, fordi han under krigen, da han uden beregning sejlede jøder til Sverige, ikke kunne nære sig for at tage smuglervarer med hjem. Han kalder sig sjællandsmester i ålefiskeri og bor i reglen i sin fiskerbåd ved Overgaden oven Vandet. Her ligger også beboede lystbåde.

Ved Børnehusbroen, der i sin nuværende skikkelse stammer fra 1932, er der udlejning af robåde fra en stor tømmerflåde, hvorpå der er bygget et kønt lille hus, som

er grundigt tilspigret om vinteren. Ved forårstide kommer skodderne væk, og der arbejdes ihærdigt med en hel armada af robåde, der efterses efter alle kunstens regler, tjæres i bunden og males i festlige farver, når de ikke længere ser flunkende nymalede ud.

Mellem Børnehusbroen og Snurrebroen er der næsten udelukkende småbåde i kanalen, men i dens nordlige del er der lystbådehavn, liggeplads for skønne gamle træskibe og en betydelig fiskerihavn med fiskerbåde i snart sagt alle størrelser på nær de helt store havgående. Fritidsbådene ligger i fornøjelig kappestrid om, hvilken der tager sig mest fantasifuld ud. Det er ikke luksusyachter som i Rungsted, men fortrinsvis gamle restaurerede både, der klær Christianshavn og kanalens gamle, frønnede bolværker.

Ovre ved Overgaden neden Vandet ligger bl.a. *Fyrskib No. XII*, der blev bygget i 1878. Det har gennem årene gjort tjeneste på stationerne Anholt Knob, Horns Rev, Læsø Trindel, Gilleleje Flak Nord, Gedser Rev og Schultz' Grund. Nu tjener skibet til domicil for en køreskole! Det er gennemrestaureret og »klædt på« udvendigt i dannebrogslag på begge sider. Ude ved den gade, der hedder Christianshavns Kanal, ligger *M/S*

*Menja*, der efter aftale sejler med selskaber på fiskeri i Øresund.

En del af festlighederne ved Christianshavns jubilæum i 1968 fandt sted i og omkring kanalerne; men langt mere direkte indgik de i 300 års jubilæet i 1918. Man indviede ved denne lejlighed Elefantens Bastion på Christianshavns Vold som offentlig park, og efter kransenedlægning ved Christian den Fjerdes statue ved Nyboder sejlede voldkomiteen fra Nyhavn til Christianshavn med orkestre ombord i bådene, mens tusinder af københavnere havde taget opstilling på kajerne. Kongen og hans bror, prins Valdemar, deltog i festlighederne, hvorunder kanalerne var illumineret, ligesom mange skibe ved bolværkerne var pyntet med kulørte lamper.

Broerne over kanalen er begge ret nutidige, men har ældre forgængere. Børnehusbroen stammer fra Christian den Fjerdes tid og har navn efter en arbejds- og straffeanstalt, som trods navnet udartede til Tugt-, Rasp- og Forbedringshuset. Snurrebroen, der er opkaldt efter et apparat midt på broen, der skulle hindre vognkørsel – en snurre – blev opført 1786 for private midler, men overgik siden til havnevæsenet og i 1924 til kommunen, som dette år lod den nuværende bro opføre.



*Christianshavns Kanal set fra Snurrebroen, der fører Sankt Annæ Gade over kanalen. Til venstre ses i billedets midte Fyrskib No. XII fra 1878.*

I begyndelsen af dette århundrede næredes stærke ønsker om at tildække de skønne gamle kanaler til fordel for en forsænket færdselsåre med sporvogne. Samtidig ville vandalerne fra kommunalbestyrelsen og fra ledende kredse i erhvervslivet sløjfe Christianshavns Vold og benytte jorden til at dække voldgraven! Heldigvis blev de påtænkte anslag afværget, ikke mindst takket være Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse, hvis voldkomité arrangerede de før-omtalte festligheder i 1918.

Ude for enden af Overgaden oven Vandet ligger Bodenhoffs Plads, hvor handelsmagnaten og skibsrederen Andreas Bodenhoff lod opfylde et område til opførelse af et skibsværft. Det overgik efter hans død til marinen, men var nogle år i forrige århundrede i den allestedsnærværende Jacob Holms eje. I nutiden er Bodenhoffs Plads ikke længere i direkte forbindelse med havnen.

## Kofoed og Heering

På hjørnet af Sofiegade og Prinsessegade sidder en mindetavle for etatsrådinde Marie Kofoed, der testamenterede store pengebeløb til veldædige formål. Hun var gift med en forhenværende koffardikaptajn Hans Peter Kofoed, der havde nedsat sig som grosserer og brygger i Overgaden neden Vandet 11, hvor han opførte den endnu eksisterende ejendom i 1785. Selvsamme Kofoed var ikke så venligsinnet som sin kone, i hvert fald ikke i hans tid på de syv have.

En senere kommandør i marinen, Jens Jacob Paludan, der benyttede sit otium til at skrive memoirer, var som stor dreng med Kofoeds barkskib *Cornelius* på langfart. Drengen erfarede allerede inden skibet var kommet ud af havnen, at »kosten var rådden og uspiselig, flæsket harsk og gult som saffran, kjødet lugtede som et ådsel, beskjøjerne fulde af lange gule orme, ærter og gryn mugne og hang sammen i klumper, øllet suurt, og det smør vi fik havde en lugt som tran«. Skibets forsyninger til det menige mandskab var købt på en auktion hos Asiatick Kompagni og havde allerede været på en tur til Kina og retur og skulle ellers have været solgt som svine-

føde! Det var søfolkenes eneste kost på hele turen over Atlanterhavet! Det er intet under, at drenge rømte i Amerika.

Kofoeds ejendom hedder i dag Heerings Gård og er en af de smukkeste bygninger på Christianshavn, hvilket sandelig siger en del. Den blev købt af Peter F. Heering i 1839 og er stadig i slægten Heerings eje. Der er gennem de mange år blevet værnet pietetsfuldt om den gamle ejendom.

Familiodynamiets grundlægger var begyndt som urtekræmmer i 1818 og slog sig tidlig på fabrikation af Cherry Heering, ligesom han drev skibsrederi. Dette ophørte siden, mens likøren efterhånden opnåede verdensry. I 1978 agter firmaet at fraflytte Christianshavn og koncentrere sig om afdelingen i Dalby i Sydsjælland.

I Overgaden oven Vandet 48 C ligger Bombebøssen, en stiftelse for gamle søfolk, som blev grundlagt i 1820 af Peter Norden Sølling. Den havde først til huse i Skvaldergade, den nuværende Nikolajgade, derefter i Brogade og fra 1891 i Overgaden oven Vandet.

I nr 58-64 ligger Søkværsthuset, opført 1754-55 som opfostringshus og i 1777 indrettet som hospital for sårede søfolk til afløsning af en lignende institution, som havde til huse i Kvæsthusgade. Nu rum-

mer den smukke gule bygning bl.a. Søofficers-Foreningen.

Ved hjørnet af Overgaden neden Vandet og Christianshavns Kanal ligger Prinsesse Mariæ Hjem for gamle Mænd og Sømandsenker, oprettet 1856. I nabokomplekset er der stiftelse for ganske det samme klientel, oprettet af Sømandsforeningen af 1856. Den var stiftet af matrosen Peter Funk til understøttelse »i tilfælde af forliisning, under sygdom, alder og trang og om muligt grundlæggelse af en fribolig eller stiftelse for gamle og svage søfolk og søfolks enker«. Det viste sig altså, at noget sådant var inden for mulighedens grænser.

### Christiansholm

Den nordligste af de civile øer på Christianshavn fra før Refshaleøens opståen er Christiansholm, som der er adgang til ad en vej langs Trangraven, udgået fra den nordligste ende af Prinsessegade. Øen ejes af Københavns Havnevesen, men næsten hele arealet er udlejet til Pressens Fællesindkøb. Her lægger papirskibene fra Finland og Sverige og undertiden Norge til umiddelbart ved den store lagerbygning, hvorfra papiret fordeles til diverse dagblades trykkerier.

Det svenske *M/S Andrew Salman*

var ved at komme galt afsted for nogle år siden, da skibets papirlast forskubbede sig, så det krængede over og væltede ind over kajen. Man måtte rekvirere havnens flydekran *Herkules* og lade den løfte op i skibets inderste ræling, så man kunne få ladningen ud, hvorved skuden af sig selv kom på ret køl.

Mens det meste af Christianshavns havnefront med tiden skal overgå til rekreative formål, vil Christiansholm fortsat være af stor havnemæssig betydning på grund af papirimporten fra vore nabolande.

Øen blev opfyldt omkring 1700 af kaptajn J.G.Motzmann, men blev kort efter overtaget af marinen og indgik i Holmen. Den kom i midten af 1700-tallet igen i privat eje, men har siden 1919 tilhørt havnevesenet.

### Holmens topografi

Der har i første halvdel af 1970'erne været luftet planer om at udflytte Orlogsværftet fra hovedstadsområdet; men der synes ikke at komme noget konkret ud af planerne. Vi må nok også fremtidig regne med, at Holmen vil være optaget af Søværnet og som sådan være et lukket land for offentligheden.

Flådens Løje blev allerede i 1680



flyttet fra Gammelholm over til Hukket, en indpælet del af Refshaleddybet, hvor det stadig findes. 1681 anlagdes batteriet Neptunus som afslutning af Christianshavns Vold mod nord. Ved en større udvidelse 1736-44 fik det navn efter den daværende konge, Christian den Sjette – på latin: Christianus Sextus. I vor tid kender vi det som salut- og flagbatteriet Sixtus.

Nyholm opstod i årene 1685-92, og hermed var også skibsbyggeriet rykket over på den anden side af havneløbet, omend det ikke lige straks blev opgivet på Gammelholm. I 1700-tallet kom Frederiksholm, Dokøen og Arsenaløen til samt et areal øst for Nyholm med bl.a. batteriet Quintus.

Den første søsætning på Nyholm fandt sted i 1692, da lineskibet *Danebrog* løb af stabelen. Den første skruefregat fra Holmen var *Thor*, der blev søsat i 1851. I 1856 fik Holmen officielt navnet Orlogsværftet, da hele den militære installation på Gammelholm var nedlagt. 1865-67 anlagdes Ny Skibsbyggeri på Holmen, og jernskibenes æra var indledt. Det første skib, der blev færdigbygget, her, var panserskibet *Lindormen*. I 1878 udgik panserskibet *Helgoland* fra dette værft, der lå umiddelbart syd for træskibenes bedding. Det var Skandinaviens største krigsskib.

Der findes en række fredede bygninger inden for Orlogsværftets vidtstrakte område. Der er først og fremmest den spirkrønedede Hovedvagt på Nyholm, opført af Philip de Lange 1744-45, og samme arkitekts berømmelige mastekran, Holmens vartegn, som opførtes umiddelbart efter. Den er altså rejst i Frederik den Femtes regeringstid, hvilket dog ikke hindrer en masse skribenter – endog skolebogsforfattere! – i at benævne den som »Christian den Fjerdes mastekran«. Også de snart sagt talløse skure med tegltage, som man ser, når man bevæger sig ad Refshalevej, er fredet. Det er masteskure fra 1700-tallet og især kanonbådsskure og merseskure fra 1800-tallet.

### Slaget på Reden

I året 1700 blev Holmen indviklet i krigshandlinger, da en engelsk flåde begyndte at bombardere flådeetablisementet; men det var et skinangreb, og København slap med skrækken. I 1801 var det alvor. Danmark var trådt ind i et såkaldt væbnet neutralitetsforbund med Sverige og Rusland, og det var englænderne yderst utilfredse med.

Da den engelske flåde gik ned i Øresund, lå de danske orlogsskibe

i vinterkvarter i Flådens Leje, og der kunne ikke være tale om at prøve at gøre dem kampklare. I hast udrustede man flydebatterier, pramme og tømmerflåder med kanoner og mandskab, og da admiral Nelsons flådeafdeling gik til angreb skærtorsdag den 2. april, lå en masse af disse primitive fartøjer samt en del blokskibe – »rigtige« krigsskibe, der blot var aftakkede, men lagt for anker og svært armerede – og dannede en halvbue fra Østerbro til omkring Prøvestenen. Danskerne bed fra sig, så godt de kunne, og især gjorde den unge Willemoes sig bemærket som chef for *Flydebatteri nr. 1*. Han havde angrebet selve Nelsons admiralsskib med kanoner, mens englænderne kun kunne forsvare sig med geværer, fordi det danske skyts lå helt nede ved vandspejlet.

Den regerende kronprins Frederik opholdt sig under søslaget på Sixtus og modtog her et brev fra Nelson, overbragt af en parlamentar. I dette stod der kort og brutalt:

»Til Englands brødre, de danske! Lord Nelson har ordre til at skåne Danmark, såfremt modstanden ophører; men hvis skydningen vedbliver fra dansk side, vil lord Nelson se sig nødsaget til at sætte ild på de flydende batterier, han har taget, uden at det står i

hans magt at frelse de tapre danske søfolk, der er taget til fange.»

Kronprinsen gav ordre til skydningens ophør, og Danmark måtte forlade neutralitetsforbundet og tillade englænderne at undersøge danske og norske skibe på alle have. Det er uomtvisteligt, at der er blevet gjort hårdnakket og tapper modstand fra dansk side; men at fremstille skærtorsdagsslaget på Reden som en dansk sejr, som vittterlig visse historikere har gjort, må være en ikke ganske mild overdrivelse.

På flagbatteriet Sixtus står der en mindesøjle for søofficeren Johan C.Schrödersee, som faldt under kampene. Han havde opholdt sig på Sixtus i kronprins Frederiks følge, da der var kommet meddelelse om, at chefen for blokskibet *Indfødsretten* var blevet dræbt. Han tilbød straks at overtage kommandoen, hvilket kronprinsen indvilligede i. I det øjeblik, Schrödersee gik over faldrebet på *Indfødsretten*, blev han ramt af en granat og dræbt på stedet.

### **Bombardementet i 1807**

Da englænderne atter stævnede mod København i 1807, blev der i største hast udlagt en dobbelt halvring af kraftigt armerede blokskibe fra Trekrøner til Kalkbræn-

derifortet på Østerbro og indenfor en del stykpramme med kanonerne klar. Trekrøner var nylic blevet befæstet med volde og var i ypperligt forsvarsberedskab; men marinens agtpågivenhed fik ikke større praktisk betydning. Englænderne gjorde landgang i Nordsjælland og indesluttede København fra landsiden, udsatte byen for et ødelæggende bombardement og fremtvang den betingelsesløse overgivelse.

Danmark havde holdt på den forkerte hest – Napoleon. Kronprinsen havde nægtet at stille den store danske flåde til rådighed for briterne, og nu tog de den selv. Det var et frygteligt slag for den danske nationalbevidsthed, som gav sig udtryk i harmdirrende udtalelser fra førende politikere og smertefulde eller harmdirrende elegier fra landets ypperste digtere. Den jævne befolkning synes i langt mindre grad at have taget del i det opflammende had imod England. Så meget des mere synes dog også underklassen at have kastet sig ud i den tilsyneladende håbløse opgave at bygge nye fartøjer til fortsættelse af krigen mod englænderne, hvortil formående danskere ydede vældige pengebeløb. Det blev selvsagt ikke de store lineskibe, der kom ud af dette hastværksarbejde, men store flotiller af kanonbåde,

chalupper og pramme, som også formåede at gøre en hel del skade på engelske skibe i danske farvande i de følgende år, men naturligvis ikke afgørende ændrede krigens gang.

### **Holmen 1943-45**

Det gav genlyd i hele den frie verden, da den danske marine lod alle krigsskibene ved Flådens Leje sænke, efter at regeringen var trådt tilbage i august 1943 og ikke længere ønskede at være tyskernes medskyldige. Der lå ialt 39 større og mindre marinefartøjer på Holmen, da viceadmiral Vedel kl. 4,07 den 29.august gav ordre til sænkning af flåden.

Der var sket det aftenen før, at tyskerne havde landsat store panserstyrker på Langelinie, og at 3 tyske trawlere havde lagt sig ved Kvæsthusbroen og efter mørkets frembrud holdt indsejlingen til Flådens Leje fuldt belyst. Kl. 4 om morgenen kørte tyske biler op foran Værftsbrovagten, og nogle officerer krævede adgang til Holmen. Kl.4,12 lød de første eksplosioner fra Flådens Leje, og kl.5 var det hele forbi. Tyskerne kunne ikke, som englænderne i 1807, bortføre den danske flåde. Den del af den, der var hjemme på hovedbasen, lå på havnens bund. Da ty-



*Slaget på Reden skærtorsdag 1801. I forgrunden Nyholm med den berømte mastekran.*

skerne under anførsel af en korvetkaptajn med det danskklingende navn Petersen trængte ind på Nyholm, stod alle marinerne fra de sænkede skibe opstillet til parade for at høre kommandør P.Ibsen takke dem for vel udført arbejde. En tysk minestryger gled ind i Flådens Leje og skød planløst ind over Orlogsværftet. Den noble korvetkaptajn gav sine folk ordre til at åbne ild mod de danske marinere, der var aldeles våbenløse. En af dem blev dræbt.

Den danske flåde bestod i 1943 af 49 egentlige krigsskibe og bevæbnede fartøjer samt 56 uarmerede patruljekuttere. Af de 49 sænkedes 31, 4 lykkedes det at stikke af til Sverige, og 14 blev taget af tyskerne. Af kutterne slap 9 til Sverige, resten faldt i tyskernes hænder. Marinesoldaterne og officererne blev interneret af besættelsesmagten, men blev frigivet kort tid efter i et kluntet forsøg på fra tysk side at kaste et forsonende skær over jødeforfølgelserne. Størsteparten af marinens faste mandskab var siden at finde i modstandsbevægelsen.

### **Katastrofen i 1951**

I efterkrigstiden var den mest dramatiske begivenhed på Holmen så ubetinget katastrofen om

aftenen den 23. november 1951. Der var udbrudt en ubetydelig brand i et værksted på Quintus, men under slukningsarbejdet indtraf kl.22,53 en voldsom eksplosion, hvorved 11 brandmænd, tre fra Falcks Redningskorps og to fra marinen blev dræbt. Det var den største katastrofe, der nogensinde havde ramt det danske brandvæsen.

Københavns Brandvæsen rådede ikke over planer over Holmen, og brandmændene var intetanende trængt ind i et lokale, hvor der var højeksplosive miner til eftersyn. Der blev selvsagt rettet kraftige bebrejdelser imod marinens ledelse; men de blev afvist af viceadmiral Vedel, der erklærede, at man af sikkerhedshensyn ikke kunne have planer liggende hos brandvæsenet, som det ellers er tilfældet for alle ejendomme overhovedet. Viceadmiralen gjorde opmærksom på, at kommandoposten på Holmen døgnet rundt har adgang til planerne, og at søløjtnanten, der havde posten på katastrofenatten, vidste besked om minerne. Denne søløjtnant var imidlertid blandt de omkomne . . .

### **Luftmarinestationen**

Når man kører ud ad Refshalevej, har man på venstre hånd en del af sundet mellem Sjælland og Amager – blot adskilt fra havneløbet ved Orlogsværftets forskellige øer, men med forbindelse til det gennem kanaler mellem øerne. Dette vandareal, der strækker sig en halvanden kilometers vej langs Refshalevej, tjente en overgang som liggeplads for udslidte undervandsbåde.

Refshalevej svinger ind over Christianshavns Voldgrav og derefter skarpt til venstre ud til Refshaleøen. Ved det andet sving ligger ud imod Øresund Margretheholmen, der stadig hører under marinen, og som før anden verdenskrig var flyvebase for marinens flyvebåde og pontonfly. Herfra udgik dog også den første danske civile luftrute, Det Danske Luftfartsselskabs rute til Warnemünde via Malmø, der indviedes 7. august 1920. Den 26. august 1933 landede her den verdensberømte amerikanske pilot Charles Lindbergh, der i 1927 som den første havde foretaget en flyvetur over Atlanterhavet. København havde beredt sig til den helt store heltemodtagelse, og tusinder af københavnere havde taget opstilling ved Langelinie, idet arrangø-

terne havde bedt Lindbergh om at sætte sin pontonflyvemaskine ned her. Amerikaneren var imidlertid meget genert, så han gik ned ved marinens flyvebådsstation på det nordligste Amager og kørte i bil til den mere stilfærdige modtagelse på Rådhuset.

Flyvebådsstationen hed fra 1939 Luftmarinestationen og var under den tyske besættelse især kendt som base for det sære flyvende gestalt, der populært blev kaldt *Anders And* – en mægtig, tykmavet flyvebåd, der ifølge folkeviddet efterhånden udgjorde den sidste rest af det tidligere så stolte Luftwaffe. Flyvebåden kom ynkeligt af dage, da den ud for Kastrop blev bombet sønder og sammen under en engelsk flyveopvisning efter krigens afslutning.

## De københavnske søforter

I tilknytning til Refshaleøen ligger Lynetten, der nu i kommunalt regic træder i forureningsbekæmpelsens tjeneste, men som hidtil har været en militær installation. Den blev påbegyndt langt ude i Øresund i 1767, men henlå halvfærdig indtil omkring 1880, da den blev færdigmonteret som søfort. I de seneste år var den indrettet med et luftværnsbatteri og en kommandostation.

I tilslutning til Lynetten har kommunen indvundet 100 000 kvadratmeter nyt land i Øresund, og her anlægges et mægtigt rensningsanlæg ifølge en dansk-svensk overenskomst om effektiv bekæmpelse af Øresunds forurening.

Mellem Lynetten og Prøvestenen anlagdes 1859-63 en lignende militær ø, Mellemfortet, der blev nedlagt i 1922. Til den anden side ligger endnu fortet Trekroner, der i ældre tider var hovedhjørnestenen i det københavnske søforsvar. Her var man i højeste beredskab i 1864, da den østrigske flåde gæstede vore farvande i den utvetydige hensigt at tugte de genstridige danskere i selve deres hovedstad. De blev som bekendt stoppet allerede ved Helgoland.

Fortet blev oprindeligt anlagt oven på nogle udrangerede krigsskibe, man havde sænket til formålet, deriblandt linieskibet *Trekroner*; men i dets nuværende ydre skikkelse stammer det fra midten af forrige århundrede. Dets krigsberedskab ophørte i 1922, og det tjente derefter i nogle år som skolefort. Efter igen i kort tid at have været underlagt søværnet, var Trekroner i slutningen af 30'erne forpagtet ud i nogle år til forlystelsessted med fast færgeforbindelse til Langelinjemolen. I 1940 blev

det beslaglagt af tyskerne, og efter krigens afslutning havde man ikke noget at bruge det til, hvorefter bygningerne naturligvis forfaldt og havnen vel også. Man har kaldt det »spøgelsesfortet« og »de døde skibes ø«. Planer om at indrette studenterkollegier på øen faldt til jorden. Men så skete der endelig noget. I den gryende sommer 1975 tog hver dag en flok pensionister ud til øen efter at være samledes i fyrskibet i Nyhavn, som de havde sat så smukt i stand, hvilket vi siden skal høre om. Uden løn arbejder de ældre mennesker på livet løs i tre-fire timer på at sætte det gamle fort i stand, og så må vi jo se, hvad det kan bruges til. Mulighederne synes legio. Det er pensionistbevægelsen Tre Kroner Aktiv, stiftet for lejligheden, der har taget dette gode initiativ.

Endnu to forter har haft nøglepositioner i det københavnske søforsvar – Middelgrundsfortet fra 1890-95 og Flakfortet fra 1910-16. Det førstnævnte er verdens største kunstige ø og blev förstærket med panserplader fra de udrangerede panserfregatter *Dannebrog* og *Peder Skram*. Det overgik i 1962 fra søværnet til flyvevåbenet, der benytter det som missilbasis.

Flakfortet er stort set rømmet af militæret og overgivet til Københavns Sejl Union, omend militæret

stadig er den formelle ejer, og i den kontrakt, der i 1975 blev opstillet om øens fremtid, repræsenteret af Forsvarets Bygningstjeneste og Søværnets Bygningsdistrikt. Det hedder i kontraktens første paragraf:

»Forsvarets Bygningstjeneste overdrager til Københavns Sejl Union brugsretten til Flakfortet for en periode af foreløbig 10 år. Overenskomsten kan inden for nævnte periode opsiges af unionen med 3 måneders varsel.

Forsvaret forbeholder sig at kunne bringe overenskomsten til ophør med øjeblikkelig varsel, såfremt militære forhold efter Forsvarsministeriets bestemmelse måtte nødvendiggøre dette.«

Personel fra forsvaret, hvorunder også farvandsvæsenet sorterer, har fri adgang til fortet, hvortil de kan forventes at komme for at føre tilsyn med et almindeligt fyr for skibsfarten, ligesom marinefartøjer skal have adgang til at gå ind til fortet i visse tilfælde under patruljerings- eller lignende opgaver. Der er ikke elektricitet fra København på fortet og ved overdragelsen næppe heller noget brugbart eget el-værk. Det bliver vel så mellem sejlunionen og Københavns Belysningsvæsen, der skal forhandles, hvis der skal lægges et

kabel derud. Forsvaret vil ikke påtage sig opgaven.

Sejlunionen betaler en leje af 5000 kroner årligt, og det må vist siges at være en human takst for en stor ø med så rige muligheder. Dertil kommer, at sejlsportsfolkene selv må betale for reparation af bygningerne, og der bliver noget at gøre. Vandaler til søs, som næppe kommer fra nogen sejlforening, har været i land og øvet hærværk på de fleste af bygningerne og har også påsat brande.

Der bliver altså i fremtiden liv og røre på den ene af »kolortene«, som Middelgrundsfortet og Flakfortet hedder i marinejargon. Et rammende udtryk i kraft af de kunstige øers karakteristiske facon, som alle malmøfarere kender af udscende. Man regner med at få plads til 350 lystbåde, og man vil forsøge at få indrettet vandrerhjem og restaurant i nogle af bygningerne. Der er lagt op til et broget internationalt komsammen i den nordiske ferietid, som stedse flere og flere tilbringer på gyngende grund.

Vi vil nu atter vende tilbage til »fastlandet«, og genoptage tråden fra tidligere afsnit om den indre bys havne. Der mangler endnu nogle af de mest karakteristiske.

# Inderhavnsens vestside

## A.P.Møller og ØK

Når man står på Kongens Nytorv, er det ikke vanskeligt at forestille sig, at den brede gade Holmens Kanal engang har været en rigtig kanalgade. Man behøver blot at sammenligne med Nyhavn, der som bekendt har bevaret sit vand i midten. Lidt vanskeligere er det at fornemme billedet af en smallere fortsættelse af Holmens Kanal hen til Charlottenborg og herfra ud til Havnegade – samme vej som Nyhavn, omend ikke ganske parallel med denne. En sådan rende eksisterede ikke des mindre indtil 1864, da både denne og Holmens Kanal blev dækket til.

En del af Det kgl. Teaters kompleks er anlagt oven på den gamle rende, og det er vel grunden til, at bygningens pilotering har vist sig at være så ødelagt, at alle de nedrammede pæle skal erstattes af beton i de kommende år. Træpælene var kraftigt angrebet af bolværksbiller.

Inden vi begiver os ned ad Holmens Kanal, hvor vi vil passere rederi- og handelsvirksomheden ØK, Europas største, er der en passende lejlighed til at komme med

nogle bemærkninger om Nordens største rederivirksomhed, der har til huse på Kongens Nytorv.

Den blev startet på et ganske beskedent plan.

Arnold Peter Møller (1876-1965) var søn af skibsfører Peter Mærsk Møller, der var skipper-søn fra Rømø, gift med en pige fra Dragør. Mærsk Møller tømte sparegrisen i 1886 og købte et lille dampskib, *Laura* af Svendborg. Sønnen A.P. havde været i lære i en blandet landhandel, men var stukket af til udlandet, hvor han lærte rederivirksomhed at kende i Dansk-Russisk Dampskibsselskabs afdeling i St. Petersborg (Leningrad). Da han kom hjem, blev han i en alder af 28 år leder af befragtningen i rederiet C.K.Hansen, men betingede sig ret til selv at have skibe i søen. Til den ende startede han sammen med sin far Dampskibsselskabet Svendborg og købte en skotsk damper på et par tusinde tons. Et par år efter havde de fire skibe i søen.

Nu var den unge mand så dristig at gå til sin chef og foreslå ham at optage sig i ledelsen som sideordnet reder; men det syntes chefen ligegodt var lovlig frækt af

denne opkomling, der først blev født 20 år efter rederiet C.K.Hansens oprettelse. Så sagde A.P. op og grundlagde endnu et rederi, Dampskibsselskabet af 1912, der stadig er stamvirksomhed for den multinationale rederivirksomhed på Kongens Nytorv. I løbet af et par år havde det ny rederi 11 skibe. I 1918 grundlagde A.P.Møller Odense Stålskibsværft, hvor han i 1926 begyndte at bygge tankskibe. De fik alle hans fars mellemnavn, Mærsk, ligesom rederiets afdeling i Amerika hedder Maersk Line.

Tankskibene ses sjældent i danske farvande – i nutiden af den simple grund, at de er alt for store til at lægge til i nogen dansk havn i lastet tilstand.

Det Østasiatiske Kompagni, som ikke forkortes DØK, men bare ØK, ligger på hjørnet af Holmens Kanal og Holbergsgade – et stenkast fra hovedkontoret for De Forenede Kulimportører, der også driver rederivirksomhed. ØK er på sin vis, omend ikke officielt, startet i Siam. Den unge Hans Niels Andersen (1852-1937) havde efter en læretid som skibstømrer i hjembyen Nakskov og nogle år på de syv have slået sig ned i Bangkok, hvor han sammen med en dansk kaptajn grundlagde en handels- og hotelvirksomhed, de gav navnet Andersen & Co. Det betød ikke, at

Andersen fra Nakskov var aldeles toneangivende, for kaptajnen havde samme efternavn. Der veksler den dag i dag sære historier om, hvordan de drev deres hotelvirksomhed, og det har også i nutiden været dramatisk behandlet; men det står i hvert fald ganske klart, at H.N. Andersen i 1895 var så velkonsolideret, at han kunne træde i snævert samarbejde med den siamesiske regering og købe sit første dampskib.

Under rejser til Danmark forsøgte han at få C.F. Tietgen til at interessere sig for at oprette et aktieselskab for plantagedrift i Østen og handel med Siam, men Privatbankens stormægtige leder svarede: »Hvis der var noget ved den ide, De fremfører, var der nok tidligere blevet etableret et sådant foretagende.« Så gik Andersen til Glückstadt i Landmandsbanken, og resultatet blev etableringen af Det Østasiatiske Kompagni den 27. marts 1897. Kompagniet overtog Andersen & Co. og fik Nakskov-Andersen som administrerende direktør.

Nu råder ØK over afdelinger og selskaber verden over og har mere end 40 000 beskæftigede. ØK er medejer af Nakskov Skibsværft, Varde Stålværk, Plumrose, Baltica og mange andre storvirksomheder. Det er Europas største han-

delskoncern. 158 af ØK's 197 firmaer ligger i udlandet. I modsætning til A.P. Møllers er ØK's skibe hyppige gæster i Københavns havn, og det driver fragtruter til de fjerneste egne af verden fra Frilshavnen.

Bygningen ved Holmens Kanal blev opført i årene efter den anden verdenskrig og indviet i 1949. Dens forgænger fra 1907 var blevet sprængt i luften af tyske håndlangere i december 1944 og var blevet fuldstændig ødelagt ved en af de største brande i Københavns nyere historie.

### **Organisationer for søens folk**

Baglandet på Gammelholm er også i nogen grad præget af havnens nærhed. Sømandsforbundet i Danmark har til huse i Herluf Trolles Gade, og i Peder Skrams Gade ligger Søfolkernes Mindehotel, som forbundet var initiativtager til. Gennem en indsamling i årene efter krigen, Søfolkernes Mindeindsamling, blev der skaffet en halv million kroner, og Dansk Rederiforening gav et tilsvarende beløb. I hotellets ledelse blev der placeret repræsentanter for Handelsministeriet, Sømandsforbundet og Søfyrbødernes Forbund i Danmark, der har deres hovedkontor i Store Strandstræde. Ho-

tellet, der har 72 værelser, restaurant og mødesal, blev åbnet i december 1954.

Det lykkedes søfyrbødernes formand, Richard Jensen, at få gennemtrumfet, at der ikke måtte serveres øl og stærke drikke i restauranten, men forbudet kunne ikke opretholdes i det lange løb.

I Holbergsgade ligger Handelsflådens Velfærdsråd, og Dansk Styrmandsforening har domicil på hjørnet af Havnegade og Nyhavn. På den anden side af Holmens Kanal, i Mindefeltet, findes der en institution, som også har nogen tilknytning til havnen – Orlogsmuseets afdeling i Nikolaj kirketårn.

Vi fortsætter den påbegyndte spadseretur ad Holmens Kanal og passerer den mægtige statue af søhelten Niels Juel, der også har en gade opkaldt efter sig på Gammelholm. Det har tillige de gæve søkrigere Peder Skram, »Danmarks riges vovehals«, Herluf Trolle, Cort Adeler og Peder Tordenskjold.

Mens der endnu var kanal i midten, hed kanalgaden Holmens Revier på det første stykke fra Kongens Nytorv og derefter Størestræde hen til Holmens Bro. Kanalen fortsatte ad Havnegade til Børsbroen. På hjørnet af Bremerholm ligger en bygning, som stadig undertiden bliver kaldt Skipperfor-



eningens Hus, skønt organisationen, der var begyndt som Københavns Skipperlaug, i mere end et halvt århundrede har haft til huse i søfartens hus i Amaliegade. Her hedder den i nutiden Dansk Rederiforening.

Det var på C.F. Tietgens foranledning, at det gamle laug blev til Dansk Dampskibsrederiforening. Den har nu lagt dampens tidsalder bag sig, også hvad organisationens navn angår. Tietgen vil vi få mere end rig lejlighed til at høre om senere, når vi passerer Det Forenede Dampskibs-Selskabs smukke hovedsæde på Sankt Annæ Plads.

## Bornholmerbådene

Havnegade er der mange mennesker, der færdes i, uden at de er klar over det. Den oplattes på det forreste stykke i reglen som det sidste stykke af Bremerholm. Kajgade bliver den jo først, når den skifter retning første gang. Anden gang, det sker, har vi straks på kaj-siden Dampskibsselskabet af 1866, hvor de kendte 66-både ankommer og afgår. Det har de gjort det meste af den tid, selskabet har eksisteret. 23,55 er der afgang fra Havnegade, og bornholmere, som skal til »Køvenesien«, bornholmsk slang for den danske hovedstad, afgår fra den anden ende af ruten

kl. 23,00, så ruten yder de rejsende gode sovebetingelser og råder over fire store rutebåde.

Før dampskibsselskabets grundlæggelse i 1866 sejlede der en hjuldamper af træ på ruten, *Mercur*, som af københavnere blev kaldt »Varpelars«. Det ny selskab indsatte flere af den tids mest moderne dampskibe, og et af dem, *Jarl*, forliste i 1890 med mand og mus. Under begge verdenskrigene havde man store vanskeligheder at kæmpe imod, og under den anden krig måtte man tilsidst helt indstille ruten. Ved krigens udbrud rådede man over 3 motorskibe og et dampskib. *M/S Hammershus* blev minesprængt allerede i 1940, men det lykkedes at få den slæbt til København og bragt i stand igen. Den blev i 1944 beslaglagt af tyskerne sammen med *M/S Frem* og ført til Tyskland. *Rotna* blev liggende i Rønne, mens ruten var lammet, men den blev stærkt beskadiget under det russiske bombardement i maj 1945, da øens tyske kommandant nægtede at kapitulere. De to beslaglagte skibe blev fundet i Flensborg og Kiel og bragt hjem for istandsættelse.

I 1952 søsattes »Østersøens perle«, selskabets flotteste skib til dato, *M/S Kongedybet*, bygget på B & W. *Frem* blev afhændet i 1953 og *Østersøen* i 1955 for at afløses af en ny,

stor båd af samme navn. Både *Kongedybet* og *Østersøen* blev siden forlænget og søsterskibet *Rotna* kom til i 60'erne, ligesom *M/S Bornholm*. De blev sammen med skibene på ruten mellem Rønne og Ystad overtaget af staten i 1973 efter utallige bornholmske protester mod for dårlige forbindelser med omverdenen. Der har ikke været lutter tilfredshed efter den statslige overtagelse af ruterne. Staten satte straks priserne gevaldigt i vejret, og i cafeterierne om bord indførte man de temmelig upopulære DSB-priser. Materiellet er heller ikke længere tidssvarende, men i oktober 1975 erklærede trafikministeren på et møde i Rønne mellem regeringens erhvervs- og beskæftigelsesudvalg og Bornholms erhvervsråd, at man nu vil forsøge at rejse penge til nyt færgebyggeri. »De nye skibe er forudsætningen for en langsigtet takstpolitik for trafikken mellem Bornholm og det øvrige land,« sagde Niels Mathiasen, idet han optimistisk regnede med, at de politiske partier kunne blive enige om at afse 300 millioner til formålet.

En halv snes år efter 66-selskabets start, altså i 1876, blev Det Østbornholmske Dampskibsselskab grundlagt i Neksø, der stedse var selskabets hjemsted. Dets første skib, *S/S Erna*, sank ved

grundstødning på Falsterbo Rev i 1897. Efterhånden fik man samlet en større flåde, der både drev gods- og passagertrafik og anløb Hasle, Allinge, Gudhjem, Svaneke og Neksø. Et par af skibene led svære skader i Neksøs havn under det russiske bombardement i 1945. I 1960 gik selskabet ud af passagertrafikken, men fortsatte med gods-transport. Det havde sin københavnske anløbsplads i Havnegade umiddelbart ved siden af 66-bådene.

## Viking og Centrum

Efter 66-bådene følger Vikingbådernes lille træhus, som stod tomt i slutningen af 1974 og i begyndelsen af 1975, indtil et sønderjysk rederi genoplivede ruten til Landskrona.

Vikingbådene blev startet af skibsreder Knud Foldschack i 1951, oprindeligt kun fra den daværende skibsbro ved Bellevue til Landskrona, snart efter fra Havnegade med anløb af både Landskrona og Bellevue. Den førte tusinder af svenskere til og fra Dyrehavsbakken sommer efter sommer.

Selskabets første båd var et ombygget tysk marinefartøj. Dets mest kendte var vel nok *Knud Viking*, det sidste dampskib i den

tværgående øresundsfart. Den var bygget i Tyskland så langt tilbage som i 1907 og tjente i begyndelsen som isbryder og slæbebåd for Kiels havnevæsen under navnet *Laboe*. Den blev i 1931 ombygget til passagerfart, 6 år senere snuppet af Hitlers krigsmarine, men overlevede krigen i fin stil, kom på private tyske hænder og omsider til Danmark i 1961. Den gamle, hæderkronede kulbrænder endte formædeligt sine dage ved Kalvebod Brygge, hvor den var lagt op i 1972 og blev ødelagt ved en voldsom ildløs.

Mens Viking var på sit højeste, rådede rederiet over en ganske pæn flåde: *Knud, Svea, Dan, Rolf og Thor*, alle sammen med efternavnet *Viking*.

På samme tid havde naboen Centrumlinien *Ørestad, Gorch Foch, Klaar Kining* og *Heyn Godenwind* i søen. Begge rederierne har ladet deres skibe sejle under tysk flag.

I 70'ernes begyndelse havde linien to store restaurationsbåde, som man selv kaldte dem, *København* med plads til 860 passagerer og *Malmö*, der er beregnet til 700.

Selskabet startede i 1954 med to veteranskibe, en gammel svensk skærgårdsdampner fra 1884, *Lyseskil*, og *Bohuslen* fra 1914, der nu er museumsskib i Göteborg. Den var engang det hurtigste dampskib i

Skandinavien og kunne skyde den imponerende fart af – 17 knob! *Lyseskil* vendte tilbage til skærgården efter sin franske visit på Øresund. Et af selskabets senere skibe, *Sundpilen*, sejler nu med amerikanske turister i mexicanske farvande.

Det kom nok som en overraskelse for næsten alle, at det tyske selskab, der havde halvdelen af aktierne i Centrumlinien, i oktober 1975 lod de to smukke rutebåde, *M/S Malmö* og *M/S København*, sejle til Hamburg og firmaet erklære konkurs. Centrumlinien befordrede 1,4 millioner passagerer over Sundet om året. Gigantfoil på den anden side af Nyhavn satte omgående priserne ned for at sikre sig så mange som muligt af de »hjemløse« kunder, hvoraf dog nok et meget højt antal kun sejlede over Sundet på grund af den særlige stemning i restaurationsbådene.

I 1977 er Centrumlinien genoplivet af et sønderjysk selskab.

## Isvanskeligheder

Det siger sig selv, at sundfarten mange gange har været i vanskeligheder under hårde vintre, omend det er nogen tid siden, trafikken helt har været indstillet på grund af kong frost. Den første gang, dette skete i indeværende århundrede, var i rekordvinteren

1908, som først blev overgået i 1929, da København samtidig blev fuldstændig isoleret af vældige snemængder på landsiden. Til gengæld kunne man spadserere til Malmö, men det var der næppe mange, der havde lyst til i forrygende snestorm. Det er adskillige gange hændt, at søfolk er kommet på Øresunds is i forsøg på at skaffe mad og drikke ud til indefrosne skibe.

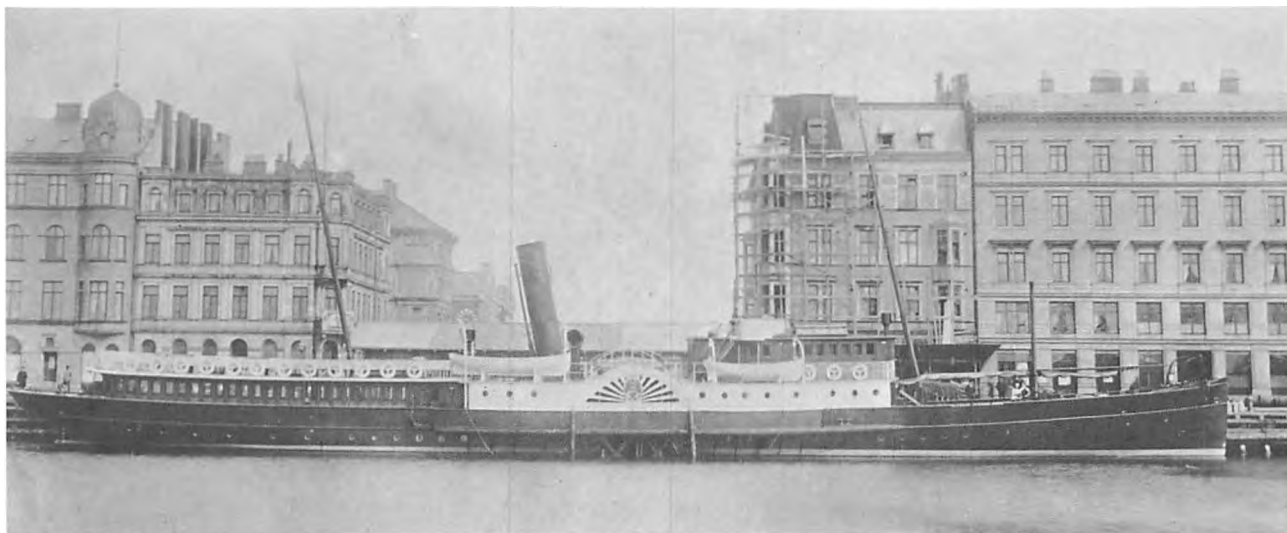
Trillingevintrene 1940-42 slog alle rekorder og nedfros Øresundsområdet og det øvrige Norden i arktisk kulde. Fra 29. januar 1940 til 12. marts lå rutebådene helt stille

i Malmø og København – den længste periode i Øresundsskibets historie. I marts 1941 var togfærgen fra Frihavnen på grund af isvanskeligheder over 57 timer om at sejle over Øresund!

### **København-Malmø i 150 år**

Der har selvsagt været en livlig trafik mellem Sjælland og det gamle danske land Skåne lige fra vikingetiden, men den havde ikke nogen regelmæssig karakter før godt ind i forrige århundrede. I Københavns første stadsret 1254, givet af Roskilde bispestol, var byens bor-

gere forpligtet til at stille med et skib og 12 trænedede søfolk på egen kost, når den høje prælat skulle en tur over på den anden side af Øresund, og lignende krav blev stillet til Malmøs borgere, da denne by fik købstadsrettigheder en snes år senere. Andre end biskoppen og hans håndgangne mænd måtte skaffe sig skibslejlighed ved private aftaler. Færgemænd fandtes ikke ved lov før Christian den Andens forordning herom i 1522. Det hed sig nu, at otte edssvorne mænd fra København og otte fra Malmø med deres både skulle stå til rådighed for rejsende fra påske til mik-



*Hjuldampere Gefion ved kajen i Havnegade. Den sejlede i rute fart på Øresundskysten indtil Helsingør, men blev udkonkurreret af Kystbanen i 1897.*

kelsdag den 29. september. I vinterhalvåret måtte man klare sig, som man bedst kunne.

I første halvdel af 1600-tallet begyndte en jagt at konkurrere med færgemændene, hvad post- og passagerbefordring angik, mens de stadig havde eneret på godstransporterne. Postbådene var ubekvemme, åbne fartøjer ligesom færgerne.

I 1819 dukkede den første dampdrevne båd op i danske farvande, den amerikanske hjuldamper *Savannah*, der dog også var understyret med sejl. Rent dampskib var derimod *Caledonia*, som samme år holdt sit ildsprudende indtog om ikke i Københavns havn, så i hvert fald på Københavns red. Den blev forment adgang til havnen på grund af brandfaren. Der var en masse yderst brandfarlige bygnin- ger tæt op ad havnekajerne, og træskibene i havnen var også let antændelige. Dampskibet blev fortrinsvis sat på ruten til Kiel og var i Malmø første gang i 1828 – dog uden at der blev tale om nogen fast rutefart. En sådan havde en dansk kaptajn imidlertid fået bevilling til allerede i 1824, men det foregik med en sejldrevet pakkebåd. Der var afgang hver tirsdag fra Malmø og hver torsdag fra København, og hermed var den faste ruteforbin- delse indledt.

Den første rute over Sundet med damp var svensk og blev påbe- gyndt i 1838. Den var et par timer om overfarten og kunne have 150 passagerer med. Under lystig sang og musik blev de roet i land på Toldboden. »Ildbåden« måtte endnu ikke komme inden for bommen. Det fik de lov til i 1843, men på den betingelse, at fyrene skulle være slukket, når de passe- rede Toldboden! De måtte bruge sejlene eller lade sig bugsere af ro- både!

I 1840'erne begyndte en formelig søkrig på Øresund om kundernes gunst, og det var ikke blot på ruten mellem København og Malmø, men også mellem andre danske og svenske havne op og ned langs ky- sterne. Det fortsatte, efter at Gammelholms flådeetablisement var nedlagt, og Havnegade var blevet udgangspunktet for bådene på den danske side. Det hævdedes, at de forskellige danske og svenske rederier, der lå i vild konkurrence med hinanden, lejede havnesjo- vere til at stå i Havnegade for at skræmme folk væk, dels ved deres blotte udseende, dels ved be- mærkninger som denne: »Den lille frue tænker vel for Guds skyld ikke på at begive sig ud i den ligkiste!«

Efter vældige bråvallaslag på prisfronten, hvori efterhånden en hel række selskaber var med, over-

tog C.F. Tietgens DFDS den 22. april 1874 alle de på Sundet konkurrerende både, deriblandt to berømte hjuldampere, *Gefion* og *Gylfe*, der siden fik efterfølgere af samme navne. Ruten på småby- erne ved Strandvejen til Helsingør blev urentabel, da Kystbanen blev anlagt i 1890'erne, og da damp- færgeruten fra Frihavnen til Malmø blev åbnet i 1895, stod re- deriet temmelig usikker over for Havnegade-rutens fremtid.

Med DFDS som initiativtager og med støtte fra fremtrædende poli- tikere og erhvervsfolk på begge si- der af Sundet blev overfarten fra Havnegade til Skeppsbron gjort til et fælles dansk-svensk anliggende. Det ny selskabs stiftelsesår er 1900, og dannelsen af det indvarslede et frugtbart dansk-svensk samarbej- de, der blev yderligere styrket, da Danske Statsbaner og Svenska Järnväger overtog driften af hen- holdvis Øresundsselskabet og Öresundsbolaget kort efter. DFDS var dermed bakked ud af Øresunds passagertrafik for bestandig.

I 1930'erne genoptog selskabet trafikken nordpå langs den danske kyst, dog kun om sommeren; men denne trafik blev afbrudt ved krigs- udbruddet i 1939. Efter krigen og ophævelsen af visumtvangen i 1945 kom der naturligvis et vold- somt opsving i trafikken. Dan-

skerne strømmede til Malmø for at købe varer, som man ikke havde set i lange tider vest for Sundet, og man talte ironisk i Sverige om græshoppesværme på plyndring. Det blev dog først rigtig hedt, da bådene fra Havnegade atter kom i gang den 3. juni 1946. Indtil da havde togfærgen *Malmøhus* fra Frihavnen klaret det hele.

Det statslige dansk-svenske rederi i Havnegade og på Skeppsbron er underkastet konkurrencens hårde lov, men kunne i december 1974 aflevere et regnskab, der viste et overskud på omkring en kvart million kroner. Her er måske endnu et argument imod en Øresundsbro?

### **Flyvebådene**

Det var private, der indførte flyvebådene, også kaldet hydrofoillådene, i Øresunds trafik, og der har gennem årene været adskillige private rederier, der har forsøgt sig. I 1965 trådte den danske og den svenske stat ind i billedet, og i længere tid var Øresundsselskabet alene om biddet, indtil Gigantfoil fra den modsatte side af Nyhavn igen meldte sig i konkurrencen i september 1975.

Øresundsselskabet var et par år om at nå op på den første million passagerer, men nåede i 1973 op

over 1,6 millioner på et enkelt år. Det gjorde det nødvendigt at bygge en rigtig terminal specielt for flyvebådene, og den kom til at ligge, hvor Havnegades kaj møder Nyhavns – en glimrende beliggenhed i øvrigt. Det er blevet en elegant bygning, der domineres af store panoramavinduer og giver de rejsende en behagelig ventetid i nappabeklædte lænestole med en smuk udsigt til den christianshavnske havnefront.

Overfarten er nu, hvor der ikke længere er flyveforbindelse mellem Kastrup og Malmø, den hurtigste mellem de to byer og varer omkring 40 minutter. Der er op imod 40 afgange i døgnet fra Nyhavns Hoved, så der bliver aldrig tale om længere ventetid. Øresundsselskabet stiller en bus til rådighed direkte til Kastrup lufthavn – med anhænger til de rejsendes bagage. For mange mennesker fra østsiden af Sundet kan det tidsmæssigt betale sig at benytte Kastrup lufthavn til rejser udenlands.

Ombord i flyvebådene er der servering af drikkevarer og småretter, som bringes til hver enkelt plads af stewardessen. Det er altså ikke her, man skal henvende sig, hvis man skal have en god frokost eller middag til søs; men De store Både og Centrumlinien klarer jo

også den side af sagen med bravour.

### **Nyhavn**

Nyhavn – elsket og hadet af mange, overset af få – lovprist af digtere og forbandet af mange andre ud fra såvel pedantisk jeronimusseri som ud fra gode og sunde motiver. Beundret for sine smukke gamle huse af alle. Det er Nyhavn, som fik »hele armen« i dagspressen og litteraturen i anledning af 300 års jubilæet. Der vil derfor blive sparet på superlativerne her – og ikke et ord om værtshuse, slagsmål, bolværksmatroser og butikker med smart tøj. I øvrigt findes det nærmeste, man på disse kanter kan komme til begrebet sømandsværtshuse, fortrinsvis i sidegader eller endnu længere væk fra selve »havnen« – den folkelige betegnelse for Nyhavns brogede kajgade.

Hvor der hidtil havde strakt sig en vig ind i landet, kaldet Krabbeløkke – ankerplads for flåden i slutningen af 1500-tallet og begyndelsen af det følgende århundrede – udgravedes først i 1670'erne Den nye Havn, som den kaldtes i begyndelsen. Den var færdig i 1673. I mange årtier deltog denne del af Københavns havn i rigeligt mål i den gyldne handels-

periode og modtog rige ladninger på kajerne fra Indien og Kina. I en nyere tid, da skibene var blevet større, var Nyhavn først og fremmest pakkebådernes københavnske tilholdssted. Her lossede og lastede disse havets fragtmænd og gik i fast trampfart på destinationer som Læsø, Sæby, Skagen, Grenå, Langeland, Ærø, osv. De fleste af dem anløb undervejs mellem endestationerne flere små provinshavne. Endnu i begyndelsen af 60'erne var parkering ikke blot forbudt, men også umulig langs Nyhavns bolværker, fordi der altid stod en masse gods og ventede på at blive stuvet ned i en skibslast eller på at blive hentet af en lastvogn. Det var først i løbet af 60'erne, bilismen helt slog trampfarten ud, så der næsten ikke længere er noget tilbage af den.

Denne udvikling havde forfatteren Otto Rung forudset i 30'erne i værket *Danmark i Tekst og Billeder*, hvori han skrev:

»Men dette Nyhavn er en verden, der efterhånden forsvinder, så sandt som også søen industrialiseres og sømanden snart ikke mere er den tjærede saltvandstype, men fagorganiseret transportarbejder.« Resten af profetierne fik han ikke ret i: »Man finder næppe nu, som for blot et tiår siden, tatoveringsmanden i beværtningskælde-

rens siderum med tilbud om elektrisk tatovering »in all colours and designs of all kinds«.« Ganske vist er lokalerne ikke længere forbundet med værtshusene, men tatoveringskunsten udfolder sig i fuldt flor.

### Fyrskib nr 17

Vi har hørt om *Fyrskib No XII* i Overgaden neden Vandet. Også Nyhavn har fået sit fyrskib, og det er indrettet som informationskontor for Nationalmuseets maritime afdelinger. Det drejer sig om *Gedser Rev Fyrskib*, nr 17 i fyr- og vagervæsenets register, men udrangeret i begyndelsen af 70'erne i en alder af omkring 80 år. Det blev bygget i 1895 i Odense og lå indtil 1920 på Lappegrund, hvorfra det kom til Gedser Rev. Da Danmark blev besat, forlangte tyskerne det inddraget, og det gjorde siden tjeneste i Kalundborg Fjord, på Middelfrunden og station Anholt Nord for igen i 1945 at blive udlagt på Gedser Rev.

Fyrskibet blev afrigget på Holmen og var dømt til ophugning, da en kreds af private under navn af Trekroner Aktivet gjorde Nationalmuseet opmærksom på, at det skønne gamle fartøj kunne erhverves for en billig pris. Det lod professor Glob sig ikke sige to gan-

ge. I forsommeren 1973 var handelen i orden, og fyrskibet blev bugseret over til Nyhavns »pæne« side.

Under ledelse af den 70-årige Mads Hansen, der har 45 års ansættelse i fyr- og vagervæsenet bag sig, holdes skibet i fineste orden af pensionister, fortrinsvis gamle kolleger til Mads Hansen. Alt skinner og stråler både indvendig og udvendig, og fyrskibet kan med en halv times varsel være sejl- og operationsklar!

*Fyrskib No XVII* klær den maleriske gamle havnegade med de mange smukke huse fra 16- og 1700-tallet. Den er forhåbentlig blot en forløber for en hel armada af veteranskibe, der vil give Nyhavn en fremtid som en endnu større turistattraktion, end den har været hidtil.

### Foreninger og institutioner

Der er flere organisationer med tilknytning til havnen og søen, som har til huse i Nyhavn. Eventyrernes Klub, der tidligere lejede lokaler i Søpavillonen, er for nylig flyttet til Nyhavn i lighed med Dansk Forfatterforening (begge organisationer har i det mindste søulke blandt medlemmerne!), og Dansk Styrmandsforening, grundlagt i 1907, bor som tidligere nævnt på



Fyrskib No. XVII ved kajen i Nyhavn. Ombord i fartøjet er der informationskontor for Nationalmuseets maritime afdelinger.

hjørnet af Nyhavn og Havnegade. I 1974 startedes Nyhavns-Foreningen med Københavns City Center som fødselshjælper, og en af dens første handlinger var at opfordre Træskibsejernes Sammenslutning til at henlægge nogle af de skønne gamle skibe her. Invasionen af veteranskibe begyndte for alvor, da dens kaj i Kalkbrænderihavnen blev sløjft.

I Nyhavn 22 ligger sømandshjemmet Bethel. Det blev grundlagt i 1881 af Sømandsmmissionen og fik sine første lokaler i briggen *Fortuna*, der var strandet i Køge Bugt og skulle have været ophugget. Den blev i stedet ombygget til kirkesal, læse- og skrivestue og anbragt inderst i Nyhavn, hvor den lå indtil 1904 og tog sig ualmindelig hæsleg ud. Masterne var nemlig fjernet, og et grimt skur var smækket op på dækket. Da den gamle skude var kassabel, byggede missionen sømandshjemmet på hjørnet af Nyhavn og Holbergsgade, der fungerer endnu i bedste velgående. I vinteren 1975 blev der afholdt en udstilling i Bethel af søfolks hobbyarbejder – model- og flaskskibe og i øvrigt kunst af enhver art. Udstillingen var arrangeret af Handelsflådens Velfærdsråd.

Sømandsmmissionen grundlagde også et bibliotek, der sendte bøger ud til skibe på de syv have. Det

nuværende Søfartens Bibliotek i Nyhavn 63 er oprettet af rederiet J. Lauritzen i 1939. Det fungerer sådan, at et besætningsmedlem er bibliotekar på sit skib og udveksler bøger med andre danske skibe i det fremmede, når det er så længe ude, at udskiftning af lekturen er aktuel.

### Nyt liv i Nyhavn

I 1975 dannede en kreds af beboere i Nyhavn en forening med det erklærede formål at »slå et slag« for denne særprægede del af byen. Nyhavnsforeningen hedder den, så er der ikke noget at tage fejl af. Dens første initiativ var at opfordre ejerne af en masse gamle træskibe til at sejle ind i Nyhavn og blive liggende der nogle dage, samtidig med at Charlottenborg viste en lille udstilling om sejlskibe.

Ved veteranskibenes indsejling i samlet flok i kanalen, holdt man folkefest i gaden. På længere sigt satser man på at genskabe Nyhavn som rammen om en levende havn med veteranskibe. Hvad et sådant opbud af gamle skibe vil betyde rent turistmæssigt midt i storbyens hjerte, er det ikke vanskeligt at forestille sig.



*Nyhavn den 17. september 1976, da Københavns kommune åbnede Nyhavn for træskibene. Med Leila Dan fra rederiet Lauritzen i spidsen sejlede de gamle skibe ind i havnen, mens søværnets tamburkorps musicerede.*

### Brooklyn og Fremtiden

Toldbodgade udgår fra Nyhavn i forlængelse af Nyhavnsbroen og har tidligere været stærkt præget af havnens nærhed og er det i nogen grad endnu.

Otto Rung, som har beskæftiget sig meget med Nyhavn og omegn, skrev i bogen *Det skønne København*, der udkom i 1917:

»Toldbodgade dufter evigt af tjæret tovværk, af skibshandlernes olie og voksdug og styrmandsrestauranternes vinånd.« Det gør gaden ikke længere, og dens restaurant frekventeres vel ikke alverdens meget af stormænd, men i hvert fald temmelig meget af søens folk af lidt ringere grader. Brooklyn er stadig mødestedet for manden en saltvandsgut, der har været



borte i måneder eller år. Her får de vel også stadig kredit, hvis de løber tør – for siden at sende penge i afdrag til værtinden fra så at sige alle egne af kloden.

For ikke at træde nogen for nær må vi hellere gå nogle år tilbage i tiden – til begyndelsen af 60'erne. Den gang stod Marstalleren, en lille, rap søgut, der var gået i land, og vaskede glas af bag disken. Han kendte alle stamgæsterne og de ham. Mange af dem havde han sejlet sammen med på de syv have. Ingen af dem drak af glas. Enhver, der havde kastet et blik ned i Marstallerens opvaskebalje, skyede glas i fremtiden i Brooklyn. Men den gamle opvasker var såmænd meget populær alligevel.

Blandt de faste gæster var dengang en søn af en veritabel konsul, som havde en fortid som skibstømrer, plantageassistent i Kenya og fiskeinstruktør i Israel, hvor han på FN's vegne skulle lære de unge israelere at fiske i Genezareth Sø. Han fik en arv og gik i hundene, skønt den var anbragt i Overfor-mynderiet. Han mistede sin bopæl og sov på gulvet i et tidligere nødtørftshus i gården omme bag Brooklyn. Hans negle groede vildt og frodigt og hans skæg og hår ligeledes. Han var den elskværdige, resignerede vildmand, der dag ud og dag ind sad på sin faste plads i

Brooklyn og fik kredit, når månedspengene var sluppet op. Men kom der en af de gamle venner fra diverse skibe, som han kendte fra sine velmagtsdage, lavede han op og var igen den inspirerede fortæller, der havde oplevet mere end de fleste. Han døde af sygdom og elendighed, men mindes endnu af mange af søens folk.

Her, i Brooklyn og måske i endnu højere grad om hjørnet i café Fremtiden, kan man også høre om de rigtige gamle søfyrbødere fra de kulfyrede skibes tid. Det kan undertiden svirre i luften med navne, man mindes: Bulldoggen, Aage Kaffepunch, Snørebåndet, Harald Uorden, og hvad de ellers hed, de gæve folk fra tiden før en søfyrbøder fortrinsvis trykker på knapper.

På Fremtidens vægge hænger en masse trofæer fra eksotiske lande, hjembragt af restauratørens venner gennem mange år.

### **Kvæsthusgade**

For enden af Nyhavns solside ligger det gamle havnepakhus, der nu er indrettet som storhotel. Her går en lille, interessant gade ned til venstre, Kvæsthusgade, der har navn efter et sygehus for marinens folk. Kvæsthuset blev flyttet til Overgaden oven Vandet i 1777, og

bygningen blev siden benyttet som pakhus for storkøbmænd, indtil den i 1872 blev købt af Det forenede Dampskibs-Selskab, som stadig benytter den.

Over opgangen i Kvæsthusgade l sidder en tavle med teksten: »Em. Z. Svitser's Bjergningsentreprise, stiftet 1833.« Oven over pladen er anbragt en dykkerhjelme. Grundlæggeren, tømmerhandler Svitser, var kun 26 år gammel, da han sammen med en styrmand H.C. Larsen købte en kutter, der hed *Gammelholm*, samt en kragejolle ved navn *Tre Brødre* og begyndte at beskæftige sig med bjergning og bugsering og lignende arbejder til søs. Det var det første egentlige firma med dette senere så vigtige speciale, og Svitser er det ældste bjergningsselskab i verden. Kutteren var forsynet med løftegear, et kraftigt spil til at trække skibe flot med samt damp-pumper og dykkergrejer. Jollen brugte man til at udlægge varp-ankre. De havde begge det første hjemsted i Kastrup Havn og var blot den første spæde spire til en mægtig flåde, der fik hele verden som operationsfelt.

Selskabet anskaffede i 1889 den første damper af navnet *Em. Z. Svitser*. Den fik station i Marseille.

Med C. F. Tietgen som igangsætter var firmaet i 1872 blevet om-

dannet til aktieselskab – samme år som B & W og af ganske den samme grund. Virksomheden var ude i en vældig udvikling og trængte til kapitaltilførsler for at kunne udnytte de foreliggende muligheder fuldt ud.

Svitzer deltager i Interessentskabet De Forenede Bugserselskaber sammen med A/S Det Forenede Bugserselskab – bemærk forskellen! Svitzers partner i dette samarbejde kan føre sin historie længere tilbage end branchens store selskab, faktisk helt tilbage til 1784, da Kjøbenhavns Pram- og Stenførrelaug blev dannet af to ældre laug. Lauget blev dog først etableret som firma i 1869. Det skete under navnet Kjøbenhavns Skibsvandsforsyningselskab. Det nuværende navn tillagde man sig i 1874.

Svitzers nyeste fartøj har, som flere forgængere, navn efter Thors hammer: *Mjølnir*. Den lagde til i Nyhavn for første gang i januar 1975 og gik derefter til Grækenland for at udlægge kabler for Nordisk Kabel- og Trådfabrik. Senere skal den flytte isbjerg i grønlandske farvande! Når nogle af de farlige hvide kolosser nærmer sig et olieborerårn, skal det slæbes på behørig afstand, og det er Svitzer »mand« for at ordne.

At det verdensomspændende

bugseringsselskab også har deltaget i rydningen af Suezkanalen efter nutidens krigeriske forviklinger i det mellemste Østen, er det næsten overflødigt at bemærke.

### C. F. Tietgen

Pengematadoren, finansmanden, industrifyrsten C. F. Tietgen – og man kunne konstruere adskillige andre lige så passende titler – er flere gange nævnt i det foregående og vil også figurere i det kommende stof. Hans statue står på Sankt Annæ Plads, og et af de største af hans virksomheder, DFDS, har sit imponerende hovedkontor på hjørnet af Sankt Annæ Plads og Kvæsthusgade.

Tietgen var en myte i dansk erhvervsliv. Hans position i datidens København fremgår ganske godt af en anekdote, som blev bragt i *Allers Familie Journal* i 1894:

»Tietgens betydning for Danmark illustreres bedst ved den gamle historie om den videbegjærlige udlænding, som nordfra kommer sejlene til Kjøbenhavn og på kommandobroen giver sig til at udspørge kaptajnen. Først diskuteres skibets rhederi, så mødes en Thingvallabåd for udgående, så et par af DFDS', derefter ses en »Svitzer« i færd med at tage en skonnert af grunden – så Tuborgs

skorstene og senere Marmorkirkens vældige kuppel, skibsbyggeriet på Refshaleøen osv., lige til sporvognen på Knippelsbro. På alle spørgsmålene må kaptajnen svare: »Tietgen har lavet det dér«, og det er intet under, at udlændingen efterhånden tror, at det halve Danmark kaldes ved dette navn.«

Tietgen fik grossererborgerskab i København i 1855 og drev udstrakt handel, især med jernprodukter og telegrafmateriale. Det var gennem hans forretningsforbindelser med tidens mest formående mænd inden for erhvervslivet, han i 1857 blev udnævnt til direktør for den nystartede Privatbank.

I 1865 grundlagde en række af byens pengematadorer Danske Søfartsselskab med det formål at opbygge den danske økonomi efter den tabte krig året før, da Danmark mistede næsten halvdel af sin handelsflåde. Allerede året efter var Tietgen ude med en fløt. Han foreslog danske redere at søge sammen »for at muliggøre den for landets økonomiske fremgang efter krigen nødvendige, men mere risikobetonede udenlandske fart,« som bankdirektøren udtrykte det.

Det var noget, der var øre for. Resultatet blev grundlæggelsen af Det Forenede Dampskibs-Selskab



*Kvæsthusbroen i 1866. Den blev 1877-78 udvidet til dens nuværende længde.  
Til venstre i billedet DFDS's hovedkontor.*

den 11. december 1866. Heri indgik det dansk-engelske Koch & Henderson, H. P. Prior og Det almindelige danske Dampskibs-Selskab af 1854. Det vigtigste af disse selskaber var H. P. Prior, grundlagt i 1850 af en tidligere kornhandler, der var flyttet fra Stege til København. Han indarbejdede en række provinsruter, som siden blev et af de store aktiver i DFDS.

Blandt aktionærerne i Tietgens nye selskab var fabrikanterne Burmeister, Wain, Holmblad og J. C. Jacobsen (Carlsberg), ligesom Em. Z. Svitzer sikrede sig indflydelse til gavn for sit eget bjergningsselskab.

I en tale i Odense Handelsforening i jubilæumsåret 1891 omtalte Tietgen de ikke særlig vellykkede jernbanespekulationer, han og hans bank havde været involveret i, og gik derefter over til det maritime:

»Mit forsøg på at samle dampskibsfarten under ét selskab var derimod heldigere; foruden statens postskibe bestode her dengang tre rhederier: Det almindelige danske Dampskibsselskab med 3 skibe, det Priorske med 6 og det Kochske med 4 skibe, og endelig var der i sommeren forsøgt dannelsen af et nyt selskab, der havde bestilt 4 skibe hos Leslie i Gateshead, men hvortil kapitalen end-

nu ikke var tegnet eller havde udgik til at blive det – så at de allerede under bygning værende skibe var bygmesterens egen ejendom.

Efter temmelig langvarige forhandlinger lykkedes det på den ene side at komme overens med ejerne af de nævnte 17 skibe om deres overdragelse, på den anden side at skaffe den fornødne kapital til veje, således at Det Forenede Dampskibs-Selskab stiftedes den 11. december 1866 på grundlag af disse skibe – og det er altså i år 25 år siden dets stiftelse, ved hvilken lejlighed selskabets historie vil blive skrevet. Det er derfor ikke min hensigt her at følge det i hele dets udvikling, indtil det nu råder over mere end 100 skibe ...«

Bogen om selskabets første 25 år blev skrevet af Julius Schovelin.

### **Thingvalla-selskabet**

Initiativtagerne til Danske Søfartsselskab tegnede sig for store aktieposter i DFDS og anså helt og aldeles Tietgen for at være deres mand, såvist som det var dem, der havde fået ham anbragt på direktørposten i Privatbanken. Søfartsselskabet blev dog ved med at bestå selvstændigt til 1873, da det blev overtaget af et nystartet rederi, som imidlertid kun fik 7 års levetid. Det ser ud til, at det kun har

rådet over et enkelt skib, *Thingvalla*.

Med det formål at oprette Danmarks første oversøiske passagerlinie købte Tietgen skibet, likvide-rede selskabet og grundlagde i stedet Post-Dampskibs-Selskabet Thingvalla, der i marts 1880 sendte *S/S Thingvalla* via Norge til New York. Der var på den tid en vældig udvandring til Amerika fra de skandinaviske lande, og de nordiske emigranter havde hidtil måttet rejse til England eller Tyskland for at få skibslejlighed til det forjættede land. Det var fra Sverige, det største kontingent kom. Da strømmen af udvandrere omsider stilnede af nogle år ind i dette århundrede, havde mere end en million svenskere forladt deres fædreland for at søge lykken på den anden side af Atlanterhavet.

Thingvallabådene afgik fra Larsens Plads, hvor der udspandt sig gribende afskedsscener på kajen – skildret af mange malere, men vel næppe mere levende og gribende end af Edvard Petersen, hvis »Udvandrere på Larsens Plads, 1890« er kendt af de fleste danskere. Men der var også mange, der opgav den hårde kamp for eksistensen i det nye land og vendte skuffede tilbage. Også modtagelsesscener har Edvard Petersen forevigt. »Hjemkomsten, 1898« viser over-

vejende glade ansigter. Men måske har netop de hjemvendte, maleren har skildret, været de heldige, der har fået råd til en ferie i gamle Danmark?

Thingvallaselskabet havde to alvorlige forlis, og da det blev overtaget af DFDS og omdannet under navn af Skandinavien-Amerika Linien, hed det sig, at der var blevet sejlet med for ringe materiel. Der blev nu bygget nye skibe, men man undgik dog ikke en forfærdelig katastrofe – *S/S Norges* forlis ud for Skotland i 1904 med 629 emigranter, hvoraf kun 127 blev reddet. Af andre skibe kan nævnes *Oscar II*, *Hellig Olav*, *United States* og den sidste, *Frederik 8.*, der blev søsat i 1913 og sejlede indtil 1935, da den blev solgt til ophugning.

Siden 1895 var amerikabådene udgået fra Frihavnen i stedet for Larsens Plads. DFDS' passagertrafik på USA ophørte i 1936, men naturligvis fortsatte de faste ruter med gods. Man bevarede derfor det godt indarbejdede navn Skandinavien-Amerika Linien.

### Bådene til provinsen

Der havde i lange tider hersket stilstand i handelen på København, i hvert fald den søværts; men anlæggelsen af Kvæsthusbroen i 1850 satte gang i tingene igen,

først og fremmest i dampskibstrafikken mellem hovedstaden og en række havne i provinsen. Kvæsthusbroen blev en dundrende succes og måtte udvides til det dobbelte i 1877. Da var DFDS i fuld sving og benyttede denne havnekaj som udgangspunkt for næsten hele sin indenrigsfart. Her var liv og travlhed fra morgen til aften, kulminerende når passagererne gik om bord, og det ene skib efter det andet lagde fra bolværket og stævnedede ud gennem yderhavnen.

Da selskabets indenrigsfart med passagerer og gods var på sit højeste, udgik der fra Kvæsthusbroen rutebåde til Århus og Ålborg en gang om dagen, til Horsens, Kolding, Vejle og Randers tre gange om ugen (Randers dog daglig i sommermånederne), til Odense to gange om ugen og Åbenrå, Fåborg, Svendborg og Sønderborg en enkelt gang ugentlig.

En for en måtte ruterne opgives i 60'erne, udkonkurreret først og fremmest af lastbiler for godsets vedkommende og flyvemaskiner for passagerernes. Den sidste indenlandske rute blev indstillet i 1971.

Af de mange nekrologer i pressen over de to hovedruter, Århus og Ålborg, citerer vi Jørgen D. Simonsen i Berlingske Tidende den 20. september 1970:

»Torsdag den 1. oktober præcis klokken 23,15 sætter kaptajn C. A. Halberg kursen mod København med bilfærgeren *Trekroner*. Et kvarter senere er det kaptajn S. H. Andersens tur til at forlade Århus med passagerskibet *Jens Bang*. Næste morgen kl. 7,30 lægger Århusbåden til ved Kvæsthusbroen. Et kvarter senere lukker Ålborgbåden torskeregabet op i færgelejet ved siden af. Så er det slut, punktum færdig med to indenrigsruter, som man regnede med var lige så sikre dele af dagliglivet som den daglige vagtparade.«

Skibene kom til Middelhavet, hvor DFDS Seaways fejrer store triumfer.

I september 1974 indviede man på Kvæsthusbroen en ny terminal og forlagde Oslobådene hertil fra Larsens Plads. Nu går der også bilfærger fra Kvæsthusbroen til Travemünde, men de drives ikke af DFDS, men af rederiet TT-Lines. DFDS' nuværende flagskib sejler – man fristes til at sige: naturligvis – på England, hvor det store, gamle rederi har medbør. Det samme gælder Molslinien mellem Sjællands Odde og Alhage ved Ebeltoft.

## Mette Mols i København

Superfærgeren *Mette Mols* præsenterede DFDS for offentligheden på Langelinie i marts 1975. Molslinien holdt endda generalforsamling om bord og bagefter åbent hus for alle interesserede fra kl. 16 til 19. Derfra stak den kostbare nyerhvervelse i søen for at påbegynde en præsentationsrunde til forskellige provinshavne.

Forinden gik den dog fra Langelinie til Sankt Annæ Plads for at hente en række gæsters biler, der skulle med på rejsen. En chefkonsulent i DFDS havde til den ende kørt sin bil fra Langelinie til kajen mellem Kvæsthusbroen og Hotel Codan og holdt her og afventede den store bilfærgeres ankomst. Han var træt oven på dagens møje og sad lidt og blundede med hovedet hvilende på armene, der var anbragt korslagte hen over rattet.

Konsulenten blev vækket af en politibetjent, og der udspandt sig nu følgende minderige dialog på havnekajen:

- Er der noget, jeg kan hjælpe med?
- Nej tak, jeg venter bare på færgen til Ålborg.
- Der går ingen færge til Ålborg mere. Det er flere år siden.
- Nej, der kommer en færge og ta'r mig med.

Betjenten ville se kørekort. Da det fandtes i orden, kom ballonen frem. Den forventede farve udeblev, og konsulenten udbrød:

- Nu kommer min færge!
- Ja, det er godt, blæs bare videre!

I det samme dukkede *Mette Mols* op i mørket, lagde til ved færgelaget og åbnede gabet, hvorpå konsulentens folkevogn rullede om bord. En højst forbløffet betjent rystede opgivende på hovedet og troede vist, at han så syner.

## Søndre Toldbod og Larsens Plads

Larsens Plads har navn efter en tidligere tømmerhandler Lars Larsen, der anlagde et skibsværft her omkring 1740 og nu tillige blev skibsreder i den store stil. På den tid strakte sig ellers Københavns tømmerpladser fra Sankt Annæ Plads til en vig ved Søndre Toldbod, kaldet Det røde Hav – formentlig fordi vandet antog kulør efter savsmuld fra de store oplag af gavntræ. Der var 11 pladser, som var anlagt ved opfyldning i et sumpet kystland i årene 1715-20 og afløste tømmermestrenes tidligere oplag ved Frederiksholms Kanal. Da man gik i gang med at opføre Amalienborg og det omgivende fornemme kvarter, fandt

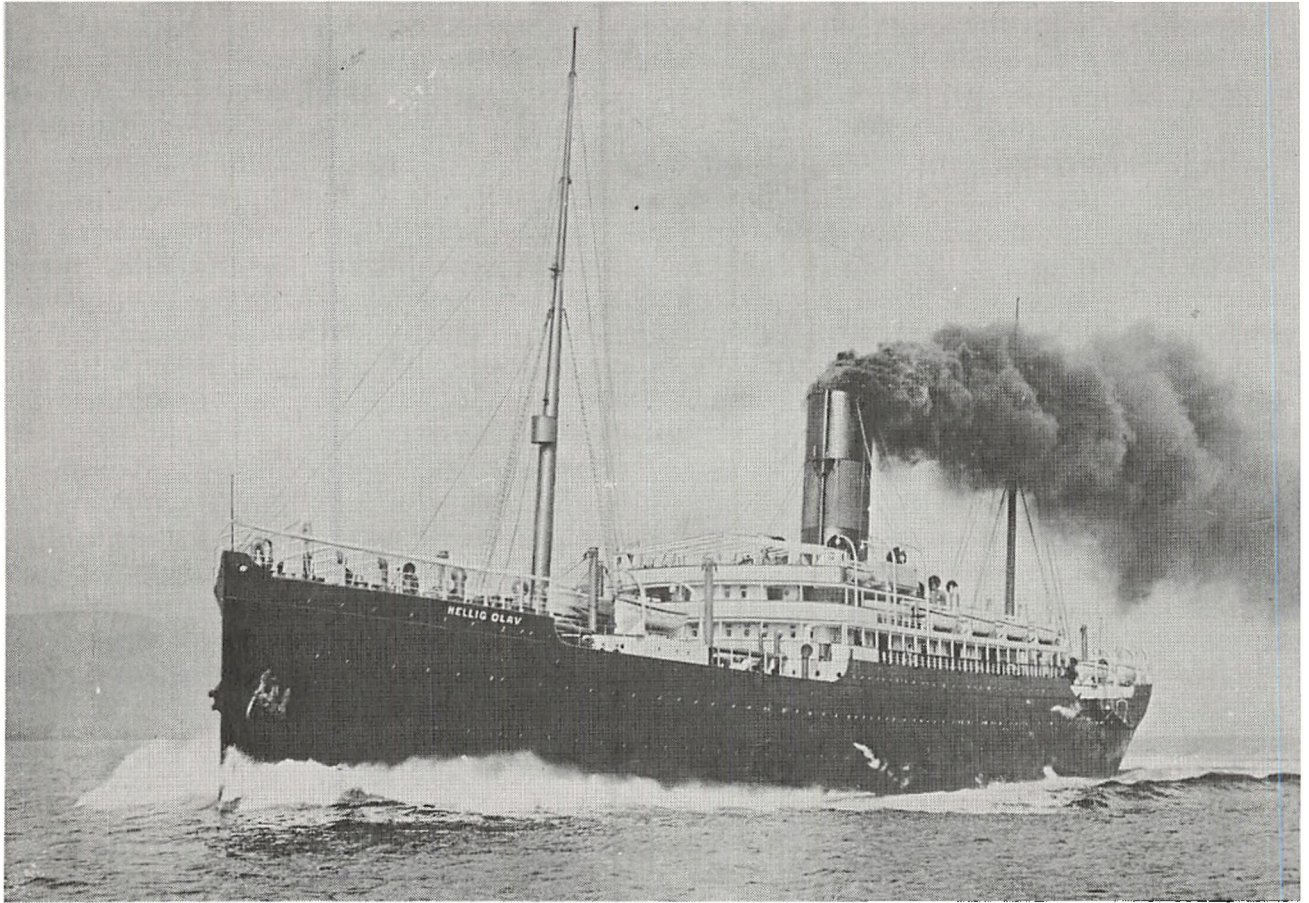
man tømmerpladsernes beliggenhed uheldig på grund af brandfaren, og de blev midlertidigt flyttet til Grønland – en plads umiddelbart inden for Østerport – i 1756, hvorfra de en halv snes år senere kom til Sydhavnen.

I slutningen af 1700-tallet byggede Grønlandske Handel skibe på Larsens gamle værft, og i det følgende århundrede var det en overgang på den christianshavnske matador Jacob Holms hænder. Fra midten af forrige århundrede er pladsen stort set en ren havnegade og som sådan især kendt i den store udvandretid i 1880'erne og begyndelsen af 90'erne. Efter Frihavnens overtagelse af denne trafik, var det i mange år især mellemstore barkskibe, der lagde til her og lossede hvede fra Argentina, hvortil der også havde fundet en stor dansk udvandring sted.

Umiddelbart nord for hegnet mellem Larsens Plads og Søndre Toldbod har havnevæsenets store flydekran *Herkules* sin faste station. Dens største kran kan løfte 150 tons og strække sig 57 meter i vejret. Til sammenligning: Rundetårn er 36 meter højt! En såkaldt hjælpeløft, der kan snuppe 30 tons i stiv arm, kan gå endnu højere. Flydekranen, der er selvmanøvrerende og f.eks. selv har sejlet over Sundet adskillige gange til opgaver



*Havnebassinet mellem Larsens Plads og Kvæsthusbroen fyldt op af fartøjer fra DFDS. Til venstre foran pakhuset, som nu skal være hotel, ligger dampskibet Dronning Alexandrine. Fotografiet er taget omkring 1940.*



*DFDS' Hellig Olav, der sejlede på Amerikafarten sammen med den endnu mere navnkundige Frederik 8.*



i Landskrona og Helsingborg, har 7 mands besætning – navigatør, maskinmester, motorpasser og 4 dæksfolk.

Søndre Toldbod er lukket område. Her og på Larsens Plads opførtes i Københavns store handelsperiode i 1700-tallet en række store pakhuse, hvoraf de fleste eksisterer endnu og er fredet efter alle kunstens regler. Det gælder ikke mindst Vestindisk Pakhus, i hvis direktion sværelse kronprinsen, den senere Frederik den Sjette, ifølge traditionen skulle have overværet Slaget på Reden den 2. april 1801. En tid under slaget var han dog på Nyholm. Pakhuset er opført 1780-83 af selveste Harsdorff, som er mester for flere andre af bygningerne i dette havnevarter.

I slutningen af forrige århundrede, hvor udenlandske fyrster om sommeren gæstede »Europas svingeforældre«. Christian den Niende og dronning Louise, lagde de russiske kejserskibe *Polarstjernen* og *Zarevna* til her og siden også kejserskibet *Standard*, der var bygget på B & W. Russerne kom i reglen til at ligge side om side med de engelske kongeskibe *Osborne* og *Victoria and Albert*.

Omkring århundredskiftet lossede en række af DFDS' kombinerede sejl- og dampskibe, de sidste

af denne art, stykgods og andre varer fra Middelhavslandene ved Søndre Toldbod.

Ad Toldbodgade kommer man fra Søndre Toldbod indkørsel om til Amaliegade, der også står i søfartens tjeneste, al den stund Rederiforeningen har til huse her. Når man går til højre, kommer man forbi Den kgl. Toldbodslignende bygning fra 1875 der nu 100 år senere er under nedrivning, og derefter er man i Esplanaden – den gamle Toldbodvej. Den var indtil jernbanens æra den store indfaldsvej til København. Ved porten ind til toldboden lå et par berømte sømandsværtshuse fra slutningen af 1600-tallet, på sydsiden Toldbod Vinhus og på nordsiden en herlig knaldhytte ved navn Brokkens Bod.

I nutiden vil man på dette sted lægge mærke til en træbod med et stort udstillingsvindue. Bag glasset ser man et panorama over hele Københavns havn i nutiden og angivelser af godsmængde og omsætning og antallet af skibe, der frekventerer havnen. Det er ikke up to date, og antallet af skibe er meget lavere i dag.

Toldbodens bagland? Tja'c, bugseriselskabet på Esplanaden er nævnt under Svitser; men man bør i forbifarten notere, at rederiet J. Lauritzen har hovedkontor i

denne bydel. Det er under de nuværende chefer blevet Danmarks tredjestørste rederi og har fået afgørende indflydelse på DFDS. Lauritzens skibe med efternavnet *Dan* og fornavne på 5 bogstaver, der alle ender på »a«, er velkendte i Københavns havn og ikke mindst de af dem, der er rødmalede og bygget til ishavsfart. Rederiets *reefer*-både kommer med sydfrugter fra Brasilien og andre sydamerikanske lande til Frihavnen. Det har siden 1914 haft sæde i København, men blev grundlagt i Esbjerg i 1884 af Lauritz Ditlev Lauritzen og opkaldt efter dennes far, der hed Jørgen til fornavn. Rederiet har sin egen søfartsskole i Svendborg.

# Amagers østkyst

## Porten til fremtiden

Fra Larsens Plads og Søndre Toldbod har man udsigt til Flådens Leje, og det vil ofte sige til et smukt syn, der hedder kongeskibet *Dannebrog*, som har hjemsted her ved løbebroen mellem flådebasen og havneløbet. Dette elegante skib er bygget på B & W, og det giver en kærkommen anledning til et verbalt hop over på den anden side til Refshaleøen med Burmeister & Wains verdensberømte skibsbyggeri. Vi har tidligere været inde på, at denne vigtige gren af den store virksomheds arbejde blev forlagt fra det centrale København til dette sted i 1872.

I 1862 havde man påbegyndt en uddybning af havneløbet fra Nordre Toldbod til Gasværkshavnen, som stod på i en længere årrække. Dels af opgravet ler og kalkmuld herfra, dels af dagrenovation opfyldte man Refshaleøen, der i de første årtier virkelig var en ø, forbundet med Christianshavns Volds yderste pynt med en bro. Vejdæmningen blev anlagt i 1923. Øen, som den stadig kaldes mand og mand imellem på B & W,

fik sine første bolværker allerede i 1868. Da skibsværftet kom i gang, blev det af arbejderne kaldt Gardariget – i de gamle islandske sagn betegnelsen for et russisk rige omkring Novgorod. Her hentydede det dog til chefen for Københavns havnevæsen, August Garde, der var sjælen i de store uddybnings- og opfyldningsarbejder. C. F. Tietgen kaldte Refshaleøen »Porten til Fremtiden«, og det var lige hvad den var for datidens skibsfart og industri.

Den første stabelafløbning fandt sted i 1874, og skibet blev leveret til værftets store kunde gennem hele dets historie, DFDS. Det var *Christian den Niende*, som kort tid efter fik følge af søsterskibet *Christiania* på ruten til Norge. Omkring 1875 begyndte stålet at fortrænge jernet i det internationale skibsbyggeri, men det var dog først i 1885, man på B & W byggede det første skib helt og holdent af stål. I øvrigt byggede man sejlskibe på Øen endnu i slutningen af 1890'erne.

På denne tid vandt værftet international anerkendelse gennem byggeriet af konge- og kejserskibe til det engelske og russiske hof, som stod i svogerskab med det

danske. Det helt store verdensry blev B & W til del i 1912, da man sendte DFDS' *Selandia*, verdens første oceangående dieselmotor-skib, ud på præsentationsrunde i en række lande.

I 1927 blev Københavns Flydedok og Skibsbyggeri på Krøyers Plads (der sammen med Wilders Plads og Grønlandske Handels Plads udgør øen nord for Strandgade) sluttet sammen med B & W, som benyttede det til andre formål. Herved mistede København et godt lille værft til reparation af mindre skibe. Under den første verdenskrig havde man gjort sig heldigt bemærket ved at lancere skibe af cement. Europa led jo af akut stålangel.

Der var krise på B & W i begyndelsen af 30'erne, som der var det i alle de store industrilande; men med statens bistand red man stormen af. Under den tyske besættelse blev man naturligvis tvunget til at bygge og reparere for den tyske krigsmarine. Ved kapitulationen i 1945 havde tyskerne krydseren *Schwann* og ministrygerne *Titan*, *Minerva* og *Feschenheim* liggende på værftet, bevogtet af et par hundrede tyske marinere. De nægtede at overgive sig til den danske modstandsbevægelse, og englænderne havde åbenbart ikke tid. En halv snes dage efter be-

frielsesdagen gik 150 af værftets mange frihedskæmpere løs på dem og tvang dem til overgivelse i en hidsig ildkamp af en lille times varighed, hvorunder en tysker blev dræbt. Så fik englænderne travlt. De sendte omgående folk ud for at overtage værftet og det øvrige havneområde på Øen, der kort efter blev overgivet i havnevæsenets hænder.

I 1950'erne optog man produktion af tankskibe, da der indløb ordrer på sådanne fra Sovjetunionen – i lighed med det zaristiske Rusland en af værftets største kunder gennem årene. I samme periode leveredes omkring et halvt hundrede fiskefryseskibe til Sovjet, og B & W udviklede samtidig sin succesfulde standard-bulkcarrier på omkring 52 000 tons dødvægt.

Succesen er fulgt op i nutiden med en ny type standard-bulkcarriers på ca 60 000 tons – den maksimale størrelse for sejlads gennem Panamakanalen.

1971 var værftets værste kriseår, og det var på det tidspunkt, motorfabrikken ved Strandgade blev udskilt fra skibsværftet. Det vendte tilbage til folden et par år efter, omend under en anden struktur end hidtil. 1974 var præget af den store optimisme. Der indløb store ordrer fra udlandet, og ved ud-



*Indgangen til havnevæsenets plads yderst på Refshaleøen flankeres af to kanoner, der var med i Slaget på Reden 1801.*

gangen af året havde man sikret beskæftigelsen godt ind i 1977. Også ØK snupper – som eneste danske rederi – et par af 60 000 tonnerne.

I januar 1975 nævnes B & W som en af verdens førende producenter af massegodsskibe. For at klare ordrerne, har man lukket reparationsafdelingen, hvilket mange har beklaget. Siden har der igen været en del vanskeligheder.

### **Store linjer**

Jeg tillader at citere mig selv – fra bogen »Vejen går min tro over Knippelsbro«, 1968:

»På Refshalevej føler man, at man befinder sig midt ude i det hele. Det er den nærmeste kontakt, man får med Øresunds »sjæl«, hvis man kan sige det sådan, uden at have gyngende grund under fødderne. Man har også en ganske imponerende udsigt over Frihav-

nen, Nordhavnen og de nye kajanlæg, atter kompakte havnescenerier med det elegante Svanemølleværk i midten. Der bankes og larmes fra B & W's kæmpehal, og vældige Krupp-Ardelt mærkede kraner, der kan løfte 150 tons, kravler spøgelsesagtigt frem og tilbage i græsset på den ny halvø. Titans småkraner ved siden af ville andetsteds i byen tage sig ret så gigantiske ud, men i selskab med Krupps mastodonter synes de ikke meget. Hele hallen, hvorfra det uafsladelig gungrer af stål mod stål og maskiners hårde genlyd mod betonvægge, er også mærket Krupp-Ardelt.

Den sort-hvide *Jens Bang* stævner havnen ud på vej mod Ålborg. Lynettens grønne kuppel, der krones af svære betonskydetårne, er næsten landfast med den yderste ende af Refshaleøen. Ved broen ud til fortet beskriver Refshalevej et veritabelt hårnålesving, og man er igen på ældre grund – det ses på de gamle kraner inde bag B & W-gitteret, hvorfra fræsende lyde uafsladelig angriber trommehinderne. På den anden side af Refshalevej, der nu er blevet et snævert stræde, har man ikke længere vandet, men nogle mindre bådeværfter samt en havnevæsenets pladser. Ved indkørslen til denne står to rustne ka-

noner fra 1801, og inde på pladsen ligger vrage af nogle gamle træskibe. Endnu et hårnålesving, og man er ude, hvor vejen ender. Her ligger Svitzer og Sandersens plastichåde-byggeri. Ovre på den anden side af havnen ligger Langelinie med elegante turistskibe. Længere inde kommer *Hans Broge* sejlene. Vi har også søværts forbindelse med Jyllands hovedstad.«

Men det har vi som bekendt ikke længere og ej heller med Ålborg. Lynetten er også totalt forandret på de få år, der er gået. Men den snævre, næsten zigzaggede ydre ende af Refshalevej er stadig intakt. I efteråret 1974 ligger der en katamaran på Refshaleøens yderste spids – en meget københavnsk udgave af den elegante polynesiske dobbeltbåd, der er fortrinlig til at forcere brændinger i udsejlingen fra laguner.

Det er fristende i forbindelse med dette at kikke lidt på en seriøs undersøgelse, Helsingborgs havnevæsen har ladet foretage hos Chalmers tekniske Højskole i Göteborg. Forskerne kom til det resultat, at det er en dårlig ide at bygge en bro over Øresund. Man skal bygge katamaraner i stedet for – færger med kæmpemæssige dobbeltkrog. Tilstrækkelig mange af dem vil ordne trafikken lige så ekspedit som en bro, og de

er naturligvis uendelig meget billigere i produktion og drift.

## Forlandet

Mellem Refshaleøen og Kløvermarksvej er anlagt en moderne hovedfærdsåre – en nem forbindelse til Øen for ansatte, der har deres bolig på Amager, og dem vil der uden tvivl blive bestandig flere af, efterhånden som Vestamager urbaniseres.

Her løb indtil 1974 en yndefuldt buftet grusvej, som var en rest af en i slutningen af 1700-tallet anlagt forbindelse mellem Holmen og en række krudthuse, der var bygget ud langs Amagers østkyst.

Vejen kaldes Forlandet – efter kysten, som de gamle christianshavner havde forlandsret til, hvilket især betød, at de kunne hente tang her. Stranden er nu rykket langt ud i vandet, og her er store havneanlæg under udvikling i forbindelse med Amagerværkets kunstige ø.

Der lå også en sjov lille lystbådehavn her – utilgængelig for ikke-medlemmer, men et helt enestående lille fristed for jævne amagere med forkærlighed for søsport og selskabelighed. Omkring primitive bådebroer og bolværker lå en masse småhuse à la Nokken og klumpede sig sammen, og beboerne



*En primitiv lystbådehavn ved Forlandet på det østlige Amager, opført efter »de forhåndenværende søms princip«. Den er fotograferet i 1974 og blev nedlagt et års tid efter. Bådejerne fik anvist et nyt sted i Sydhavnen.*

hyggede sig som i de klassiske gamle kolonihaver.

Denne lille havneidyl er nu forsvundet og medlemmerne flyttet til Sydhavnen. Der anlægges nu en stor marina i den beskyttede vig inden for Benzinøen. Den vil afhjælpe et vældigt savn, men det er nok et spørgsmål, om fremtidens benyttede af stedet vil komme hinanden ved på samme hjertelige og afslappede måde som i og omkring dens primitive forgænger.

### **Det københavnske Kuwait**

Benzinøen og Prøvestenen er et fedt; men øens oprindelse går tilbage til en tid, da begrebet benzin var ukendt. 1712-13 sænkedes et par af marinens skibe, *Delmenhorst* og *Prøvestenen*, samt en ubrugelig flydedok fra Gammelholm ud for Amagers kyst for at danne grundlaget for et kystfort. Det blev senere opgivet, men i 1863 blev der anlagt et rigtigt fort med cementerede kasematter et stykke nord for

de overdækkede vrage. Både disse og fortet er forlængst helt indkapslet i Benzinøen. Prøvestensfortet blev nedlagt som militært etablissement i 1922.

I det følgende årti var fremsynde havneingeniører begyndt at fundere over Christian den Fjerdes intentioner med anlæggelsen af Christianshavn. Det var jo egentlig ham, der grundlagde Københavns østhavn! Man havde i 1900-tallets første årtier udbygget en mægtig Sydhavn, som ikke kunne anløbes sydfra af andre end småskibe. At tænke på at udvide denne med en ny benzinhavn til afløsning af den gamle på Redmølen i Frihavnen, kunne der naturligvis ikke være tale om, selvom næppe nogen havde drømt om, at tankskibene inden for overskuelig fremtid ville blive så kolossale, som det er tilfældet i nutiden. Men tanken om en ny Østhavn var født, og det var et særdeles livskraftigt barn, der blev bragt til verden.

Det viser bl.a. en tilfældig dagbladsnotits fra september 1974. Aktuelt konstaterede, at Københavns havn havde fået et knæk under oliekrisen, idet der dog var tale om opgang for alt andet gods end olie. Alligevel noteredes det: »Men det er en kendsgerning, at der i oliehavnen Prøvestenen udvides som aldrig før. Arealet er på ca

600 000 kvadratmeter og udvides 165 000 kvm. For øjeblikket bygges der tanke med en samlet kapacitet på 200 000 kubikmeter. Det svarer til 20-25 procent af det, der er i forvejen. Og denne udvidelse er kun en begyndelse.«

I 1973 foretog Københavns tidligere sporvejsdirektør Ejner Nielsen en »fodrejse på Amager« og skrev bagefter i Amager Bladet en længere beretning om ekspeditionen. Den sluttede således:

»Herefter vil jeg bede fodrejsegruppen forlade gadetumlen og fortsætte ad Prags Boulevard helt til østpynten af Amager – det er en rekreativ tur endogså med en idyllisk sti, der ganske vist anvendes en del til hundeluftning. Men slutfasen er absolut ikke den mindst vigtige del af fodrejsen, fordi gruppen her kan få lejlighed til at studere hele industriområdet på Østamager – spritfabrikker, raffinerier etc. og ikke at forglemme olieanlæggene på Prøvestenen, hvor efter sigende en fjerdedel af landets olieforbrug bliver landet, i hvert fald under normale forhold. Alle disse aktiviteter har man i virkeligheden bygget op uden samtidig at sørge for dertil svarende kapacitetskræftige trafik anlæg. Hvis denne erkendelse måtte blive erindret, når man skal til at investere i de store fremtidspro-

jekter, så har – garanteret – fodrejsen været en succes.«

Ejner Nielsen havde indledningsvis opfordret trafikministeren til at følge i hans fodspor sammen med en gruppe af eksperter. Den mægtige udvidelse af Prøvestenen og den dermed øgede trafik af tankvogne gennem tæt bebyggede kvarterer på det nordlige Amager er nu en realitet, men der er næppe nogen, der kan lære at leve med den på normal vis.

### Lystbådehavnen i Sundbyøster

Der er travlhed på havnepladsen, jovist, men man skynder sig langsomt, miljøet er dejlig afslappet, og alle kommer hinanden ved. Det er Sundby Sejl-Forenings havn ved Amager Landevej en solbeskinnet forårsdag, og det kunne for den sags skyld være i en hvilken som helst anden lystbådehavn i det ganske land. Der slibes og grundes og males og lakeres, for her i Sundbyøster er der stadig mange sejlere af træ. Men også en glasfiberbåd skal have en ordentlig overhaling, inden den sættes i søen i april eller maj. Skroget skal ses grundigt efter, især under vandlinjen. Ifølge *Den lille Søstærke*, udgivet af Hempels Yacht System, skal man navnlig være opmærksom på »skader i gel-coaten, så der er sket

blotlæggelse af fibre i glasarmeringen«. Hempel, der fremstiller skibsfarve og sælger det i alverdens lande, giver også ejeren af træmotorbåde et godt råd ved klargøringen: »Hold øje med partiet omkring stævnrøret, hyppigt sæde for megen ravage«.

Havnen er anlagt i 1927 af sejlforeningen, men er siden udvidet på kommunens regning, ligesom den administreres kommunalt. Der er kun et par meter vand, og indsejlingen kan ofte være vanskelig på grund af hyppig tilsanding. Man skal altså være stedkendt, og det er sejlerne også, da der næppe er plads for fremmede. Havnen har et stort landareal og klubben et smukt hus med medlemsrestaurant og borde og stole uden for, så man kan sidde og nyde den smukke udsigt over Øresund. Ved siden af huset står en mægtig flagstang, rigget til som en skibsmast. Havnen består af to hovedbassiner, adskilt ved en træbro. Ved den søndre mole residerer Sundby Kajakklub.

Der var stor harme her såvel som i alle andre lystbådehavne over regeringsforslaget i 1974 om skat på lystfartøjer – i Sundby ganske særlig på grund af den højst udemokratiske måde, man havde tænkt sig at udregne skatten på, nemlig efter bådenes længde. Det er almindelig

kendt, at nutidens overdådige luksusyachter er korte og butsnudele, mens gamle træbåde i reglen er meget lange. Et medlem af Sundby Sejl-Forening har ofret tre års fritid og ferier og alle de skillinger, han kunne skrabe sammen, på at sætte en ældre båd i stand, solgte den derefter og købte en større. Havde regeringsforslaget været vedtaget, havde han været tvunget til at sælge igen og opgive sin store hobby, søsporten. Sejl- og motorbåde er ofte alt andet end luksus.

Sundby Sejl-Forening er endnu i foråret 1975, sammen med motorbådklubben West i Sydhavnen, de eneste i hovedstadsområdet, der har walkie-talkie kontakt med bådene fra en fast aflytningsstation i land. Søsportens Sikkerhedsråd, hvis daglige leder er »amagerkaner«, gør sit til at få ideen til at brede sig, så man ikke længere behøver at indrykke annoncer i dagspressen med en ordlyd som denne, der stod at læse i marts 1975:

»Fritidssejler ... vær ikke letsindig! 15 mennesker omkom på havet i påskeugen sidste år ... flere end i trafikken på land. Tag derfor ingen chancer, navnlig ikke i småbåde. Vandet er koldt, det er koldt på vandet, og der er risiko for tåge.«

Sundby Sejl-Forening har givet

sig selv mulighed for at gøre søsporten mere sikker.

### **Den ældste industriby på Amagerland**

Amagerland er en halvofficiel betegnelse for den del af Amager, der ikke er københavnsk. Umiddelbart syd for kommunegrænsen begynder industribyen Kastrup, der blev grundlagt som sådan af hofstenhuggeren, bygmesteren, arkitekten og billedhuggeren Jacob Fortling i 1747. Dette år fik han privilegium på anlæggelse af et kalkbrænderi på Kastrup Knæ, en lille halvø ud i Drogden, som ikke længere kan spores i terrænet. Da det var kalk fra Saltholm, han baserede sin virksomhed på, lod han også anlægge en havn – den første spæde begyndelse til det, der er den gamle havn i Kastrup i nutiden – en rigtig provinshavn at se til i øvrigt. Havnen er omgivet på tre sider af store og små virksomheder mellem hinanden. Havnecafeen, som har udendørs servering lige ud til havnepladsen, ligger i en del af Fortlings gamle kompleks, der var udbygget med et lille kongeligt jagtslot som grundstamme. Det kaldes både Slottet og Bryggergården, idet der har været bryggeri i komplekset i forrige århundrede.

Fortling udvidede bestandig og havde efterhånden både teglbrænderi, stentøjsfabrik, okkerværk, sukkerformsfabrik, brændevinsbrænderi og værtshus – foruden et større landbrug, som han drev fra sin privatbolig, den nærliggende Kastrupgård, der også eksisterer endnu.

Den gamle havn havde fra 1959 og en halv snes år frem i tiden færgeforbindelse til Malmø, i begyndelsen en succesfuld bilfærg, men i de sidste år kun for passagerer. Stadig er der færgerute til Saltholm, omend færgerne her er af en noget anden dimension end de store blå-hvide bilfærger, der var mellem Øresunds eleganteste færger, men ikke kunne stå sig i konkurrencen.

De store virksomheder ved havnen er BP Kemi, Kastrup Kalkstensfabrik og Kastrup Glasværk, der blev stiftet af grev Daneskiold-Samsøe fra Holmegården i 1848, men siden blev udskilt fra modervirksomheden i Susålandet. Kalkstensfabrikken hører under A/S Ny Kalkbrænderi, som siden 1899 har været ejer af havnen.

Den gamle havn i Kastrup er indtil 5 meter dyb, og en 1150 meter lang og 40 meter bred sejlrende fører ind til havnebassinene fra Drogdens midte.

## Saltholm

Færgen til Saltholm, der har officiel titel af postbåd, går kun over to gange om ugen, tirsdag og søndag. Man skal tilmelde sig i forvejen, idet det er meget begrænset, hvad man kan have med af passagerer. Det er først og fremmest posten og øens forsyninger med vand, levnedsmidler og drikkevarer – især til kroen på Holmegård – det gælder for færgemanden på Saltholm. Man kan tilmelde sig og få oplysning om tiderne for afgang og hjemkomst ved at ringe til »Holmemanden«, Saltholmejerlaugets opsynsmand, der har tlf. (01) 50 66 21.

Nær Saltholms nordspids har man en god lille havn i ly af en lang dæmning af kampesten og kalkaffald, Barakkebro. Her lægger mange lystsejlere til om sommeren, og så er der liv og glade dage i den store, smukke krohave ved Holmegård. At Saltholm er en helt enestående seværdighed for dens rige fugleliv og dens oprindelige natur og ikke mindst dens beliggenhed – en vældig slette med København og Malmø inden for synskredsen – falder det uden for denne bogs rammer at dvæle nærmere ved, selvom lysten bestemt ikke mangler.



*Søndag morgen i Kastrups gamle havn. Passagererne er steget ombord i den lille postbåd til Saltholm, og man mangler blot inddelingen af forsyninger til kroen på Holmegård.*

## Kastrups øvrige havne

Umiddelbart syd for Kastrups gamle havn ligger Kastrups Broforenings bådehavn, grundlagt allerede i 1865. Den er op til et par meter dyb og råder over et betydeligt landareal, hvor der er fiskerhytter, klubhus og et lille yachtværft og oplægningsplads for bådene. Havnen, der i begyndelsen var ren fiskerihavn og stadig er

hjemsted for mange fiskere, er delt op i to bassiner, der står vinkelret på kysten. Ved den søndre mole har Kastrup Sejlklub til huse.

Den ny lystbådehavn i Kastrup ligger ud for et grønt område, der står i umiddelbar forbindelse med broforeningens område. Ved den nordre mole har sejlklubben Øresund sit klubhus, og ved den søndre ligger en stor badeanstalt, Kastrup Søbad.



Vandarealet mellem lystbådehavnen og lufthavnens indtil 600 meter lange broer ud i Sundet er faktisk én stor, åben havn eller rettere ankerplads, idet der her ligger en mængde større og mindre lystbåde. Også SAS har i øvrigt en sejlklub. Det er ikke tilladt at fiske fra lufthavnsbroerne eller overhovedet at anløbe dem, og der må ikke ankres i deres umiddelbare nærhed.

### Det historiske hjørne af Amager

Det har mange gange været nævnt, men er næppe nogen sinde blevet bevist, at Øresund er verdens mest trafikerede stræde; men at farvandet i denne henseende, når vi tæller den tværgående trafik med, er i absolut verdensklasse, kan der i hvert fald ikke herske tvivl om. Sådan har det været i århundreder. Fra de første hollandske »omlandsfarere« dristede sig nord om det farlige og hidtil ukendte Skagen i stedet for at gå op gennem Ejderen eller Ribe Å og slæbe godset over land til Slien eller Lillebælt, har Øresund været sejlet tyndt af skibe fra mange nationer.

Om efteråret under middelalderens vældige sildefiskeri og storhandel måtte skibene tælles i titusinder. Sildemarkederne stod i flor fra midten af 1200-tallet til



*Kastrup Broforenings bådehavn.*

langt ind i 1500-tallet i tiden fra 24. august til 9. oktober, hvortil retten til at have handelsboder var begrænset. Det var Skanør-Falsterbo, der var storcentret, men også Dragør var hvert efterår et forrygende Klondyke i sildens tegn, og det samme gjaldt i ringere grad byer som Malmø, København, Køge og Stubbekøbing, der alle skylder silden deres opkomst. Absalons borg havde ikke nødvendigvis afstedkommet en større bydannelse i København, hvis det

ikke havde været for handelen, der først og fremmest var betinget af de mægtige sildestimer, der stod op gennem Øresund om efteråret.

Valdemar Sejr lod opsætte en båke ved spidsen af Falsterbo Rev, og ellers måtte de søfarende klare sig med nogle tønner i Drogden plus de blus på Dragør strand, som det var den lokale befolkning påbudt at holde ved lige nat efter nat. Det er dette primitive væsen, der trin for trin har udviklet sig til det højt udviklede fyr- og vagervæsen,

der betjener Sundet i nutiden – med fyr, fyrskibe, tågehorn, lys- og fløjtetønder, båker, vager, koste og prikker og hvad det nu ellers hedder.

Nogen egentlig by har Dragør næppe været i middelalderen, men nogle huse må der have ligget her, siden bålene på stranden har kunnet blive holdt ved lige. Det har formentlig drejet sig om udflyttede fiskere fra moderbyen Store Magleby, som Dragør igen i den allernyeste tid er blevet slået sammen med.

I sildetiden drog man ud med hundreder af både og fangede de eftertragtede fisk, som især kunne afsættes i fastemånederne, i driveller sættegarn – eller, hvis man skal tro på den farverige historiker Saxo Grammaticus og visse af hans udenlandske kolleger, med de bare næver. Silden blev indbragt til lybækkernes handelspladser i bl.a. Dragør på de såkaldte fed, som var lejede studepladser nær kysten. Gællekoner og læggekoner lod silden gane, som det hed, hvilket betød, at de befriede dem for gæller og indvolde og nedsaltede dem i tønder. Saltet medbragte lybækkerne fra de rige lejer omkring Lüneburg, hvorfra det førtes til Lübeck ad den gamle »Salzstrasse«, som i nutiden er en betydelig turistattraktion.

På »Drogdens Øre«, som navnet Dragør er blevet tolket som, havde hver enkelt hansestad sit fed, der omfattede fra tre til fem tønder land – Wismar, Stettin, Stralsund, Kampen, Deventer og Zyphten, for at nævne nogle af de vigtigste. Disse byer har gader opkaldt efter sig i Dragør i nutiden. På disse fed rejstes boder og telte – ikke blot til handel, men også til forlystelser, bordeller indbefattet. En fast kro skal der have været, hvor nu Strandhotellet ligger, allerede i middelalderen, hvorved denne grund nok bliver Danmarks ældste stadig fungerende kroplads. Den har dog næppe været i drift ud over sildetiden før meget senere.

Endnu så sent som i 1520'erne skal der have været omkring 40 000 mand og 7500 skibe i arbejde med Dragør som basis i højsæsonen, september. Øresunds høstsild var en verdensartikel.

I 1622 blev der sat en brat stopper for det internationale liv i Dragør. Christianshavn var ved at dukke op af havet og sumpene, og Christian den Fjerde ophævede al hansetrafik på Dragør for til gavns at gøre den ny by på Amagers nordspids rentabel. Den fik dog aldrig den betydning for fiskeri og handel med fisk, som Dragør havde haft.

Nu blev stedet gradvist omdan-

net til fiskerleje med småhytter, der var opført af hollændere fra Store Magleby, og det varede ikke længe, før en betydelig bydannelse var opstået på den velbeliggende kyst ved Øresund. Dragør blev skipper- og lodsby – med 60 skipper i 1733 og hele 100 allerede i 1748. På det tidspunkt var Dragør Danmarks næststørste søfartsby med ialt 130 fartøjer i søen, en overgang mere end 50 lodser og dertil et bjergningslav. Fra 1870'erne begyndte det at gå tilbage, da dampskibene for alvor blev konkurrenter til de stolte sejlere.

Endnu i 1883 var det dog en skipper, der var »Dragørs Konge«. Det var H.N. Jeppesen, der dette år druknede på vej i en sejljolle til sit barkskib *Paradis* i Drogden. Syv døtre blev derved faderløse. En af dem var mor til storskibsrederen Hans Isbrandsen, USA, en anden til hans danske kollega A.P. Møller.

### **Dragør havns nutid**

Dragør havn er i nutiden efterhånden blevet en temmelig omfattende historie. Inderhavnen har bådebassin, lystbådebassin og fiskeribassin med indtil 2,8 meters dybde, og yderhavnen kan med sine 4 meters dybde tage større både, også fragtskibe. En 300 meter



*Parti fra Dragør havn. Til højre havnekontoret og udkikstårnet, i baggrunden færgen til Limhamn.*

lang og 50 meter bred rende fører ind til havnen, afmærket med fyrbåker. Dertil kommer færgehavnen, som man påbegyndte i 1959, og den ganske ny lystbådehavn mellem færgeløjet og Dragørfortet, der er ophørt med at fungere som militært etablissement. Færgeruten til Limhamn åbnede 8. april 1960. I 30'erne besejlede en privat færgе den samme rute. Nu er det blevet et storforetagende med fire store bilfærger i drift.

Den ny lystbådehavns første etape var klar i 1975 med 160 bådpladser, og fuldt udbygget vil man kunne tage 450 lystbåde. Der er selvstændigt havnekontor, klubhus for den lokale bådeklub, slæbested, mastekran og en særlig pontonbro for rosport.

Den gamle havneplads i Dragør er kendt viden om som en charmerende provinsidyl à la Ærøskøbing. Her ligger bl.a. museet, der stammer fra 1682, men oprindelig

tjente som pakhus. Det var i årene 1790-1914 indrettet som byens rådhus. I 1932 blev det omdannet til et spændende lille museum, der også rummer mange minder om skibslartens historie i Amagers sydøstlige hjørne.

Lodshuset ved siden af stammer fra 1823, men blev i 1879 forlænget mod øst. Fra en grøn tagveranda holdt man øje med hjemkommende skibe og udkik efter grundstødninger og andre optrækkende ulykker i farvandet. Det høje lodstårn blev rejst i 1914, da det nyanlagte Dragørfort var kommet til at hindre udsynet over havet fra verandaen.

Ved lodshuset står den gamle »skvalderbænk«, en fast institution i alle gamle fiskerlejer. Man kan såmænd stadig se garvede søgutter sidde her og drøfte fælles anliggender og mindes svundne tider, da der var flere fiskere i denne havn end lystsejlere. Nu er der ikke mange tilbage, men der fiskes dog stadig fra Dragør, og en lodstation har man da også endnu. Der er stadig stejleplads, tjærekojer og fiskerhytter tæt ved havnen.

En af de oftest fotograferede gamle bygninger på havnen er beguset, der med tugt at melde i nutiden tjener som aftrædningskabinet for mandfolk. Bygningen

stammer fra 1830 og kaldtes beg-  
huset, fordi søfolk her kogte beg i  
sejlskibstiden til skibenes kalfar-  
tring. Træskibene lå tæt pakket i  
havnen og var alt for brandfarlige  
til, at den slags kunne tillades i ski-  
bene. Madlavning fandt også sted i  
det lille hus – kokkene måtte heller  
ikke udsætte skibene for ildsvåde  
og måtte gå i land, når de lå til kaj i  
Dragør.

Man kan stadig af gamle folk på  
før omtalte skvalderbænk få serve-  
ret flere historier om, hvorfor mu-  
seumsbygningens skorsten er sno-  
et. Nogle hævder, at det skyldtes  
en voldsom storm i 1895 – skorste-  
nen blev vredet om af elementer-  
nes rasen. Andre vil vide, at den  
stammer fra den tid, da bygningen  
 fungerede som rådhus. Når de vise  
fædre holdt møder, ønskede de  
ikke tilskuere udefra, og når skor-  
stenen blev drejet, kunne ingen  
kravle op på taget og belure dem!  
Merc nøgternt kan det fremføres,  
at den snoede skorsten er en æld-  
gammel engelsk prydel på bygnin-  
ger ved havne, af kolonitidernes  
englændere bragt verden rundt.  
Dragør var jo som skipperby ret  
internationalt orienteret.

## Harry Kaae og Dragør

Man kan næsten ikke sige Dragør  
uden også at sige Harry Kaae.  
Denne forfatter har ikke mindst  
beskrevet sin egen hjemstavn og  
dens fortid. I bogen *Dragør – Huse,  
Mennesker, Historie og Historier*, som  
Kaae udsendte i 1962 beretter for-  
fatteren om en samtale, han har  
haft med en gammel mand på  
havnen i Dragør. Han fortalte om  
en morsom leg, drengene havde i  
1860'erne i det tidlige forår, når  
sejlskibene begyndte at vise sig i  
Sundet. Så samledes de ved hav-  
nen og »gættede skibe«, som  
drengene i nutiden gætter bilmær-  
ker:

»Ved enkelte lejligheder kunne  
der på en dag komme flere hun-  
drede skibe gennem Sundet nord-  
fra. En af drengene havde eneret  
på barkskibe, en anden på brigger,  
en tredje på skonnerter.«

Det var skipper Alfred Schmidt,  
der for mange år siden fortalte  
forfatteren om sin barndom. Han  
blev 93 år gammel og skrev til det  
sidste ned i en gammel skibsproto-  
kol om alt, hvad han vidste om livet  
i Dragør og på havene i sejlskibe-  
nes store tid.

Drengene kunne i hans barn-  
dom kende alle sejlskibstyper fra  
hinanden:

»Det må have været en oplevelse

at høre en sådan lille knægt med  
saglig alvor fortælle, at den sejler  
derude, det var en tysker, for ty-  
skerne havde så at sige altid den  
fore bramstang nede. Og den  
skonnert der, den var fra Skot-  
land, det var givet, for de skotske  
skonnerter havde skrog og rig-  
ning, der var helt forskellig fra an-  
dre landes skonnerter. Svenske sej-  
lere var let kendelige på deres  
hvide røstesejl. Hollænderne kom i  
deres karakteristiske tjalke og kuf-  
fer.«

En forlængst forstummet røst,  
der gør tiden for over hundrede år  
siden forunderlig levende og nær-  
værende. Sejlskibe er der nok af  
endnu, men det er naturligvis lut-  
ter lystbåde. Men det gamle miljø  
er velbevaret som kun få steder i  
Danmark.

## Et gammelt minde

Dragør var under krigen mod  
England 1807-14, kaldet kanon-  
bådskrigen, basis for en kanon-  
bådsflotte. Herom minder en kan-  
non ved sejlkubbens hus nord for  
det ældste havnebassin. På et skilt  
ved siden af fortælles følgende hi-  
storie, som fortjener at gengives i  
fuld ordlyd – om ikke andet, så  
som eksempel til efterfølgelse for  
andre, der rejser mindesmærker:

»Beretning om kanonen på an-

kerpladsen ved Dragør Sejlklubs klubhus. I Sundet og ved København blev kystforsvaret med stor dygtighed kommanderet af kommandørkaptajn J. C. Krieger, der på enhver måde med sine kanonbåde foruroligede og generede englænderne under deres passage til og fra Østersøen.

Med en flotille på 21 kanonchalupper og 7 morterbåde lå Krieger således i begyndelsen af 1808 på lur ved Dragør efter en stor engelsk konvoj på 80 handelsskibe, der under eskorte af 3 orlogsbrigger og et bombardérskib var kommet nord fra og gået til ankers ud for Malmö.

Efter at konvojen to gange forgæves havde forsøgt at forcere forbi de danske kanonbåde, der begge gange slog dem tilbage, ledte den den 9. juni for tredje gang og stod syd på.

Krieger gik straks til angreb, forfulgte de fjendtlige skibe mod Falsterbo og erobrede den stærkt forskudte orlogsbrig *The Turpolent* samt tolv handelsskibe, af hvilke dog fem løb på grund og måtte brændes.

Den største og blodigste kanonbådskamp fandt dog sted mellem Kriegers flotille på en snes kanon-

både og det engelske lineskib *Africa* ført af kaptajn Barret, der den 20. oktober 1808 lå syd for Flinterenden og skulle forene sig med en engelsk konvoj, der var gået til ankers ud for Malmö. For at forhindre dette, løb Krieger ud med sin flotille, og da vinden løjede af, gik han til angreb mod det engelske lineskib. Efter tre timers kamp, hvorunder lineskibets flag to gange blev skudt ned, og Krieger, i den tro, at skibet havde strøget, nærmede sig for at entre, var natten imidlertid brudt frem, og da der samtidig kom en brise, frelste lineskibet sig ved at flygte sydpå. Den nåede Karlskronas havn i en frygtelig forfatning og med et tab af 9 døde og 53 sårede.

30 danske kanonkugler sad i dens skrog.

Kanonnen, der ligger her på Dragør havn, eksploderede under sidstnævnte kamp, hvorved fem mand dræbtes, de landsattes i Dragør og jordfæstedes på St. Magleby kirkegård.«

Her ser man den dag i dag et mindesmærke for dem, et af kirkegårdens største. Dragør havde endnu ikke dengang egen kirke og kirkegård.

# Det nordlige område

## Fortidens toldvæsen

I 1516 lod en københavnsk læge, Claus Jensen Denne, opføre et kapel og et hospital ved en beskeden skibsbro, som undertiden blev anvendt til færgeoverfart til Malmø. Ved hospital forstod man dengang nærmest fattigstiftelse, men Claus Dennes institution var et herberg for hjemløse, som han dog hurtig måtte opgive på grund af lavvande i pengebogen. Han døde som fattiglæge i Malmø. Kapellet havde han indviet til Sankt Anna, og det skyldes altså ham, at man har et Sankt Annæ Kvarter og en Sankt Annæ Plads i København. Kapellet lå dog ikke ved pladsen, der er opkaldt efter det, men ude ved Søndre Toldbod eller måske en smule sydligere.

Endnu i Christian den Fjerdes tid var der fuldstændig øde ude ad disse kanter, indtil kongen lod anlægge en skanse lidt nordligere, en forløber for Kastellet, samt flyttede Københavns toldbod derud. Den havde oprindeligt ligget inde ved kanalen mellem byen og Slots- holmen på øen lige over for Bold- husgade. Havnen inde i kanalen var spærret af en bom om natten.

Efter at være flyttet til Knippelsbro i 1623, blev toldboden få år efter placeret dér, hvor den ligger endnu små 350 år efter. Den blev indviet i 1628 og fik sin egen havnekaj, som var anlagt over et sænket skib. Havnen blev spærret af estakader med en åbning i midten, som blev lukket med en bom om natten, ligesom det havde været tilfældet, da havnen endnu kunne holdes inde i Gammel Strand.

Toldvæsenet var under enevælden et kongeligt anliggende, men det skete ofte, at kongen forpagtede det ud til velhavende københavnere, der kunne garantere en vis sum årligt forlods. I 1706 var det således udlejet for 274 000 rigsdaler. Forpagternes svende og vel også dem selv var i reglen nogle gavytve, der forsøgte at skrabe så mange penge sammen som muligt uden smålig skelen til toldloven. Det resulterede naturligvis i, at smugleriet florerede. I det meste af 1700-tallet kunne man i København købe tobak for en pris, der var lavere, end man krævede i told! Tolderne fik en trediedel af alle konfiskerede varer, og resten gik til fordel for Børnehuset og Søkvæsthuset. Skønt en skipper, der

udfyldte sin toldseddel urigtigt, ikke blot risikerede at få skibet beslaglagt, men også at måtte henlægge mange måneder i lænker på Bremerholm, var smugleriet ikke til at stoppe. Det hjalp naturligvis heller ikke det fjerneste, at kongen beordrede præsterne til at advare imod smugleri fra prædikestolene.

Enevældens afskaffelse i 1848 førte til en sundere og rimeligere ordning af toldvæsenet, omend det vel aldrig vil blive ligefrem populært i videre kredse.

## Nordre Toldbod

Den velkendte modtagelse af verdensberømte billedhugger Bertel Thorvaldsen, som er skildret i farvebilleder på Thorvaldsens Museums mure, fandt sted på toldboden, og det var naturligvis en vældig folkefest. Tusinder flokkedes på kajerne, og hundreder af små og større både stævnede ud til fregatten *Rota*, der havde hentet billedhuggeren i Italien og var ankret op uden for Toldbod- bommen. Han blev trukket ind til Kongens Nytorv af studenter, der havde spændt hestene fra den fornemme ekvipage, der var stillet til hans rådighed.

Sådanne modtagelser på Toldboden skulle der siden blive mange af, og skikken med at sejle ud i



*Dampskibe ud for toldboden. Fra 1819, da den første dampbåd viste sig i danske farvande, til 1843 måtte dampskibe ikke komme inden for toldbodbommen på grund af brandfaren. Tegning af H.F.G. Holm.*

havnen og på reden for at modtage berømtheder, der ankom ad søvejen, florerede århundredet ud og var endnu ikke i begyndelsen af 1900-tallet ganske ebbet ud. Under Christian den Niendes regering var der modtagelse så godt som hver sommer af engelske kongeskibe og russiske kejserskibe, hvis prominente ejere blev sejlet ind til Toldboden i chalupper. Bagefter gik de elegante skibe ind til Sønder Toldbod. Endnu færger udenlandske statsoverhoveder ind på den måde, når de gæster Danmark ad søvejen, og så brager salutkanonerne fra Sixtus, så det lyder, som om en krig er brudt ud.

En knap så ophøjet funktion som færgeleje for ruter til Orlogsværftet og B & W har Toldboden dog også fået tid til at varetage til gavn. Indtil Bomløbet i 1924 blev udvidet til 62 meters bredde, havde der en halv time hver morgen og en halv time hver aften været udlagt en flydebro over løbet for arbejderne på Holmen. Den blev nu fjernet, og der blev oprettet en færgerute over til Nyholm.

Modtagelsestrappen af granit stammer helt tilbage fra 1848. I 1860 overgik pladsen fra Krigsministeriet til Københavns Havnevæsen, og dens endelige regulering blev fuldført i 1869. I 1927 blev bolværket rykket ud til 7,5 meters

vanddybde, og endnu en udvidelse blev foretaget i 1946, da en gammel bådehavn blev opfyldt. Det lave pakhuis med haveanlæg på taget blev bygget 1949-51.

### **Københavns Havnevæsen**

Administrationsbygningen for Københavns Havnevæsen ligger på Nordre Toldbod og blev opført her i 1868 med Vilhelm Dahlerup og F. C. Bøttger som arkitekter. »Væsenet« er en selvejende institution, men det har det ikke altid været.

I middelalderen var det kongen, der var chef for Københavns havn. Ifølge en kongelig forordning af 21. maj 1692 blev der nedsat en havnekommission på fire mand med Ole Rømer i spidsen, men det var nærmest som en afdeling af Københavns bystyre. Omsider blev det gennem en kongelig resolution af 30. marts 1742 fastsat, at Københavns Havnevæsen skulle være en selvejende institution, dog således, at ledelsen var underlagt den enevældige konge. Denne ordning bestod til 1812, da der blev oprettet en centraladministration for havne- og opmudringsvæsenet på syv medlemmer med politimesteren i spidsen. I 1858 ændredes loven igen, og nu bestod styrelsen af et havneråd og en havneforvalt-

ning, der var ansvarlig over for ministeren for havne, som dengang var indenrigsministeren.

Ved frihavnsloven af 31. marts 1891 blev havnerådet udvidet med to medlemmer af folketinget og to landstingsmænd, mens det hidtil havde bestået udelukkende af kommunalfolk plus politimesteren og to søofficerer. En ny lov kom allerede 29. april 1913. Nu var »væsenet« ikke blot selvejende af navn, men også af gavn. Man var ikke længere blot en rådgivende forsamling for ministeriet, som det nærmest havde været tilfældet hidtil.

Det bestemtes nu, at havnebestyrelsen skulle have Københavns overpræsident som formand og desuden bestå af 16 mand, hvoraf en vælges af Ministeriet for offentlige Arbejder, en af Handelsministeriet, 4 af den lovgivende forsamling, 2 af skibsfartens hovedorganisation, 2 af Københavns Magistrat, 2 af Borgerrepræsentationen, 2 af Grossererersocietetets Komité og endelig 2 af industriens hovedorganisation.

I 1923 købte havnevæsenet rederiet C. K. Hansens bygning ved toldboden, og administrationsbygningen fra 1868 blev i 1939 udvidet med to etager. På Nordre Toldbods område har også Søkort-Arkivet til huse. Det råder





*Nordre Toldbod, nutid.*

over flere opmålingsfartøjer, mens havnevæsenet ejer en række slæbebåde og andre specialfartøjer, f.eks. den store flydekran og ildslukningsfartøjer, som ikke blot bekæmper brande i skibe, men også med held har været sat ind imod storbrande på land. Det gjaldt således den store pakhusbrand på Christianshavn i 1959 og en mere beskeden ildløs i hotel Codan nogle år senere.

Havnevæsenets administrative ledelse varetoges tidligere af en havnekaptajn, siden 1914 af Københavns havnedirektør. Både kaptajner og direktører har fået

gader og veje opkaldt efter sig, og på Islands Brygge, hvor flere af dem er hædret på denne måde, vil der i de kommende år opstå flere nye gader, så der er plads til mere hæder.

Københavns nuværende havnedirektør er Eigil Andersen. Havnevæsenets adresse er Nordre Toldbod 7.

Havnevæsenet inddeler Københavns havn i 6 havnefoged-distrikter, centreret om Prøvestenen, Nordre Toldbod, Gamle havn, Teglnholmen, Nordhavn og Frihavnen. Indtil 1972 var der et syvende, nemlig Kalvebod distrikt,

som på grund af Sydhavnens stedse ringere betydning blev slået sammen med den gamle del af havnen.

### **Langelinie**

Langelinie var oprindeligen yndefuld promenade langs vandet uden om Kastellet. Hvor den endte, begyndte Strandpromenaden, der blev erstattet af Strandboulevarden, da de store landvindinger blev påbegyndt i slutningen af forrige århundrede, og bl.a. Frihavnen opstod.

Nu er Langelinie dels den store

park på de frigrivne dele af de militære anlæg, dels en bilvej, en lystbådehavn og den lange snorlige langeliniekaj, der ender med en mole ude ved reden. Kajanlægget har dog ikke helt spoleret idyllen. Ganske vist hed det i en begrædelig tone i det store tekst- og billedværk *Før og Nu* i 1916, at en i 1879 foretaget udvidelse af Nordre Toldbod førte til påbegyndelsen af Langelinies ødelæggelse:

»Man udvidede Langelinie samtidig på dette sted og lagde Toldboden udenfor med kaj og bolverk, borttog al den henrivende udsigt over vandet, som man havde, når man trådte ind ad Langelinieporten, og erstattede udsigten med det mærkværdige havneanlæg, som hverken er til nytte eller pryd.«

Det er der jo delte meninger om. I 1948 skrev en mere poetisk sjæl end skribenten fra *Før og Nu* om Langelinie:

»Den stemning, der hviler over hele sceneriet, er så stillfærdig, mild og venlig, så inderlig dansk, at vi alle har part i den. Ingen steder mødes land og hav så ømt og intimt som her – det er her, den lyse nat lander, når hun gæster Danmark, mens blomsterløvets søde susen, fuglernes sang og bølgernes skvulpen mod molen smelter sammen til en frydefuld sommerhymne.«



*Langeliniepavillonen fra 1884, der under den anden verdenskrig blev sprængt i luften af en tyskbetalt terrorgruppe.*

Det er Sigfred Pedersen, der har ordet, og han fortsætter sin lovprisning i værket »Danmark, landet mellem bælt og hav«:

»Hvor finder man på den ganske jord et havneindløb som dette! Den fremmede føler med det samme, at dette er Hans Christian Andersens eventyrland! De opstillede skulpturer fortæller ham, at her vralter tamme isbjørne omkring på gaden, her slikker ynde-

fulde, ungpigespæde havfruer solskin på en sten i havstokken, mens en vældig jættekvinde pløjer med sammenbidt energi uden at komme af stedet.«

Der er en mængde skulptur på Langelinie, og det fører for vidt at beskrive monumenterne her. Der findes særlige bøger om emnet – dels fra Kraks Legat, dels fra Politikens Forlag: »Københavnske Monumenter og Mindesmærker.«

I 1975 er et nyt føjet til: Mindesmærket for polarforskeren Ejnar Mikkelsen.

Mens vi er i det litterære hjørne, må vi have den norske forfatter Johan Borgen med: »Hvad havde den landlige idyl ved Langelinie været, hvis ikke havtrætte skibe fra den store verden sukkende havde lagt sig helt op på plænen hos de fjerklædte svaner. Til den verden er det, havfruen undrende stiger op fra sit tavse dyb, til dumpe damphammerslag og isnende autogen over bugten fra B & W.«

### Lystbådehavnen

Mon vi ikke også kan kapere en smule svensk? Det er fra Adolf Hallmanns bog *Kjøbenhavn*, og det er 30'erne, han skildrer. Langelinies storhedstid var kejserdagene, fortæller forfatteren, så sank den hen, men vågnede igen til dåd, da lystbådehavnen blev anlagt:

»Mest fladdrar Dannebrogen från akterstängerna, men främmande flaggor hälsas lika välkomna i denna utomordentligt gästfria hamn. Enastående däri-genom att en långfärdskapten efter en tröttande resa i lugn och ro kan få borde kajen, sköta om sin båt och vila ut en stund innan tullmannen kommer. Han håller till där uppe vid vaktmannens kontor



*Måske det mest yndede turistmål i København – i det mindste for amatørfotografer: Den lille Havfrue ved Langelinie. I baggrunden den nuværende Langeliniepavillon, der også rummer KDY's lokaler.*

och han har noga rede på vad som sker i hamnen. Men han kan sitt yrke och besvärar inte i otid.»

Der er godt med turister i lystbådehavnen, da Hallmann er på besøg i mellemkrigstiden. Der er både fra de nordiske broderlande, her vajer trikoloren fra den franske *Bell-ami*, man ser Estlands blå-sort-hvide flagdug og Letlands hvide med et rødt kors. Holland er

repræsenteret med en stor motorbåd med horisontal trikolor i agterstavnen. Leningrad er med i billedet, endog Saloniki i Grækenland, og oppe ved yachtpavillonen ligger belgiske, engelske og amerikanske legationsbåde. Udenfor på redan har den polske tremaster, skoleskibet *Dar Pomorza*, kastet anker.

Den internationale atmosfære

blev naturligtvis endnu mere fortættet om sommeren, når Kongelig Dansk Yachtklub i mellemkrigsårene samlede mange nationers sejlsportsfolk til Øresundsugerne, hvor den danske konge deltog aktivt. Christian den Tiende var æresmedlem i KDY og hentede mange præmier hjem med sine skiftende sejlbåde, der alle har navnet *Rita* – blot med tilføjet rømtal, V ialt (5). *Rita V* blev i øvrigt ødelagt i 1936 ved en brand på et værft.

Lystbådehavnen blev anlagt af yachtklubben, men blev overladt kommunen i 1893. Langeliniepavillonen, som ligeledes tilhører KDY, blev opført i 1902, men totalt ødelagt under den tyske besættelse af en dansk nazibande. Det samme var tilfældet med roklubbens bådehus ved lystbådehavnen. En ny Langeliniepavillon blev indviet i 1954. KDY har også klublokaler og pavillon i Skovshoved. Også DFDS' Roklub har klublokaler indbygget i den gamle skrænt fra fæstningstiden for foden af det overdådige monument for de omkomne søfolk i den første verdenskrig.

## Havnens honnørkaj

Langelinie er en rigtig præsentationskaj eller honnørkaj, om man vil – om sommeren anløbssted for store turistskibe og på alle årstider for udenlandske flådeafdelinger, der bærer København med et besøg eller en genvisit for danske flådebesøg i fremmede havne. Ikke alle har været glade for dette militære engagement. Ledende politfolk har gennem tiderne – knap så meget i efterkrigsårene – raset mod løsagtigheden, bravt suppleret af moralister fra civile kredse. Begrebet »langeliniepige« er vel i øvrigt ikke forsvundet helt af sproget endnu.

I 1938 lagde den stormægtige tyske ministerpræsident, Hitlers højre hånd, Hermann Göring til ved Langeliekajen med yachten *Carin*, der var opkaldt efter hans afdøde kone. Han var overordentlig interesseret i omgivelserne, og hvem ved, om han ikke har givet sine venner i marinen – han var jo selv luftvåbnets mand – nogle gode tips om, hvordan man kunne gøre landgang på dette sted, hvor der kun var få minutters gang til hovedkvarteret for Københavns forsvær, Kastellet, eller Citadellet Frederikshavn, som er fæstningens oprindelige navn.

Hvorom alt er kom der i hvert

fald gæster på Langelinie den 9. april 1940, som ikke blev modtaget med honnør.

## Angrebet 9. april 1940

Den tyske kuldampner *S/S Hansastadt Danzig* var den 8. april gået op gennem Storebælt med tyske tropper skjult i lasten. Den gik ned gennem Øresund om natten og mødte i nærheden af Middelgrunden den tyske isbryder *Stettin*, som skulle gå foran ind i havnen. De blev observeret fra Middelgrundsfortet, og projektørerne spillede hen over dækket, men intet skete. Fortets besætning ville have skudt advarselsskud til militæret i København, men kanonen svigtede! Skønt regeringen var advaret om aktionen af den danske marineattaché i Berlin, var fortets chef ikke til stede, kommandoen var overladt en ung søløjtnant, som stort set kun havde uøvet mandskab.

Lederen af den tyske invasion om morgenen den 9. april 1940, major Glein, skildrede den senere i et tysk militært ugeblad. Efter passagen gennem Middelgrundsfortets projektører dukkede Langelinie op forude: »Men samtidig ser vi i morgendæmringen omridsene af et dansk krigsskib. Svære kanoner stirrer truende over imod os, men også dette krigsskib forbliver

stille. Foran lægger isbryderen til. Få minutter efter kl. 5,20 er vi efter en kort manøvrering forløjet ved kajmuren. Faldrebene falder.

Landingen lykkes, det sværeste er gjort. Nu ved vi, at København bliver vor.«

Få øjeblikke efter ruller cykler og motorcykler afsted mod nøje planlagte mål. Østerport station besættes og gøres til midlertidigt tysk hovedkvarter. Kastellet angribes fra Kongeporten, hvor kun 3 mand har vagt. Porten sprænges med en håndgranat, og vagten overmandes. Officererne tages bogstavelig talt på sengen. Allerede da dirigerer tyske soldater trafikken i Bredgade og Store Kongensgade, og attacken mod Amalienborg, der ender med dansk kapitulation, er i fuld gang.

Den første tid efter besættelsen af landet og igen i de sidste år var Langelinie spærret for offentligheden. Efterkrigstiden har især været præget af udenlandske flådebesøg, både fra øst og vest, og af en del besøg af udenlandske stats- overhoveder.

### En god ide

Skal man tage artiklen »Tristere end tågernes kaj« for dens pålydende værdi (*Politiken* 20. april 1974), er det ikke noget oplivende

syn, der møder den fremmede, som går i land på Langelinie. Det hedder i indledningen:

»I dag begynder turistskibenes sæson ved Langeliniemolen med sovjetisk oplæg: krydstogtskibet *Estonia* kommer hertil med de første af de titusinder af bygæster søværts fra, som skal opleve Langelinie, byens promenade mod Øresund. Men de kunne lige så godt være ankommet til et fjernt trinbræt i Sibirien. Det eneste til at repræsentere det muntre, urbane storkøbenhavnske liv på denne promenade er en pølsebod.«

Bladet oplyser, at Københavns Havnevæsen og Frihavnsselskabet nu gerne vil have nyttegjort de kassematlignende lokaler, der i 200 meters længde adskiller kajen og den bagved liggende del af Frihavnen. Der vil kunne laves en sydlandsk forretningsgade her, hugget ind i »klipperne«, hvor byens stormagasiner kunne have deres forposter mellem værtshuse inde i den lukkede, men hule rampe, der hidtil har været benyttet til lagre af spiritus, magasin for havnemyndighederne og en politivagt samt en hel del andet, man nu har kunnet skaffe plads til andetsteds.

Det synes at være en glimrende idé, som endnu venter på at blive ført ud i livet.

### Gamle frihavnsplaner

Verdens første frihavn blev åbnet i Livorno i Italien i 1547. Som tidligere flygtigt berørt var Christian den Anden af Danmark inde på noget i samme retning allerede et kvart århundrede før; men der skulle komme mange frihavne rundt om i verden, før Danmark for alvor kom med.

Der blev gjort et konkret forsøg i 1769, da en kreds af københavnske købmænd og skibsredere havde udlarbejdet en frihavnsplan og overdraget den til kongen, idet man mente, det var en statsopgave at realisere den. Havnen skulle ligge på de gamle tømmerpladser syd for Toldboden og hen til den daværende botaniske have, som lå ved Amaliegades ydre ende. Her skulle der være billig pakhuseje, og fremmede skulle fritages for havne- og lastepenge og helst også for Øresundstolden.

Man ønskede at gøre København til oplagsplads for oversøiske varer og nævnte først og fremmest hamp, hør, sejldug, tjære og mastetræ, som kom fra Østersølandene. De skulle købes i gode tider og sælges i dårlige, f.eks. når isen lukkede farvandene. Det var et udtalt mål at snuppe så meget som muligt af Hamburgs og Lübecks handel på Østersøen. En særlig kommis-

sion med A. P. Bernstorff i spidsen godkendte planerne 4. maj 1770, og skøde blev udstedt til kommercekollegiet, der skulle udføre dem for kongelig regning. Da Struensee kom til magten, gik planerne i vasken. Han havde intet principielt imod dem, men ønskede ikke at give København en særstilling på provinshavnens bekostning. Ville de københavnske købmænd have frihavn, måtte de betale den selv. Det kunne de ikke, og frihavnstanken blev opgivet.

Den dukkede op igen i 1880'erne, da tyskerne var begyndt at udgrave Kielerkanalen, som ville gøre Hamburg til en endnu alvorligere konkurrent, end storbyen ved Elben hidtil havde været.

### **Frihavnen realiseres**

Den 15. november 1887 skrev Indenrigsministeriet til Grossererersocietetets Komité og anmodede om en udtalelse om dennes syn på en eventuel frihavn i Danmarks hovedstad. Udtalelsen blev positiv, selvom der også var betydelig modstand, bl.a. fra Børsens mægtigste mand, C. F. Tietgen. Han nærede endnu ved havnens indvielse den 11. november 1894 stor modvilje mod projektet, som han og hans Privatbank ikke havde været med til. Kræfterne bag projek-

tets udarbejdelse var koncentreret om Landmandsbanken og dennes leder, Glückstadt, der var Tietgens værste konkurrent.

Frihavnsloven blev endelig vedtaget i Rigsdagen den 31. marts 1891, og de vældige anlægsarbejder kom straks i gang under anvendelse af de mest moderne metoder. Her benyttedes således gravemaskiner for første gang i København.

Loven om frihavnen, der giver denne status som udland i toldmæssig henseende, overlod driften af den kommende havn til Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab, der var grundlagt for anledningen; men Københavns Havnevæsen påtog sig at stå for selve havnens anlæggelse. Frihavnselskabet derimod lod opføre alle pakhuse, kraner, jernbanespor og en række andre nødvendige anlæg for storhavnens drift. Havnevæsenet havde aktiemajoriteten, således at selskabet nærmest måtte opfattes som en mellemting mellem et privat og et offentligt selskab. Senere gik alle aktieposter over på havnevæsenets hænder.

Ved det vældige opbud af presfolk fra mange lande ved åbningen af Kejser Wilhelm Kanalen, der også kaldtes Nord-Østersø Kanalen og Kielerkanalen, året efter åbningen af Københavns Fri-

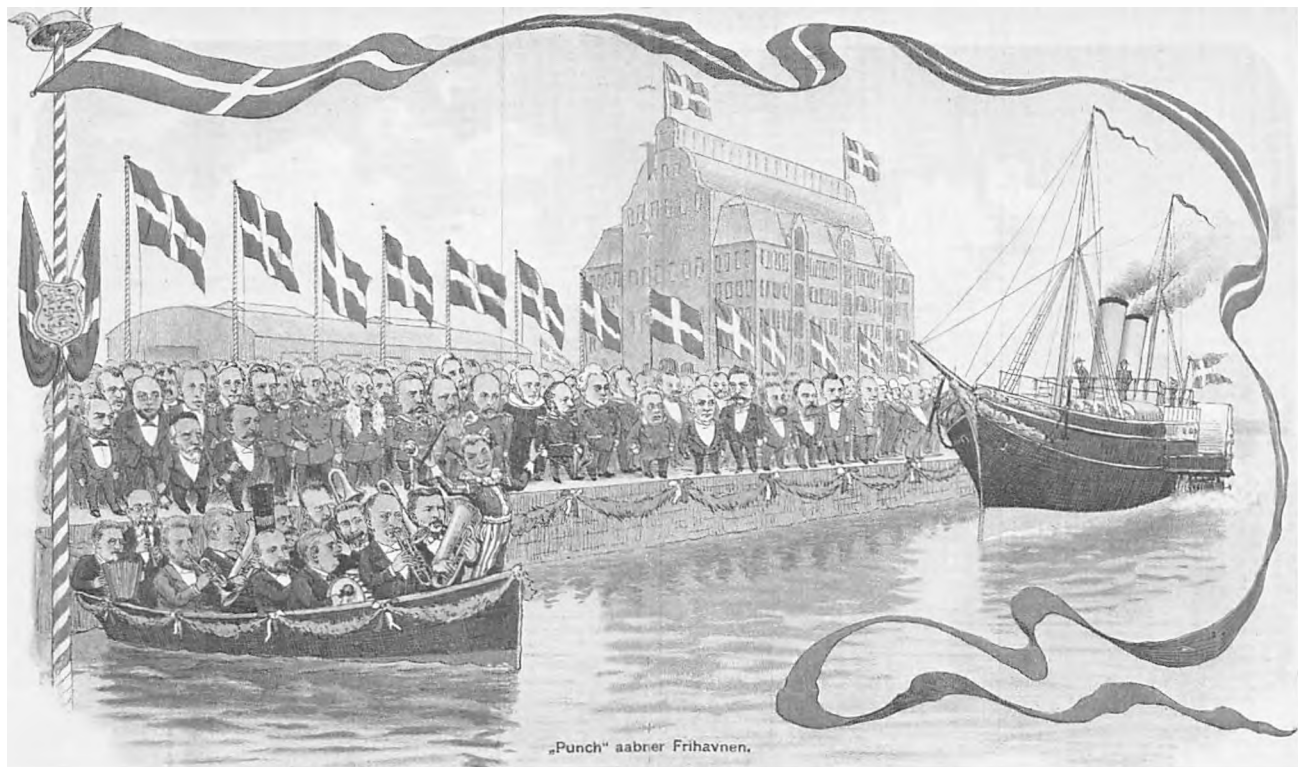
havn, benyttede københavnernes sig af lejligheden til at reklamere kraftigt for denne nydannelses fortræffeligheder. Det afstedkom også stor udenlandsk interesse, og det lykkedes at bilægge striden mellem Glückstadt og Tietgen, så DFDS lod sine mange skibe gå til kaj i Frihavnen, når de kom med laster fra udlandet. Dermed var storhavnen i alle henseender økonomisk sikret.

I 1895 blev den danske amerikafart forlagt til Frihavnen, og samme år oprettedes dampfærgelinien til Malmø. Overfartstiden til sidstnævnte destination var den gang 1 time og 25 minutter. Den gøres ikke meget hurtigere i nutiden.

### **Store udvidelser**

Frihavnen måtte udvides i løbet af få år. Til den ende anlagdes i 1915-17 Redmolen, der indesluttede to ældre småhavne fra 1880'ernes slutning, de såkaldte redhavne, hvoraf den ene nu indgik i Frihavnen.

1915-22 anlagdes Krøneløbsbassin og Orientbassin (10 meter bassin) ved opfyldninger nord for Redhavnen, 1918-21 Skudehavnen uden for Frihavns-gitteret, der afspærrer det toldfri område mod byen og toldhavnen



*Vittighedsbladet Punch's hyldest til Frihavnen i anledning af dens åbning i 1894. I den lille båd til venstre dirigerer den klovnklædte Punch pressens orkester, mens byens honoratiories og landets ledende politikere og embedsmænd har taget opstilling på kajen for at modtage kongeskibet – hjuldamperen Dannebrog.*

både mod syd, øst, nord og vest. 1920-22 var det Benzinhavnens tur – et efter datidens forhold mægtigt anlæg, der unægtelig er sat ganske i skyggen af efterfølgeren ude ved Amagers østkyst.

Helt frem til 1918 var der ved det senere Kroneløbsbassin en sandstrand, der om sommeren blev benyttet som badestrand og i solskin og varme var lige så tæt besat som senere strandene ved Charlottenlund og Bellevue. Tæt ved denne strand, der oprindeligt var en revle godt ude i Øresund, lå en primitiv beværtning, hvis store attraktion var en stor, tam gase, der gik rundt mellem gæsterne og betragtede sig som deres »ligemand« og personlige ven. Værts-huset kaldtes efter den håndfaste indehaverske Bølle-mors Kro, og så indarbejdet var dette navn blandt søfolk, at Redhavnen i en årrække blev kaldt Bølle-mors Havn!

I nyere tid er Frihavnen udvidet gennem overenskomst mellem Københavns Havnevæsen og Frihavns-selskabet om overdragelse af sydsiden og vestsiden af 10 meter bassinet, i 1950 på basis af en lejekontrakt mellem parterne. Året efter var det, at havnevæsenet overtog hele selskabets aktiekapital uden dog formelt at indlemme det i KH.

De nyeste udvidelser er sket på

eksisterende grund ved opførelse af mægtige pakhuse og moderne kraner, især efter at transporten med containere slog igennem i 60'erne. Ikke blot Frihavns-selskabet, men også ØK har i efterkrigstiden investeret store summer i nye pakhuse inden for det kilometerlange gitter fra Bådestien i nord til Nordre Toldbod i syd.

I 1962 var der stor optimisme med hensyn til havnens fremtid, og man havde vitterlig oplevet gyldne tider i årene efter den anden verdenskrig. I det store værk »Dansk skibsfarts renæssance« med undertitlen »En gammel skippers erindringer« skrev forfatteren H. C. Røder således i 1962:

»I løbet af få år viste det sig, at Frihavns fædre fik ret i deres optimistiske tro på havnens berettigelse – ja, nødvendighed – og store udvidelser måtte foretages. Københavns Frihavn har været af uvurderlig betydning for dansk erhvervsliv, og i dens virksomhed gennem årene kan sikkert søges en meget vigtig årsag til, at dansk skibsfart kom til at opleve en glimrende renæssance.«

Hvordan det end går med København som international havn betragtet, står det vel ikke så galt til med handelsflåden som sådan. I 1974 sejlede danske redere omkring 40 procent mere ind end året

før. Ved årsskiftet 1974-75 anslås den danske handelsflåde at være 15 milliarder kroner værd. Den er på rundt regnet 900 skibe med en gennemsnitsalder på 6,5 år. For resten af verden er gennemsnittet ni år.

Men flere og flere af vore mange store, smukke skibe går nu Københavns havn forbi. Det må vi lære at leve med.

## Nutid og fremtid

Alarmerende avisoverskrifter i 1969: »Markedsudviklingen gør Frihavnen overflødig«, »Danmarks EFTA-medlemskab og toldvæsenets rationaliseringer gør en afvikling af Frihavnen nærliggende«, »Frihavnen nedlægges, når koncessionen udløber i år 2000«.

De blev efterfulgt af andre dag- og distriktsblad-artikler, hvori tonen havde en anden lyd. »Københavns ny havnedirektør Eigil Andersen har grund til at være optimist«, hedder det i *Berlingske Tidende* samme år. »Det viser sig, at den vareafgiftspligtige godsomsætning i havnen i de første måneder af 1969 ligger ca 600 000 tons højere end i samme periode af 1968.« Og Frihavnen skal overtage den ny Levantkaj ved Færgeshavn Nord, fortæller havnedirektøren,





*DFDS' dampskib Frederik VIII i Frihavnen i 1920'erne. Det var Danmarks mest berømte amerikadampfer.*

der her forudser netop den store udvikling i containeromsætningen, som også kom, men som på det sidste har vist sig ikke at være helt så stabil, som man havde håbet på. Esbjerg overfløj allerede i 1973 København som landets største eksporthavn, og da DSB i høj grad favoriserer store selskaber som f.eks. DFDS, hvad taksterne for containertransport angår, går stadig mere og mere gods uden om Frihavnen og med bane til Esbjerg

eller endog til Hamburg og Nordens verdenshavn, Göteborg.

Mellem de mere pessimistiske pressekommentarer kan vi citere bladet København, som ikke er identisk med det af kommunen udgivne blad, men nærmest det modsatte. Bladet skrev, uden at artiklen er signeret, følgende i efteråret 1975:

»For øjeblikket lever Frihavnen på en kassekredit, som udløber 1. marts næste år. Hvis myndighe-

derne ikke griber ind, kan Frihavnen forudsige sin konkurs på dato. Det betyder, at 800 ansatte i selve havnen sammen med 800 andre, der er afhængige af dens eksistens, bliver arbejdsløse.«

Ikke just lyse udsigter. Der er planer fremme om at lukke to af Frihavnens bassiner og omdanne dem til lystbådehavn. Det er der jo også en vis havnemæssig fremtid i, og det giver mulighed for ad åre, om konjunkturerne skulle skifte, at anvende den til sædvanlige havneformål, selvom Frihavnsselskabet skulle bukke under.

Det festlige indslag i Frihavnens brogede liv fra tidligere tider, juleskibene, vender næppe nogen sinde tilbage. Det sidste fra Svenska Amerika-Linjen kom i 1974, men kun et enkelt, mens der i »den gode tid« kom en hel række hvert år i december. Der var modtagelse af uniformerede orkestre, borgmestertaler og stormende gensynsscener på Frihavnens kajer. Nu går skibene først og fremmest til Göteborg, og velkomstscenerne er henvist til lufthavnen i Kastrup, hvor de næppe når de store højder, man kendte fra den julesmykkede, granduftende Frihavn for år tilbage.

## Kalkbrænderihavnen

Frihavnsanlægget ændrede fuldstændig Østerbros kystlinie. Tidligere kom man fra Langelinie ud ad Strandpromenaden ved den daværende kystlinie tæt øst for Strandboulevarden. Ude for enden af Gammel Kalkbrænderi Vej gik en halvø ud i Sundet, hvori Kalkbrænderihavnens bassin var indbygget og behørig beskyttet med moler. Gammel Kalkbrænderi blev grundlagt i 1729 ved Langebro for at skaffe materialer til Københavns genopbygning efter den ødelæggende brand året før. Allerede 1731 flyttedes den til den såkaldte Bådsmadsskanse på Østerbro. Længere ude opførtes i 1779 endnu et kalkværk, Nye Kalkbrænderi, der stadig eksisterer og fra 1889 er aktieselskab. Dets havn lå ligeledes på en halvø, ved siden af hvilken der var anlagt et kystfort, Kalkbrænderifortet, i 1882. Det blev nedlagt i 1915. Ny Kalkbrænderi overtog i 1899 retten til at bryde kalk og kalksten på Saltholm og vil jo nok kunne gøre sine rettigheder gældende, hvis staten vil overtage øen. At firmaet ikke udnytter koncessionen, spiller formentlig ikke nogen rolle i den forbindelse. Der er stadig store kalkforekomster på øen, som det måske under ændrede forhold

kunne betale sig at udnytte. Selskabet er medstifter af et andet aktieselskab, Københavns Mørtelværk, der stadig har sine anlæg i Kalkbrænderihavnen og nu er det eneste, der minder om svundne tiders kalkværker på Østerbro – bortset fra havnens navn og flere gadebetegnelser i bydelen. Kalkbrænderihavnen blev anlagt 1893-95 ved den ny kystlinie, og alle mindelser om den gamle forsvandt.

Den inderste del af Kalkbrænderihavnen er blevet tildækket i 1977, og skipper Stokholms Sundia-rederi har måttet søge kajplads længere ude i havnen efter at have hørt til her i 25 år. Han sejler daglig med sportsfiskere til Øresunds bedste fiskepladser, og man kan bestille plads ombord på telefon (01) 29 19 06. Aage Stokholm startede i 1951, efter at han på en udstilling i Forum havde set en smart forretningsmand sælge frisk luft på dåser! Skipperen mente, at dette kunne fås på hæderligere vis på Øresund, og hans lystfiskerture fra Kalkbrænderihavnen blev hurtig yderst populære.

Der har efterhånden været flere Sundia-både, men den »nyeste« er sat ind i rutefarten til fiskebanerne i 1975, efter at Stokholm selv har bygget den om efter alle kunstens regler. M/S Sundia af i dag

har en fortid som dampskib og blev bygget til DFDS så tidlig som i 1875. Lasten, der oprindeligt havde været indrettet til passagerer, men i mange år havde været anvendt til fragt, er nu »restaurant« med et fortræffeligt køkken, i reglen betjent af skibsrederen selv, der kokkererer og leverer musikalsk underholdning om bord med samme virtuositet. Skibet har plads til 57 fiskere, og der er lange rensbrædder på dækket med rindende vand på hele hjemturen, så man under de bedste hygiejniske forhold kan få rensset sine fisk, inden man kommer hjem.

Inderhavnen, der altså nu er forsvundet, var i de sidste år præget af skønne træskibe, der blev passet og plejet med største omhu – skibe som Frivilligt Drengesforbunds galease *Skibladner II*, der medvirkede i TV-serien »En landsbydegns dagbog«, den ca 80-årige fåborgskonnert *Mira* og den sidste danske New Foundland-tremaster *Marstal Aktiv*, der blev bygget i 1920'erne.

Ved vestsiden af Kalkbrænderihavnen ligger Nordhavnsværftet, der i 1974 blev solgt til en tidligere driftsleder i firmaet. Man har tidligere beskæftiget sig udelukkende med reparationer af mindre skibe, men nu er det meningen, at man også vil satse på nybyggeri. Man



*Typisk gade i det store fiskerleje ved Skudehavnen, fotograferet i foråret 1977.*

kender værftet udmærket, hvis man ofte er passager på S-banen, hvor man ser det en smule fra oven og i øvrigt punktvis har udmærket udsigt over Frihavnen og Nordhavn.

### **Skudehavnen og Færgehavn Nord**

I 1966 tog man en ny kaj i brug nord for Kalkbrænderihavnen og året efter den ny Færgehavn Nord, nutidens »port til fremtiden«, som Refshaleøen var det i 1870'erne.

Endnu er der dog et herligt stykke fortid på det store landområde, der er indvundet nord for Frihavnen, det er fiskerihavnen i Skudehavnen med et væld af småhuse og lange maleriske gader ind imellem og et broget folkeliv. Havnen er dog ikke blot for fiskerfartøjer. Der er også klubhuse og ophalingspladser for Sejlklubben Sundet, Sejlklubben Triton og Sejlklubben Øst; men det er fiskerne, der giver havnen dens særlige karakter, som virker provinsiel i ordets bedste betydning.

På spørgsmålet om, hvor mange både der er plads til i havnen, svarer en gammel fisker djærvt: »Til dem alle sammen.« På grund af bestandige opfyldninger er havnen ikke let at besejle, og man modtager ikke fremmede lystbåde i de seks bassiner, der er adskilt fra hinanden med pierer og løbebroer.

I fiskerbyen ligger også en del firmaer, særlig inden for transport-erhvervet, og desuden Fiskernes Indkøbsforening og nogle små bådebyggerier.

Nord for fiskerihavnen ligger ude på en stor, marklignende plads på det nyindvundne land en kuriøs bebyggelse, der ganske minder om Nokken i Sydhavnen i dens velmagtsdage. Her ligger småhuse med stokroser udenfor og broer i vandet, så man kan gå fra køkkendørene lige ud i bådene. Herude domineres Nordhavnen dog ganske af Højgaard & Schultz' store bygning og oplagsplads.

Og så er man ude i Færgehavn Nord, hvorfra elegante finske rutebåde med blå-hvide skrog sejler til Helsingfors i den ene ende af ruten og til Travemünde ved Lübeck i den anden ende.

Her er store terminaler og endnu større øde områder, hvor der efterhånden vil blive bygget til industri og udvidede havnefacili-

teter, og der modtages fyld, så havneterrænet bestandig rykker længere og længere ud mod nord. Man er allerede ude ved sydkanten af Tuborgs område på den anden side af Svanemøllebugten. Nye veje er opstået herude, Balticavej, Kattegatvej og Nordsøvej, og flere gader og havnekajer vil komme til, før havnens ekspansion mod nord er tilendebragt.

Ifølge en aftale mellem havnevæsenet, DSB og kommunen af 1911 har man forpligtet sig til at bevare udsigten fra Strandpromenaden i hvert fald i 80 år, hvilket kun i stærkt modereret form er blevet overholdt. Det var nemlig til fordel for villaejerne ved den dengang nyanlagte promenade, der blev skabt af udgravet jord fra DSB's Boulevardbane, og deres nuværende udsigt til lutter storhavn var vel ikke lige netop det, man havde i tankerne.

### **Den store lystbådehavn**

Endnu er der dog Svanemøllebugten at glæde sig over og de mange sejlere, der stævner ud fra den store lystbådehavn ud for Strandvænget, der blev anlagt 1937-38. Her lå tidligere »den hvide by« på pæle, en stor badeanstalt med mange bassiner og stor restaurant ved navn Helgoland. På landsiden

lå, dog en anelse sydligere, Lautrups bådeværft, som endnu mindes i navnet på en lille gade-stump ved Svanemølleværket, Lautrupsgade. Den blev anlagt i 1874 af skibsbygger C. N. Lautrup, der flyttede til Hellerup, da Frihavnsanlægget i 1890'erne omkalfatrede hele kystlandet og fortrængte hans skibsbyggeri og lille havn. Lautrups ny havn i Hellerup er nu den sydlige del af Tuborg Havn.

Et skibsbyggeri med bådehavn lå i øvrigt ved Svanemøllebugten før Lautrups tid, grundlagt i 1778, men det var helt oppe ved den nuværende Østerbrogade, hvortil bugten dengang nåede. Der opstod en hel lille by omkring værftet, der havde Danmarks eneste savmølle, som gik ved hjælp af vindkraft. Værftet ophørte med at eksistere i begyndelsen af 1800-tallet, vist nok fordi det blev ødelagt af de angribende englændere i 1807, der anlagde en skanse ved Svanemøllen.

Svanemøllehavnen er den største lystbådehavn i hovedstadsområdet og kan tage over 1000 både ved kajer og broer. En række klubber har liggepladser og store klubhuse med restaurant og kontorer liggende ved havnen – Øresunds Sejlklub Frem, Sejlklubben Sundet, Københavns Amatør Sejlklub,

Kvindelig Sejlklub, Roklubberne Kvik, Skjold, Studenternes Roklub og Dameroklubben Gefion. Desuden har Dansk Sejlunion hovedsæde ved Svanevænget. Havnen har flere bådebyggerier og små reparationsværfter samt skole for unge, der ønsker at lære at sejle forsvarligt. Et par af disse klubber byggede førnævnte skibsbygger Lautrup både til allerede i 1880'erne.

### **Tuborg Havn**

Svanemøllebugten begrænses i nord af Tuborg Havn, der blev anlagt 1869-72, men naturligvis siden er stærkt udvidet, ikke mindst i vor egen tid. Tuborgs Fabrikker, som administrerer havnen, blev grundlagt i 1873 som et af de mange Tietgen-selskaber og omfattede oprindelig produktion af kunstgødning, svovl, glas og øl. Det var som bekendt den sidstnævnte produktion, man efterhånden koncentrerede sig helt om.

Havnen bestod oprindelig kun af de to inderste bassiner og havde en udsat beliggenhed direkte ud mod Øresund. I 1926 fandt en større udbygning sted, og det østlige bassin uddybedes til 6,3 meter, mens indsejlingen blev 25 meter bred mod tidligere blot 12. I de følgende år blev der foretaget

landvinding mod nord i forbindelse med havneområdet, og der opstod her nogle industrivirksomheder uafhængige af Tuborg samt en større oplagsplads for kul. I nutiden er havnens indsejling udvidet til 40 meters bredde, og kajen er 780 meter lang ud til den nordlige mole. Fra denne og sydmolen lyser en grøn og en rød lanterne af form som ølflasker.

I 1952 var en amerikansk film-boykot mod Danmark skyld i, at Tuborg Havn fik et mægtigt op-sving og blev færgehavn. Skibsreder Jørgen Jensen satte en rutebåd i drift til Landskrona for at give danskere lejlighed til at se den amerikanske film *Borte med Blåsten* og gav den og de følgende både efternavnet *Scarlett* efter en hovedperson i filmen. Da blokaden sluttede, var Jensens *Scarlett*-både blevet en sådan succes, at der naturligvis ikke kunne blive tale om at nedlægge ruten.

I oktober 1960 forliste en ny-bygning til rederiet, *Tina Scarlett*, på Rhinen, hvor den var bygget på et tysk værft. To mennesker blev dræbt og 22 kvæstede, og erstatningen var så ringe, at rederiet gik konkurs. Det blev overtaget af et svensk rederi og er siden udbygget med de mest moderne færger, der besejler såvel Landskrona som Helsingborg og Travemünde. Ny-

este skud på stammen er Øresunds hidtil største billfærge, *Stella Scarlett*, der nåede at blive indsat i juletrafikken 1974. Jørgen Jensens gamle selskab bærer stadig navnet Skandinavisk Linietrafik fra hans tid, men hører under et af Nordens største rederier, Svea i Stockholm.

Endnu i begyndelsen af 60'erne var der både fiskerbåde og lystbåde i Tuborg Havn, men de er ganske fortrængt af de nye store færgelejer, der har gjort havnen til landets største passagerhavn næst efter selve Københavns havn. Lystbådene er forvist til nordligere havne, af hvilke der findes en betragtelig masse mellem Tuborg og Helsingør. Flere af dem har nylig været underkastet store udvidelser, men der klages stadig over pladsmangel.

### Hellerup Lystbådehavn

Den nærmeste af disse lystbådehavne er Hellerup Havn en halv kilometers vej nord for Tuborg. Den er anlagt af Gentofte kommune i 1910 og består af et enkelt bassin, beskyttet af en lang mole i nord. Der er kun adgang for lystfartøjer, og vanddybden i renden og bassinet er kun 2,5 meter. Der hører et stort, til dels parkudformet landareal til havnen, der nok

er den mest hyggelige og stilfærdige i det københavnske område.

En del klubber har huse og andre faciliteter ved havnen, først og fremmest Hellerup Sejlklub, hvor vor verdensberømte idrætsmand og olympiske medaljesluger Paul Elvstrøm blev medlem allerede som dreng. Desuden Hellerup Roklub, Damernes Roklub, Kajakklubben Nora og Hellerup Kajakklub ved en yndefuld rosenhave. Der er en overordentlig fascinerende udsigt over Øresund med den stærke skibstrafik fra de mange bænke på molen. Særlig lægger man naturligvis mærke til de store blå-hvide færger fra Tuborg Havn, der stryger tæt forbi.

### Skovshoved

Det gamle fiskerleje Skovshoved var endnu helt op imod vor tid nogenlunde intakt med en masse småhuse klumpet sammen om Strandvejen, med 70 større og mindre skibe i havnen og 140 medlemmer af den lokale fiskeriforening og med stejlepladser både på havneområdet og i mange private haver ud imod stranden.

Det var fiskerne selv, der lod anlægge den første havn i 1869. Tidligere havde man fisket fra åben strand. En mindsten på havnen fortæller:

Ved Øresundets blanke vove  
en havn med flid blev lagt,  
og efterverdenen vil prise, love  
de, som værket har fuldbragt.  
Så tit i mørke nat  
drog fiskeren ud for at hente  
havets dræt,  
og skjønt han glimted land,  
var han forladt;  
thi ankerplads og havn –  
hvor fandtes det?

Nu er det gjort, hav tak, I mænd,  
som virker til det godes vei at  
finde.

Velsignelsen I bragte frem.  
Hav tak af fiskeren, hans børn,  
hans kvinde.

Havnen er forlængst overtaget af  
Gentofte kommune. I øvrigt afslør-  
redes endnu en mindesten i hav-  
nen 5. maj 1975 for grønlandsfor-  
skeren, journalisten, ambassadø-  
ren og hofchefen Ebbe Munck, der  
dog på dette sted mindes for sin  
store indsats i Danmarks friheds-  
kamp i 1940'erne. Fra Skovshoved  
ledede han en stor del af flygtning-  
getransporterne over Sundet i de  
mørke år. Stenen er en fire tons  
klippeblok, der er fundet i vandet  
tæt ved havnen. Ebbe Munch døde  
i 1974, 69 år gammel.

Den nuværende havn blev an-  
lagt efter den gamle havns ned-  
læggelse i 30'erne, da Kystvejen af-  
skar den. Nu susser bilerne forbi de

resterende småhuse fra Skovsho-  
veds fortid, hvorfra der endnu i  
30'erne og 40'erne hver morgen  
kørte 3 hestevogne til Gammel  
Strand med mere end en snes fi-  
skerkoner på ladene. I forrige år-  
hundrede gik turen til København  
med trillebør og fisk til de køben-  
havnske middagsborde morgen  
efter morgen i al slags vejr.

Nu er det en skov af master på  
lystbåde, der præger havnebille-  
det, og det er meget lidt erhvervs-  
fiskeri, der endnu drives fra den  
historiske gamle fiskerby. En fi-  
sker, der har arbejdet herfra i et  
halvt århundrede, var dog endnu i  
foråret 1975 at se i arbejde med at  
bøde garn.

Men forlængst er Skovshoved  
blevet et internationalt mødested  
for sejlsporten og udgangspunkt  
for Øresundsugen og andre store  
stævner, der står gny om langt  
uden for landets flydende græn-  
ser. Kongelig Dansk Yachtklub fra  
Langelinie har også en afdeling  
her, og ellers er man organiseret i  
Skovshoved Roklub og Skovsho-  
ved Sejlklub, der har sine store,  
moderne bygninger på havnen.  
Også en vandskikklub må nævnes –  
Skovshoved Vandski Klub, der vel  
nok er den mest kendte i landet og  
har arrangeret talrige stævner i  
Øresund med tusinder af tilskuere  
på havnen og Kystvejen.

Der er særlige pladser for  
fremmede både i havnen og en  
havnefoged, der viser vej. Des-  
uden diverse beddinge, et både-  
værft og fra 1975 en stor hal, hvor  
man kan foretage allehånde repara-  
tioner og vedligeholdelse af bå-  
dene. En stor flydende bådudstil-  
ling fandt sted i havnen samme  
forår.

Havnen er delt op i et nord-,  
mellem- og sydbassin, og alle de  
nødvendige servicefunktioner er  
naturligvis til stede.

## Tårnbæk

Bellevue har ikke længere nogen  
skibsbro som i sin tid, da der var  
overfart til Landskrona her. Næste  
havn er så Tårnbæks lystbådehavn,  
der også startede som fiskerihavn  
og på mange måder har haft en  
lignende udvikling som Skovsho-  
veds. Byerne delte også skæbne i  
årtier – fra 1880'erne, da køben-  
havnerne begyndte at leje sig ind  
hos fiskerne som sommerbeboere  
og efterhånden etablerede sig på  
den attraktive kyst som helårsbe-  
boere. Herved forsvandt næsten  
ganske det hyggelige, provinsielle  
præg af fiskerleje.

Også havnen i Tårnbæk er helt  
erobret af lystsejlerne, og man sy-  
nes efter opslag at dømmes venligt  
indstillet over for fremmede. Det

koster i 1975 6,00 kroner at anløbe havnen uden overnatning og 10,00 med en enkelt overnatning. Her er ophalerbeddinger, maste-kran og god liggeplads, og havnen er opdelt i to bassiner med en mid-termole. Landarealet er kun ganske smalt. Til gengæld ligger Tårbæks gamle kro helt ned til havnen. Der er plads til nogle få fiskerbåde og knap 100 lystbåde. Havnen blev anlagt af lokale fiskere i 1863 og stærkt udvidet i 1926. Den ejes af lokale folk, men der er kommunal deltagelse i administrationen.

## Vedbæk

Ved Strandvejen står et stort skibsanker og markerer indkørslen til Vedbæk Havn, der i modsætning til havnene i Skovshoved og Tårbæk blev anlagt ikke blot for fiskere, men også for amatørsejlere. Det skete i 1918. Til gengæld er der bevaret et betydeligt fiskeri i Vedbæk og meget af den ægte fiskerihavns dufte og særlige charme.

De moderne lystbåde er gennemgående meget luksusprægede her; men der findes også flere gamle træskibe, tildels meget store, men indrettet til fritidsbrug. De klær havnen, og det gør de små og store fiskerbåde, hvoraf flere fra

fjertliggende havne, der lander deres fangster her, sandelig også.

Vedbæk Havn blev ligesom Skovshoved og en række andre havne ved Øresund stærkt benyttet under krigen til transporter i nattens mulm og mørke af flygtninge for nazisterne og den tyske besættelsesmagt 1940-45. Herom skriver Torben Topsøe-Jensen i bogen *Fem Mil langs Øresund*:

»En række af kystens beboere medvirkede i det farlige arbejde med at planlægge og organisere flygtningeoverfarterne. En af dem var havnefogden i Vedbæk Knud Andersen. Han har oplyst, at vistnok 7460 mennesker blev »bragt i sikkerhed for næsen af tyskerne under jødeforfølgelsernes første måned«, og heraf alene 90 fra Vedbæk Havn, og ikke én blev taget af tyskerne, men situationen kunne ofte være prekær, som når jøderne kom vandrende ud på molerne med håndkufferter og tasker i hånden og forlangte at blive sat over. På en sådan dag hørte man pludselig et råb tværs over havnen: »Hvad fa'en havnefoged, er du ikke arresteret endnu?« – »Hold kæft,« svarede han. »Man arresterer ikke folk, der ingenting har gjort.« Citatet stammer fra havnefogdens egen beretning »Vedbæk Havn 1939-45« i en af årgangene af Søllerødbogen.

## Indlandshavne

Nogle af de smukkeste havne i det storkøbenhavnske område er naturligvis søhavnene – og ganske særlig dem, der ligger ved Lyngby Sø, Bagsværd Sø og Furesøen. Også her har mange søsportsforeninger til huse, i Holte og ved Fiskebæk med moderne havne og klubhuse, der er bekostet af flere kommuner i samarbejde. Særlig idyllisk er søhavnen i Lyngby, der går godt op ad Mølleåen, og hvorfra der om sommeren er båd fart til de andre småhavne i søerne.

Som en kuriositet kan nævnes, at der i en årrække i slutningen af forrige og begyndelsen af dette århundrede sejlede et amfibium på ruten fra Lyngby til Fiskebæk, der på tangen her kravlede på land og gik ad en skinnevej over til Farum Sø! Båden, der hed *Svanen*, endte i øvrigt sine dage under den anden verdenskrig, da den under arbejde for entreprenørfirmaet, der byggede Kongelunds-dæmningen, løb mod en mine i Kalveboderne og sank.

Også de små havne ved Sortedamsøens og Peblingsøens bredder er velkendte – dels den med udlejning af robåde ud for Baggesensgade, dels den nedle ved Søpavillonen, hvor der er base for de små optimistjoller med farvestrå-



*Idyl ved Vejlesøens bred nær Holte Station.*



*I slutningen af forrige århundrede og begyndelsen af dette sejlede der rutebåde fra Søvavillonen til Østerbro på Peblingesøen og Sortedamsøen. Vittighedsbladet Punch har anbragt en admiral på en af de små både.*

lende sejl. Mindre kendt er det, at der har gået en færgerute fra Søvavillonen til Østerbrogade fra 1880'erne til godt ind i dette århundrede. Ruten, der blev befaret med både med petroleumsmotorer, som stank afskyeligt, mistede sin søgning, efterhånden som de langsomme hestesporvogne i byens gader blev erstattet af elektriske vogntog.

Færgerne på de københavnske søer var altså ikke blot beregnet for fornøjelsesture. De var tillige et samfærdselsmiddel som Havnens Motorfærge i dag.



# Det sydlige område

## Djævleøen

Vi retter atter blikket mod Sydhavnen, som vi slap i et tidligere afsnit med omtalen af Kalvebod Brygge og Fisketorvet. Herfra går gadetrafikken videre langs den inderste kaj af Tømmergraven, og man er nu ude i det store område, som i almindelig omtale betegnes som Københavns Sydhavn med det store industri- og boligområde, som man bl.a. kalder Sydhavnskvarteret.

Der har som tidligere omtalt været fremsat planer for en sydlig havn både i 1700- og 1800-tallet, men den nuværende havnedannelse tog sin begyndelse med anlæggelsen af spærredæmningen fra Kongens Enghave til Amager 1901-04, idet der dog umiddelbart før var grundlagt en fiskerihavn på udfyldt område ved den nuværende Tømmergrav. Den kaldtes Djævleøen, fordi den lå langt uden for lov og rets grænse – og i lige så høj grad fordi navnet på den franske straffekoloni i Guayana på den tid var på alles læber i forbindelse med den opsigtsvækkende Dreyfuss-affære. Ikke blot fiskere nedsatte sig i denne afkrog af by-

en, men også en hel del af byens udskud, der slog en proper næve og havde svært ved at indpasse sig i civiliseret byliv.

Otto Rung fortæller i romanen »Paradisfuglen«, som for en stor dels vedkommende bygger på den barske virkelighed, at en lokalitet på Djævleøen blev kaldt Sovekrogen og tjente som havn for sprit-smuglere. Fiskerihavnen blev først endelig rømmet i 1948, da den nuværende syd for Sjællandsbroen var fuldt intakt.

Forrest på Djævleøen ligger i nutiden Københavns Roklubs bygning med en statue foran af den berømte idrætsmand J. P. Müller, hvis forfattervirksomhed om gymnastik og mange idrætter gav ham et verdensnavn. Han var til lige aktiv udøver i topklasse i mange forskellige sportsgrene og var med på Skandinaviens bedste rohold, der var dannet af Københavns Roklub. Müller levede fra 1866 til 1938 og var født i det år, roklubben var blevet grundlagt – kun få måneder efter den ældste danske roklub, Kvik. K.R. har tidligere haft til huse bl.a. på Christianshavn og i den gamle Tømmerhavn ved Politigården.

Djævleøen kaldes rask væk sådan endnu, selvom forudsætningen for det barske navn var forsvundet allerede et par årtier ind i dette århundrede. Den præges af firmaer med tilknytning til havnen.

## Frederiksholms havne

Over en del år anlagdes slag i slag en række havne ved opfyldning i Kalvebod Strand samt ved benyttelse af gamle ler- og kalkgrave, således Enghave Brygge 1906-07, 1916-22 Teglværkshavnen og 1918-22 Tegllholmen, der endnu ikke er fuldt udbygget, men stadig har åbne områder af en vis prærieagtig karakter. Herude levede endnu omkring 1940 ynglende oddere og blot nogle få år før både harer og springmus.

Enghave Brygge er endnu i fuld funktion som lossested for fast brændsel til H. C. Ørstedsværket. Direkte fra skibene føres kullene over i et overdækket transportbånd over gaderne og frem til det store kraftværk, der ved sin færdiggørelse i 1920 var Nordens største energikilde og havde verdens største dieselmotor, leveret af B & W.

Ved Enghave Brygge styrtede en russisk flyvemaskine i 1957 i havnen efter at have kollideret

med en af elektricitetsværkets høje skorstene. Alle ombordværende blev dræbt.

Frederiksholms Havn og Teglværkshavnen lidt sydligere betjener især det store firma Lemvigh-Müller & Munck med jern, mens selve Tegllholmens kajer ofte har været optaget af store lastepramme fra B & W's Motorfabrik på det forreste Christianshavn med gods til samme virksomheds store støberi på øen i Sydhavnen, der nu er under afvikling.

Frederiksholm var oprindeligt en lystgård, hvis navn blev knyttet til Frederiksholms Teglværker, der blev oprettet på helt åbent land i 1871 og blev udsat for svære ødelæggelser allerede året efter ved den berygtede stormflod, der især hærgede Lolland og Falster. Firmaet lod derefter opføre et beskyttelsesdige ude i stranden, hvorefter landet indenfor blev opfyldt, uden at man havde spurgt myndighederne om tilladelse. Det blev først opdaget på ministerielt plan i 1892, og der blev en farlig ballade. Det endte dog med, at Indenrigsministeriet i 1901 accepterede virksomhedens ejendomsret til det indvundne land mod en vis pengesum. Fabrikken's produktion ophørte i 1918, og som nævnt blev nogle af dets ler- og kalkgrave omdannet til havne.

Det er ingen hemmelighed, at vist nok alle myndigheder og andre, der på nogen måde kan komme ind i billedet, går ind for en nedlæggelse af Sydhavnen omkring år 2000 eller før – og mange er af den opfattelse, at den aldrig burde have været anlagt, i hvert fald ikke uden at der samtidig var sørget for tunneller til Amager i stedet for vindebroer. En jubilæumsartikel i anledning af Københavns 800 år i 1967 oprullede interessante perspektiver for det store områdes fremtid. Man mente, at alle småhavnene ville blive opfyldt pånær en del smalle kanaler i og omkring Teglværkshavnen, hvor man kunne tænke sig anlagt venezianske miljøer, måske endog med gondoler eller i hvert fald andre former for lystsejlad. Det er altså et grønt Sydhavnsområde, man fremmaner, og er der nogen farve, der ellers ikke har præget havnekaraktererne omkring de nyligt opremsede havne, er det den grønne. Sort og gråt og gråt i sort er helhedsindtrykket endnu.

I efterkrigstiden er der længere ude opstået havnekajer på Sluseholmen, hvor bl.a. DFDS har en havnebanegård. Endnu længere ude ligger ved slusen en lille bådhavn for Valby Bådklub og Sjællandsbroens Bådeklub – og så er der ellers slusestationen, hvis små-

havne på den nuværende Amager-side er omtalt tidligere.

Fra lystbådernes anlægsplads kommer man ud på broen til slusen, i hvilken andre sluser går igennem, de såkaldte frisknings-sluser med stighorde, der nu hæves og sænkes med almindelig kommunal elkraft, men som i begyndelsen fik strøm fra en vindmotor ved slusestationen. Den lå alt for langt væk fra selve København, til at det kunne betale sig at føre kabler eller luftledninger derud. Dæmningsarbejdet og det øvrige entreprenørarbejde blev udført af arbejdere fra Mejlgård på Amager. Når militæret hejste kuglen inde på Faste Batteri ved Artillerivej som tegn på, at de skulle skyde ud over terrænet, trak arbejderne sig tilbage til Mejlgårdens jorder og blev sat i arbejde der.

Sluseholmen, som ikke er identisk med den tidligere ø, slusestationen blev opført på, blev udfyldt på Sjælland-siden 1942-44 og er siden udvidet. De nyeste landvindinger er endnu ikke udlejet. På Sluseholmen udskibes også cement fra Ålborg.



*Den store Fiskerihavn syd for Sjællandsbroen har også plads til en mængde lystbåde.*

## Københavns største fiskerihavn

Arbejdet med udgravningen af en havn syd for slusedæmningen og altså også syd for den senere anlagte Sjællandsbro, blev udført som nødhjælpsarbejde under den store arbejdsløshed i 40'ernes begyndelse. Havnen blev taget i brug af lystbåde allerede i 1943 og af fiskerne for alvor i 1948.

I nutiden ligger der i øvrigt en lille privat »havn« for Bådefore-

ningen Trekanten helt op til Sjællandsbroen, som især benyttes af bundgarnsfiskere. I vigen af Kalveboderne, der beskytter brodæmningen og småhavnene her, holder hver vinter mægtige flokke af svømmefugle til, og de holder et stort stykke vand åbent, hvor koldt det end bliver. Det er overvejende troldænder, men også taffeland, bjergand, lappedykker og skallesluger fra det høje nord.

Selve Fiskerihavnen ligger ved

en række sideveje til Bådehavns-gade med en masse småhuse og skure af den velkendte slags i fiskerlejer samt tjærekøgeri og oplag for bundgarnspæle i nærheden. Der landes også fisk her, hvor de ises på kajen eller ved et af slæbestederne. Dette kunne være en fiskerihavn hvor som helst i landet – intet i selve havneområdet tyder på en storbys nærhed.

Nordligst er havnen reserveret søsporten, og Sejlföreningen Enighed og Motorbådsklubben West har deres bygninger og pladser her. Også Dansk Motorbåds Union har til huse ved Bådehavns-gade, et ganske særpræget stykke København, som ikke mange kender.

## Lorterenden og Valbyparken

Som hele Fiskerihavnens landområde er opfyldt i Kalveboderne, er også det øvrige kystland herfra til Harrestrup Å resultatet af mange årtiers landvinding ved hjælp af dagrenovation og jordfyld til at dække uhumskhederne. En stor del af det indvundne land er endnu enten afspærret for offentligheden eller uvejsomt med pløre og sumpe eller vildsomme krat-skove. En stor mark er dog overladt fiskerne fra Bådehavns-gade til stejleplads. Her står endeløse ræk-

ker af kors til ophængning af nytjærede garn og ligner alt andet end en del af en storby, skønt området endda ligger inden for Københavns kommunes grænser.

Her ligger også udløbet fra en kloak, Lorterenden, hvor der indtil for kort tid siden lå en række gamle, ødelagte træskibe, på hvis dæk der boede mennesker i tilfældigt sammenflikkede træskure.

»Det værste slum nord for Alperne,« blev det kaldt i forbindelse med en udsendelse i TV fra denne storbyens utiltalende vrangside.

Nu arbejder bulldozere og gravemaskiner i det vidtstrakte terræn, og man skal over på den anden side af Lorterenden for at se primitiv bebyggelse. Her ligger en masse småhuse, bygget af forhåndenværende midler, flere af dem på pæle ud i vandet. Og man har indrettet sig i campingvogne, kasserede rutebiler, ægte gamle gøglervogne og ind imellem også helt nette små sommerhuse. Eller nogle fiskere har deres grej i et skur og en autoophugger sit værktøj. Denne sælsomme bebyggelse strækker sig helt ud til en kunstig ø ved den nuværende kyst af Kalvebod Strand. Vandarealet indenfor synes som skabt til engang at blive en moderne lystbådehavn, men der har ikke stået noget i de lokale blade om planer i den retning. Nu

er der ved nogle af hytterne ophalingsplads for både, der er lige så primitive som bebyggelsen.

Straks på den anden side af Gåsebæksrenden begynder Valby-parken, som vil blive fortsat ud til Harrestrup Å. Det er en udpræget kyst, man har dannet her, en høj, kunstig klint, som afliver alle formodninger om, at der endnu er myndigheder, som ønsker at afvande hele Kalvebod Strand på nær den smalle sejlrende ved Kongelunds-dæmningen. Man skaber ikke så udpræget et kystland, hvis man ikke er sikker på, at det ikke en skønne dag vil komme til at ligge inde i landet.

På den tilgængelige kyst er der i 1974 bygget en lille bro ud i vandet, hvorfra man kan drive fiskeri; men det er også en udmærket post til iagttagelse af svømmefugle året rundt.

På den anden side af Harrestrup Å, som indtil 1950'erne havde bådepladser helt op til Gl. Køge Landevej, begynder Hvidovre.

### **For enden af Lodsvej**

Hvidovre har haft en havn allerede omkring 1800, dog kun i form af en bro, ved hvilken skibe fra Stevns udskibede kalk fra Fakse Kalkbrud. Det var grundlagt af en grev Danneskiold-Samsøe og

eksisterede i nogle årtier. Også i nutiden er der havn på stedet, men ikke blot en skibsbro som i forrige århundrede. For enden af Lodsvej, som hører til de ældste veje i Hvidovre, har der siden midten af 1930'erne ligget et mørtelværk med egen havn, hvortil der fører en gravet rende ude fra de større dybder i Kalveboderne. Hvidovre var på det tidspunkt en velordnet og stærkt ekspanderende forstad til København; men ikke des mindre kunne grundlæggeren af mørtelværket uden at spørge nogen kommunal myndighed lade udfylde et større område af Kalveboderne, en halvø ud i stranden, der i mange år har været aflukket industriområde. Det har i nutiden givet anledning til adskillig hovedpine inden for den kommunale administration, og det ser ud til at firmaet må rømme stedet uden nogen form for erstatning.

Mørtelværkets første sandsugerhed *Sorterende* efter det naturlige sejlløb, der grundet og uregelmæssigt fører sydpå i forlængelse af Refshaleddybet til Køge Bugt. Det er en gammel smeltevandsrende fra istidens slutning. Siden anlæggelsen af Kongelunds-dæmningen i første halvdel af 40'erne, har den gennemgående skibsfart ikke benyttet Sorterende, men en gravet rende langs med dæmningen.



*Både på liggepladsen ved Bådehavnsgade.*

Hvor mørtelværket ligger endnu i sommeren 1977 – så længe det varer – blev der under 1. verdenskrig anlagt et lille fiskerleje. Det var fiskerfamilier fra Dragør og Skovshoved, der – fortrængt af københavnske udflyttere – slog sig ned her på en næsten øde kyst, hvor Lodsgården og Lille Strandegård var den eneste permanente bebyggelse. Sidstnævnte gård brændte få år efter, mens Lodsgården først blev fortrængt fra kystlandet adskillige år efter Anden Verdenskrig. Den lå ved en

lille, blind sidevej til Lodsvej få skridt nord for den nuværende Hvidovre Strandvej.

Den kongelige lods havde sin store motorbåd liggende ude »på strømmen« og roede derud i en jolle, når han blev tilkaldt af skibe ved indsejlingen til Kalveboderne. Om natten var der ofte i de urolige 30'ere skibe, der signalerede efter andet end lods. Der har fra gammel tid fundet meget smugleri sted i Kalveboderne, men i årene efter Hitlers magtovertagelse i Tyskland var det ikke så meget cigaret-

ter og whisky, det gjaldt, som smugling af mennesker. Det var flygtninge, der skulle bringes i land uden om de danske myndigheder, som i mange tilfælde returnerede dem til »det tredie riges frygt og elendighed«.

Det omtalte fiskerleje lå ved en dyb grøfts udmunding i stranden. Den har formentlig været gravet ved vejens anlæggelse omkring 1800 og har op gennem årene fungeret som afvandingsløb for landbrugsarealerne i det sydlige Hvidovre, hvorved den efterhånden havde tillagt sig en ganske anseelig, tragtformet munding. Med en ringe uddybning af dette løb kunne fiskerbådene gå helt ind til land, hvor der stod en række redskabskure langs grøften, og hvor der var stejleplads og tjærekogeri. Fiskerne blev ikke jaget væk af mørtelværket, men fortrak frivilligt, da farvandet efterhånden var så forurennet, at fiskeri med småbåde ikke kunne forrente sig.

Ved siden af fiskerlejet lå fra slutningen af 20'erne til midten af 30'erne en stor søbadeanstalt på pæle langt ude i vandet. Her var bassiner for børn, for mænd og for kvinder og i midten et stort fælles bassin med vipper, endog en 10 meter vippe.

I 30'ernes første halvdel gik der udflugtsbåde på søn- og helligdage

fra Langebro ud gennem Kalveboderne og Køge Bugt til Mosede Havn og Tryllevælde. Når folk fra Hvidovre fik lyst til en sejltur langs kysten med sang og bægerklang – der var restauranter om bord – måtte de lægge vejen om Langebro, men på hjemturen, når stemningen var ekstra høj, kunne det lade sig gøre at overtale kaptajn eller styrmand til at lægge til ved Hvidovre Søbad. Udflugtsbådene hed *Strandgreven* og *Klintekongen*.

Søbadestalten ophørte af samme årsag som fiskerlejet ved siden af. Sundhedskommissionen fandt allerede omkring 1935 vandet alt for forurenat.

## Hvidovre Lystbådehavn

Vi spadserer en tur parallelt med kysten. Når man fra Lodsvej begiver sig ud ad Hvidovre Strandvej, har man snart på venstre hånd Hvidovre Kajakklub – i et hjørne af det grønne område, Lodsparken, der tildels er anlagt på opfyldt terræn ud for det sted, hvor Lodsgården tidligere lå.

Straks efter kommer vi til Hvidovre Lystbådehavn, der blev påbegyndt i 1950, efter at langvarige debatter for og imod havde fundet sted i kommunens daværende sogneråd. Der var dengang planer om at lave industrihavn ved Hvid-

ovres kyst, og man ville kun bevilge penge til en interimistisk havn, der kunne nedlægges, når de store havneplaner skulle føres ud i livet, hvad de heldigvis aldrig blev. Der skulle gå en stikbane ud langs kysten fra Københavns Godsbanegård, og hele Hvidovres kyst og Avedøre Holme skulle omdannes til et mægtigt havne- og industriområde.

Fuldt færdige havneplaner af denne art forelå i øvrigt allerede i 1850'erne; men man foretrak som bekendt senere i århundredet at udbygge Københavns havn nordpå. En af grundene var, at Kalveboderne er så lavvandet, at det ville blive meget bekosteligt at uddybe større vandområder; men militæret gik også imod alle planer af denne art, medmindre man samtidig lod anlægge kostbare kystforter til beskyttelse af en indsejling, der kunne tage de største skibe, altså også krigsskibe.

Efterhånden som planerne om industrihavn smuldrerede, var man mere gelassen i det tidligere sogneråd, som i 1952 blev til en kommunalbestyrelse med borgmester. Havnen kunne i 1974, da en udvidelse blev besluttet, rumme små 200 lystbåde i et 60 meter bredt bassin, der beskyttes af to lange moler. En 300 meter lang rende fører ind til havnen fra Sorteren-

de. Havnepladsen har alle nødvendige faciliteter for en moderne lystbådehavn, og liggepladsen er rummelig. På havnearealet er der klubhuse for Hvidovre Sejlklub *Suset*, Hvidovre Jagtforening og Hvidovre Roklub.

Sejlkubbens særprægede navn skyldes historiske årsager. Allerede i 1922 blev der oprettet en forening under navnet Hvidovre Sejlklub med klubhus 800 meter syd for den nuværende havn og en lang bro ud i vandet. Nu ligger parkeringspladsen for Hvidovre Teater, hvor sejlkлубben havde sin grund.

I 1933 blev en anden sejlkлуб oprettet ved siden af Hvidovre Søbad, og den fik navnet *Suset*. Det var naturligvis talemåden »suset fra Kalveboderne«, der spøjte i sindene – det var endnu ret nyt den gang. I Vøgel-Jørgensens »Bevingede ord« hedder det, at udtrykket første gang er set på tryk i 1924, men at man i Frederikssund og Frederiksværk kendte »suset fra Isefjorden« allerede omkring 1900. Hvoraf det stammer, vides ikke, men det er nærmest synonymt med »det store sus«.

Da Hvidovre Lystbådehavn var ved at blive udført på tegnebrættet, fandt de to sejlkлубber sammen og dannede 12. maj 1946



*Stejleplads til tørring af fiskegarn i det yderste Kongens Enghave, fotograferet 1976. Den ligger et godt stykke vest for Fiskerihavnen ved Sjællandsbroen.*

Hvidovre Sejlklub *Suset*. Det står at læse på en stor granitblok med skurestriber fra istiden, som er rejst i et smukt anlæg foran klubhuset.

Hvidovre slog første gang sit navn fast som søsportsby, da roklubben fik et verdensmesterskab i Canada i 1971, og dette ry blev yderligere grundfæstet, da sejlklubben i 1973 fik tre verdensmestre. Hvidovre Lystbådehavn blev derefter udråbt som søsportens nye Mekka. Også kajakklubben har gjort sig smukt gældende, om-

end ikke i verdenseliten. I 1974 dominerede den helt løbet »Amager rundt«.

### **Kravlejagt i Kalveboderne**

At den lokale jagtforening, som er en af landets største og tæller medlemmer ikke blot fra Hvidovre og Avedøre, men også fra Valby, Kongens Enghave og Vesterbro, har slået sig ned ved havnen, er temmelig indlysende. Fra gammel tid har Kalveboderne været Københavnsegnens bedste jagt-

område til søs, og Hvidovre Jagtforening har stadig en særdeles aktiv pramafdeling.

Det er almindeligvis om foråret, den store travlhed hersker på land i vore lystbådehavne – når de oplagte sejlere skal gøres i stand og sættes i søen. I Hvidovre udfolder der sig desuden en febrilsk travlhed i tiden op imod 15. august – »jægerens juleaften«, som ikke er nogen aften, men den årle morgenstund, da andejagten går ind.

Prammene smukseres, hvis det er nødvendigt, og rigges til

med forskelligt nødvendigt inventar. Vigtigste udstyr er vel skærmen, der monteres foran på prammen. Den er forsynet med et hak i overkanten, hvor jagtgeværet kan hvile, og et hul længere nede, hvor igennem jægeren kan kikke, når han ligger på maven og padler sig frem med »stikkerne« – nogle flade tingester med rullebly i den ene ende. For at ænderne, man skal »snige« sig ind på, ikke skal foruroliges af stikkernes bevægelser, skjules de bag et par lapper af udskårne bademåtter!

Denne form for jagt har et navn, der er malende og beskrivende: kravlejagt! Jægerne på Hvidovre Lystbådehavns pramplads har lokkeænder i hundredvis, som vil kunne skuffe selv en amatørornitolog. Der er – foruden de helt dominerende gråænder – på disse kanter brug for krikand, skeand, regnspove, kobbersneppe, strandhjejle, grågås, spidsand og rødben og en hel del flere arter, som man kan risikere at træffe i Kalveboderne og den nærmeste del af Køge Bugt.

## **Sydskysten**

Avedøre har en Havnevej, men ingen havn. Det skyldes, at man kom på bedre tanker under udarbejdelsen af inddæmningsplanerne for

Avedøre Holme og det sumpede områdes omdannelse til industriby i 60'erne, og det sydlige Hvidovre slap for at blive maltrakteret i denne omgang.

Havne vil der komme ad åre længere ude ad disse kanter, hvor der for øvrigt i nogle år har ligget nogle lystbådehavne af mere eller mindre interimistisk art, idet de vil komme til at ligge inden for den kommende sandstrand og dermed midt ude i det store, rekreative område, der skal skabes langs kysten fra Avedøre til Greve Strand i løbet af den kommende tid. Arbejdet er påbegyndt i 1977.

Lystbådehavnen i Brøndbyerne ligger ude for enden af en lang bro og er anlagt i ly af en række store transportpramme fra Københavns Havnevæsen, som er sænket og fyldt med sten eller sand. Den vil sikkert blive erstattet af en marina inde i en af lagunerne, som vil opstå inden for den kommende dæmning med »fluepapir« på ydersiden. Det samme vil være tilfældet med Vallensbæk Sejlklubs lille lystbådehavn ved den kommunale strandpark og med en tilsvarende ud for den nu nedlagte Jægerkro i Ishøj – eller Tranegilde, om man vil. Det er to landsbyer i samme kommune.

Derimod vil en idyllisk åmundingshavn i det nordligste Hundige

vel kunne bevares, eftersom Lille Vejleå jo skal føres ud gennem det indvundne land til den fremtidige kystlinie. Det er den eneste havn i en åmunding, vi har i Stor-København. Den er til gengæld også meget beskedent.

Mosedale Havn, som blev anlagt i 20'erne som fiskerihavn og nu er fem gange større og overvejende lystbådehavn, ligger formelt uden for Stor-København, så den lader vi hvile. En vandskikklub, der oprindeligt havde hjemsted her, er i 1975 flyttet inden for det stor-københavnske område, idet den har fået klubhus ved den kunstige sø på grænsen mellem Vallensbæk og Albertslund. Det hævdes at være den mest velegnede bane til vandskiløb i Europa, så alene af den grund vil vi nok komme til at høre mere om de kunstige søer i Københavns vestegn i fremtiden.



# Stikordsregister

- Absalons borg 9 f, 12, 113  
Adelgade 76  
Agger Tange 22  
Albertslund 144  
Allhage 101  
Allinge 90  
Amager 14, 25, 38, 40, 43, 53, 58, 60, 63, 66, 69, 72 f, 74, 84, 106, 108 f, 110 f, 113 ff, 128, 137 f, 143  
Amagerbanen 70  
Amagerbro 40  
Amager Ro- og Kajakklub 71 f  
Amagertorv 41  
Amagerværket 54, 68  
Amaliegade 89, 125  
Amalienborg 59, 102  
Amerika 87  
Anholt 94  
Argentina 102  
Arsenaløen 81  
Artillerivej 70, 72 f, 138  
Asiatisk Plads 47 ff, 77  
Assistenshuset 17  
Atlantehavet 48, 84  
August Gardes Vej 74  
Australien 76  
Avedøre 143 f  
Avedøre Holme 142, 144
- Baggesensgade 135  
Bagsværd Sø 135  
Baltica 88  
Balticavej 132  
Baltiske stater 48  
Barakkebro 112  
Bellevue 22, 90, 128, 134  
Belvederehavnen 60  
Benzinøen 109  
Benzinhavnen 128
- Bethel 95  
Bibliotekshaven 23  
Bjørnsholm 54  
Blidebro 14  
Bodenhoffs Plads 79  
Boldhusgade 118  
Boligministeriet 50  
Bombeløsssen 78, 80  
Bombhuset 75  
Bomløbet 120  
Bornholm 10  
Bornholmstrafikken 89  
Boulevardbanen 132  
BP-Kemi 111  
Brasilien 105  
Bredgade 125  
Bremerholm 9 f, 29 f, 32, 88 f, 118  
Brogade 41, 80  
Brøkkens Bod 105  
Brooklyn 96 f  
Brøndby Bådehavn 144  
Brøndbyvester 59  
Brønnum's Cafe 36  
Bryghusbroen 20, 22  
Brøstes Samling 77  
Burmeister & Wain 41 f, 44 ff, 51 f, 76, 98, 105 ff, 120, 123, 137  
Børnehusbroen 77 f  
Børnehuset 118  
Børsbroen 26  
Børsen 24 ff, 32, 34  
Børsgade 26, 41  
Børskajen 39
- Canada 64, 143  
Carlsberg 100  
Centrumlinien 55, 90, 93  
Charlottenborg 32, 34, 36, 87, 96
- Charlottenlund 128  
Christian den Fjerdes Bro 26  
Christian den Niendes Bro 66  
Christiansborg 20, 52  
Christians Brygge 20, 22  
Christianshavn 32, 38 f, 43 ff, 48 ff, 54, 56, 63, 75, 77 ff, 80, 109, 114, 121, 137 f  
Christianshavns Bro 40  
Christianshavns Kanal 47, 53, 77 ff  
Christianshavns Vold 66, 78 ff, 106  
Christianshavns Voldgrav 70, 84  
Christiansholm 52, 80  
Christianskirken 42, 52  
Christmas Møllers Plads 38  
Citadellet Frederikshavn 124  
Codan. Hotel 102, 121  
Cort Adellers Gade 88
- Damernes Roklub 133  
Dameroklubben Gefion 132  
Damlussøen 18  
Dampskibsselskabet af 1912 87  
Dampskibsselskabet Svendborg 87  
Dansk Forfatterforening 94  
Dansk Motorbåds Union 139  
Dansk Rederiforening 88 f, 105  
Dansk Sejlunion 132  
Dansk Sojakagefabrik 70  
Dansk Styrmandsforening 88, 94  
Dansk Vestindien 48  
De danske Sukkerfabrikker 42, 76  
Den lange Bro 40  
De seks søstre 26  
Det Forenede Dampskibs-Selskab, se DFDS  
Det kongelige Bibliotek 23  
Det kongelige Teater 36, 87  
Det røde Hav 102
- Det Østasiatiske Kompagni, se ØK  
Deventer 114  
DFDS 89, 92, 97 ff, 103 ff, 124, 129 f, 138  
Djeveløen 137  
Dokøen 81  
Dragør 113 ff, 141  
Dragørfortet 115  
Dragør Sejlklub 117  
Dragør Strandhotel 114  
Drøgden 53, 111, 113 f  
Drønningens Enghave 59  
Dybbølsgade 59 f  
Dybet 9 f  
Dybensgade 10, 29
- Ebeltoft 50 f, 101  
Ejderen 113  
Elben 126  
Elefantens Bastion 78  
Emdrup Sø 18  
Engelskmandens Plads 44 f, 76  
England 44, 49, 81 f, 100 f, 116  
Enghave Brygge 137  
Enveloppevej 75  
Esbjerg 105, 129  
Esplanaden 105  
Europa, Hotel 62  
Eventyrernes Klub 94
- Fakse Kalkbrud 140  
Falcks Redningskorps 84  
Falsterbo 113, 117  
Falsterbøkanalen 41  
Falsterbo Rev 90, 113  
Farum Sø 135  
Far West 62  
Faste Batteri 138  
Fejø 28  
Femø 28  
Filosofgangen 58  
Finland 80  
Fiskebæk 135

- Fiskerihavnen 137, 139, 143  
 Fisketorvet 16 ff, 65, 77, 137  
 Flakfortet 85 f  
 Flaskekroen 58  
 Flensborg 89  
 Flinterenden 53  
 Flådens Leje 53, 80 ff, 84, 106  
 Folkerestaurant Hytten 62  
 Forlandet 108 f  
 Forsvarets Bygningstjeneste 86  
 Frederiksberg 58  
 Frederiksberg Alle 23  
 Frederikshavn 76  
 Frederiksholm 20, 137  
 Frederiksholms Havn 138  
 Frederiksholms Kanal 20 ff, 38, 102  
 Frederiksholm Teglværk 138  
 Frederikssund 142  
 Frederiksværk 142  
 Fremtiden 65, 96 f  
 Frihavnen 91, 93, 102, 105, 107, 109, 121, 125 ff, 128 f, 131  
 Frihavsselskabet 126, 128 f  
 Frossenborg 36  
 Furesøen 135  
 Fyrskib No XII 78 f  
 Fyrskib No XVII 94 f  
 Færgeboden 40  
 Færgehavn Nord 128, 131  
 Færgekroen 47  
 Færøerne 44, 56  
 Fåborg 101
- Gamle Dok 51 f  
 Gammelbødehavn 18  
 Gammelholm 30, 32 ff, 51, 81, 88, 92, 109  
 Gammel Kalkbrænderi Vej 130  
 Gammel Køge Landevej 140  
 Gammel Mønt 45  
 Gammel Strand 9, 11, 15 ff, 22, 43, 65, 118, 134  
 Gammeltorv 9
- Gasværkshavnen 18, 60, 62, 64, 67, 77, 106  
 Gasværksvej 60  
 Gedser Rev 78, 94  
 Genezareth Sø 97  
 Gentofte 133 f  
 Gilleleje Flak 78  
 Gothersgade 11, 30  
 Grenå 94  
 Greve Strand 144  
 Grækenland 64, 98, 123  
 Grønland 44, 65, 102  
 Grønlandske Handel 42, 54, 56, 102, 106  
 Gudenaen 46  
 Gudhjem 90  
 Gunnløgsgade 42  
 Gæthuset 36  
 Göteborg 90, 108, 129
- Hafnia 36  
 Hambrosgade 62  
 Hamburg 125 f, 129  
 Hammershus 10  
 Handelsflådens Velfærdsråd 95  
 Harrestrup Å 18, 139 f  
 Hasle 90  
 Havfruegrunden 23  
 Havn 9 f, 12 f  
 Havnecafeen 111  
 Havnegade 22, 30, 32, 34, 37, 55, 68, 87 ff, 92 f, 95  
 Havnens Motorfærge 17, 77, 136  
 Havnevæsenet 50, 65 f, 75, 78, 80, 106, 108, 120 f, 128, 144  
 H.C. Andersens Boulevard 67  
 H.C. Ørstedsværket 60, 65, 137  
 Heerings Gård 80  
 Heibergsgade 36  
 Helgoland 51, 85, 132  
 Hellerup 132  
 Hellerup Lystbådehavn 133  
 Hellerup Sejlklub 133
- Hellerup Kajakklub 133  
 Helsingborg 105, 108, 133  
 Helsingfors 131  
 Helsingør 66, 68, 92, 133  
 Helsingørgade 76  
 Holbergsgade 32, 36, 87 f, 95  
 Holland 44  
 Holmegård 112  
 Holmen 30 ff, 34, 36, 51, 80 ff, 84, 94, 120  
 Holmens Bro 18, 37, 88  
 Holmens Kanal 30, 32 ff, 36 f, 87 f  
 Holmens Revier 88  
 Holms Huse 75  
 Holms Plads 44 f, 47  
 Holte 135 f  
 Horsens 101  
 Hovedvagten 81  
 Hukket 81  
 Hull 22  
 Hundige 144  
 Hvidovre 59, 140, 142  
 Hvidovre Jagtforening 142 f  
 Hvidovre Kajakklub 142 f  
 Hvidovre Lystbådehavn 142  
 Hvidovre Sejlklub Suset 142 f  
 Hvidovre Strandvej 141 f  
 Hvidovre Søbad 142  
 Hærens Laboratorium 44  
 Højbro 14 ff, 18, 26 ff, 38, 40  
 Højbro Plads 9 f, 18, 28  
 Højbrostræde 14
- Indien 47 ff  
 Industriforeningen 46  
 Iseljorden 142  
 Ishøj 144  
 Island 50 f, 56  
 Islands Brygge 41 f, 50, 54, 57, 68, 70 ff, 74 f, 121  
 Israel 97  
 Italien 118
- Jacob Holms Gade 45  
 Jakob Madsens Skanse 44  
 Jakobsminde 51  
 Jægerkroen 144  
 Jylland 65, 108
- Kajakklubben Nora 133  
 Kalkbrænderihavnen 130  
 Kalkbrænderifortet 82, 130  
 Kalvebod Brygge 60 ff, 64, 66, 70, 90, 137  
 Kalvebodbyen 20  
 Kalveboderne 12, 20, 22, 38, 53, 57 ff, 70, 72 f, 75, 121, 137, 140 ff  
 Kalvebod Pladsvej 65  
 Kalundborg Fjord 94  
 Kampen 114  
 Karlskrona 117  
 Kastrup 111 f  
 Kastrup Broforening 112 f  
 Kastrup Glasværk 111  
 Kastrupgård 111  
 Kastrup Kalkstensfabrik 111  
 Kastrup lufthavn 93  
 Kastrup Sejlklub 112  
 Kastrup Søbad 112  
 Kastellet 30, 118, 121, 124 f  
 Kattegadevej 132  
 Kattesundet 11  
 Kejser Wilhelm Kanalen 126  
 Kenya 97  
 Kerteminde 42  
 Kiel 45, 89 f, 92  
 Kielerkanalen 126  
 Kigkurren 57, 75  
 Kina 47, 79  
 Kirkeministeriet 22  
 Kivsnæs 43  
 Kløvermarksvej 108  
 Knippelsbro 24, 38 ff, 47, 50, 53, 66, 68, 98, 118  
 Knippelsbrogade 42, 46  
 Knippenshus 38

Kolding 101  
 Kompagnistræde 11  
 Kongelig Dansk Yachtklub 124, 134  
 Kongelunden 58  
 Kongelundsdlæmningen 135, 140  
 Kongelundsvej 74  
 Kongens Enghave 74, 137, 143  
 Kongens Nytorv 11, 29, 32, 34, 36, 73, 87, 118  
 Kongeporten 125  
 Kringelen 29  
 Kronborg 44  
 Kroneløbsbassinets 126 f  
 Krøyers Plads 54, 106  
 Kvindelig Sejlklub 132  
 Kvæsthusbroen 99, 101 ff  
 Kvæsthusgade 80, 98  
 Kystbanen 92  
 Kystvejen 134  
 Københavns Amatør Sejlklub 132  
 Københavns Belysningsvæsen 86  
 Københavns Brandvæsen 84  
 Københavns City Center 95  
 Københavns Havnevæsen, se Havnevæsenet  
 Københavns Motorbådsklub 22  
 Københavns Mørtelværk 130  
 Københavns Roklub 64, 137  
 Københavns Sejl Union 85 f  
 Købmagergade 45  
 Kødbyen 60 f  
 Køge 113  
 Køge Bugt 140, 142  
  
 Laddbrostræde 18  
 Landskrona 90, 105, 133 f  
 Langebro 53, 57 f, 60, 66 ff, 75, 130, 142  
 Langebrogade 45, 75 f  
 Langeland 94  
  
 Langelinie 84 f, 102, 121 f, 124 f, 134  
 Langeliniepavillonens 122 ff  
 Lappegrund 94  
 Larsens Plads 48, 59, 100 ff, 105 f  
 Lautrupsgade 132  
 Leningrad 87, 123  
 Levantkajen 128  
 Lille Færgestræde 14  
 Lille Kirkestræde 14  
 Lille Sofiegade 45  
 Lille Strangård 141  
 Lille Vejleå 144  
 Limhamn 115  
 Lødsgården 141  
 Lødsvej 140, 142  
 London 47  
 Lorteren 139 f  
 Luftmarinestationen 84 f  
 Lund 23  
 Lübeck 114, 125, 131  
 Lüneburg 52, 114  
 Lynetten 85, 108  
 Lyngby Sø 135  
 Læderstræde 11, 14, 18  
 Læsø 94  
 Læsø Trindel 45, 78  
 Løngangsstræde 11  
  
 Magstræde 18  
 Malmø 23, 58, 84, 90 ff, 111 ff, 117 f, 126  
 Margretheholmen 84  
 Marmorbroen 20  
 Marmorkirken 98  
 Mastekranen 81  
 Mejlgård 138  
 Mellemfortet 85  
 Middelgrundens 94  
 Middelgrundsfortet 85 f, 124  
 Middelhavet 101  
 Ministerialbygningen 24  
 Moabit 62  
  
 Mosede Havn 142, 144  
 Motorbådsklubben West 111, 139  
 Mølleåen 135  
  
 Naboløs 18  
 Nakskov 87 f  
 Nakskov Fjord 29  
 Nakskov Skibsværft 88  
 Nationalmuseet 94 f  
 Negerhytten 62  
 Newcastle 22  
 New York 100  
 Neksø 89 f  
 Nialsgade 42  
 Niels Juels Gade 34, 36  
 Nikolajgade 80  
 Nikolajkvarteret 30  
 Nikolaj Kirke 88  
 Nikolaj Plads 29  
 Nokken 71 ff, 131  
 Nordhavnen 68, 108, 121, 131  
 Nordhavnsværftet 130  
 Nordre Tolbod 106, 118, 120 ff, 128  
 Nordsjælland 82  
 Nordsøen 65  
 Nordsøvej 132  
 Nordtyskland 67  
 Nord-Østersø Kanalen 126  
 Norge 47, 49, 101  
 Novgorod 106  
 Nybørs 26  
 Nyboder 30, 59, 78  
 Nyhavn 36 f, 47, 77, 85, 87 f, 93 ff, 98  
 Nyhavnsbroen 37, 96  
 Nyhavns-Foreningen 95 f  
 Nyhavns Hoved 93  
 Nyholm 32, 51, 81, 83 f  
 Ny Kalkbrænderi 111, 130  
 Næstved Kanal 46  
 Nørrevold 30, 34  
 Nørre Voldgade 11  
  
 Odense 60, 94, 101  
 Odense Stålskibsværft 87  
 Orientbassinets 126  
 Orlogsmuseet 88  
 Orlogsværftet 34 f, 80, 84, 120  
 Oslo 64  
 Overgaden oven Vandet 77 ff  
 Overgaden neden Vandet 45, 47, 50, 77 f, 80  
  
 Pøblingesøen 135 f  
 Peder Skrams Gade 34, 88  
 Pesthusbatteriet 59  
 Pesthuset 60  
 Plumrose 88  
 Polen 48  
 Politigården 57, 59, 137  
 Prags Boulevard 110  
 Pressens Fællesindkøb 80  
 Prinsessegade 79  
 Prinsesse Mariæ Hjem 80  
 Prinsens Bro 20  
 Privatbanken 100  
 Proviantgården 22 f  
 Prøvestenen 85, 109 f, 121  
  
 Quintus 81, 84  
  
 Rabeshave 76  
 Randers 101  
 Reberbanegade 45  
 Reden 83, 105, 107  
 Redhavnen 126, 128  
 Redmølen 109, 126  
 Refshaledebet 12, 14, 38, 43, 53, 81, 140  
 Refshalen 38, 40  
 Refshalevej 81, 84, 107 f  
 Refshaleøen 46, 80, 84 f, 98, 106 ff, 131  
 Rhinen 133  
 Ribe 44  
 Ribe Å 113  
 Rigensgade 59

- Roklubben Kvik 132  
Roklubben Skjold 132  
Roskilde 10, 29, 91  
Rundetårn 102  
Rungsted 78  
Rysensteen 57 ff, 75  
Rådhuset 69  
Rådhuspladsen 73
- Saloniki 123  
Saltholm 111 f, 130  
Sankt Annæ Gade 79  
Sankt Annæ Kvarter 118  
Sankt Annæ Plads 98, 102, 118  
Sankt Lawrencefloden 64  
Sankt Paulsgade 30  
Sankt Petersborg 87  
Sankt Thomas 48  
SAS 113  
Scandinavia, Hotel 70  
Schultz Grund 78  
Sejlkлубben Enighed 139  
Sejlkлубben Sundet 131 f  
Sejlkлубben Triton 131  
Sejlkлубben Øresund 112  
Sejlkлубben Øst 131  
Sevastopol 53  
Siam 88  
Silkeborgsøerne 46  
Sixtus 81 f  
Sjælland 20, 53, 74, 84, 91  
Sjællandsbroen 66, 74, 137, 139, 143  
Sjællandsbroens Bådeklub 138  
Sjællands Odde 101  
Skagen 9, 94  
Skandinavisk Linietrafik 133  
Skamør 113  
Skarnholmen 9, 13, 18, 20  
Skelbækgade 60  
Skeppsbron 92  
Skotland 101  
Skovshoved 16, 124, 133, 135, 141
- Skovshoved Roklub 13-1  
Skovshoved Sejlkлуб 134  
Skovshoved Vandskikklub 134  
Skudehavnen 126, 131  
Skulkenby Vagt 36  
Slavekirken 36  
Slesvig 10  
Slotsholmen 9, 14, 20, 22, 25, 38, 40, 118  
Slotsholmsgade 41  
Slotskirken 18  
Slussholmen 138  
Sluseøen 74  
Smaløen 36  
Snaregade 18  
Snurrebroen 78 f  
Sofiegade 79  
Sortedamsøen 18, 135 f  
Sortehavet 53  
Sorterende 53, 140  
Sovjetunionen 107  
Stevns 26, 140  
Stettin 114  
Stokhuset 36  
Store Færgestræde 14  
Store Kongensgade 125  
Store Magleby 114, 117  
Store Strandstræde 88  
Stormbroen 20  
Stormgade 20  
Stralsund 114  
Strandboulevarden 121, 130  
Strandgade 38, 42, 44 ff, 51, 53, 55, 106  
Strandholmen 9, 13  
Strandpromenaden 121, 132  
Strøget 9  
Stubbekøbing 113  
Studentforeningen 36  
Studenternes Roklub 132  
Størestræde 37, 88  
Sundby Kajakklub 110  
Sundby Sejl-Forening 110 f  
Sundbyøster 45, 75, 110
- Sundia 130  
Sundholm 63  
Svaneke 90  
Svanemøllebugten 61, 132  
Svanemøllehavnen 132  
Svanemølleværket 108  
Svanevænget 132  
Svendborg 87, 101, 105  
Sverige 48, 78, 80 f, 84  
Svitsers Bjergningsentreprise 68, 97, 108  
Sydamerika 76  
Sydhavnen 20, 45, 53, 63 f, 67 f, 74, 102, 109, 111, 121, 131, 137 f  
Sydkysten 144  
Sæby 94  
Søfartens Bibliotek 96  
Søfolkernes Mindehotel 88  
Søfrybødernes Forbund 88  
Søkort-Arkivet 120  
Søkvæsthuset 80, 118  
Sømandsforbundet 88  
Sømandsforeningen af 1856 80  
Sønderborg 101  
Sønder Boulevard 59 f  
Søndre Toldbod 48, 102, 105 f, 118, 120  
Søpavillonen 94, 135 f  
Søværnets Bygningsdistrikt 86
- Teglholmen 121, 137 f  
Teglværkshavnen 137 f  
Teknisk Museum 66  
Thorvaldsens Museum 18, 118  
Tietgensgade 59  
Tivoli 59  
Toldboden 92, 118 f, 125  
Toldbodgade 59, 96, 105  
Toldbodvej 105  
Toldbod Vinhus 105  
Tordenskjoldsgade 30, 36  
Tordenskjolds Gård 46, 52  
Torvegade 41, 44 ff, 77
- Tranegilde 144  
Trankebar 49  
Travemünde 131, 133  
Trekroner 82, 85, 94  
Trelleborg 11  
Tristan da Cunha 76  
Trunken 30, 36  
Tryllervælde 142  
Træskibsejernes Sammenslutning 95  
Tuborg 98, 132 f  
Tuborg Havn 132 f  
Tugt-, Rasp- og Forbedringshuset 78  
Tyborøn 22  
Tyske Plads 44  
Tyskland 48, 70, 89 f, 100, 141  
Tynæs 13  
Tøjhuset 22 f  
Tøjhushaven 22 f, 38  
Tømmergraven 60, 64, 137  
Tømmergravsgade 60  
Tømmerhavnen 59, 63  
Tømmerpladsvej 59  
Tårbæk 134 f
- Udenrigsministeriet 41  
Utterslev Mose 18
- Valby 58, 60, 143  
Valby Bådeklub 138  
Valby Gasværk 61  
Valbyparken 139  
Vandkunsten 18  
Vallensbæk 144  
Varde Stålværk 88  
Vedbæk 135  
Ved Stranden 18, 27  
Vejle 101  
Vejlesø 136  
Venedig 60 f  
Venezia 23  
Vestamager 108  
Vester Boulevard 67

Vesterbro 57, 59 f, 143  
Vesterbrogade 59 f  
Vestergade 9  
Vestervold 20, 34, 57 f, 60, 66  
Vester Voldgade 11, 67  
Vestindien 48 f, 53  
Vestindisk Pakhus 105  
Vestre Gasværk 60  
Vikingeådene 90  
Vindebroen 38  
Vingårdsstræde 11, 29  
Voldgården 75  
Vor Frelsers Kirke 41

Warnemünde 84  
Wilders Bro 47, 54  
Wildersgade 45  
Wilders Plads 52 ff, 106  
Wismar 114  
Wismargang 45

Ystad 89

Zyphthen 114

Ærøskøbing 115

ØK 67, 70, 76, 87 f, 107, 128  
Øresund 9 f, 12, 16, 24, 42, 78,  
81, 84 f, 90 ff, 107 f, 111, 113 f,  
125, 128, 130  
Øresundsbro 93  
Øresunds Sejlklub Frem 132  
Øresundsselskabet 91 ff  
Ørkenfortet 41  
Østamager 110  
Østbornholmske Dampskibsselskab 89  
Østerbro 9, 130, 136  
Østerbrogade 132, 136  
Østergård 29  
Østerport 30, 102, 125  
Østersøen 9, 13, 24, 29, 41, 48,  
53, 125  
Østervold 30, 36  
Østhavnen 109

Åbenrå 101  
Ålborg 101 f, 108, 138  
Århus 101

# Navneliste

- Absalon 9 ff, 24  
Adeler, Cort 88  
Andersen, A.F. 53  
Andersen, Bjørn 14  
Andersen, Eigil 128  
Andersen, H.C. 67, 122  
Andersen, H.N. 87  
Andersen, Knud 135  
Andersen, S.H. 101  
Applebye, Peter 45, 75 f
- Balfours, David 44  
Bardenfleth, Agnethe 16  
Baumgarten, H.H. 45 f, 51, 75, 106  
Bergh, Rudolph 57  
Bernstorff, A.P. 126  
Bjørn, Andreas 53 f  
Bodenhoff, Andreas 48, 79  
Borg, Thorvald 74  
Brahe, Jørgen 16  
Brøste, P. 77  
Burmeister, C.C. 41, 45 f, 51, 75, 106  
Böttger, F.C. 120
- Christensen, Christian 26  
Christian den Anden 24, 29, 91, 125  
Christian den Tredie 18, 43  
Christian den Fjerde 11, 22 ff, 30 f, 34, 36, 38, 40 f, 46 f, 77 f, 81, 109, 114, 118  
Christian den Femte 66  
Christian den Sjette 81  
Christian den Niende 51, 66, 105, 120  
Christian den Tiende 124
- Dahlerup, Vilhelm 120
- Danneskiold-Samsøe 51 ff, 111, 140  
Denne, Claus Jensen 118  
Drachmann, Holger 75, 78  
Drewsen, Michael 46
- Eigtved, Nicolai 48, 50  
Elvstrøm, Paul 133  
Erik Plovpenning 12  
Erik af Pommern 12, 29
- Foldschack, Knud 90  
Fortling, Jacob 111  
Frederik den Anden 13, 16  
Frederik den Tredie 20  
Frederik den Femte 81  
Frederik den Sjette 45, 82  
Frederik den Syvende 46  
Fuirendal, Flemming 38  
Funk, Peter 80
- Garde, August 74  
Gjedde, Ove 48  
Glückstadt, Isak 88, 126  
Gnudtzmann, Albert 57  
Goethe, W.A. 58  
Gottlob, Kaj 41  
Göring, Hermann 124
- Hallberg, C.A. 101  
Hallmann, Adolf 123  
Hambro, Joseph 62  
Hans, konge 14, 29  
Hansen, C.K. 87, 120  
Hansen, Heinrich 33, 35  
Hansen, Knud 76  
Hansen, Mads 94  
Heering, Peter F. 80  
Heger, Stephan 58  
Heiberg, J.L. 36
- Heide, Axel 74  
Hetsch, G.F. 36  
Hitler, Adolf 141  
Holberg, Ludvig 36, 87 f, 95  
Holm, Jacob 44 ff, 49, 75, 79, 102  
Holm, H.G.F. 119  
Hørup, Viggo 36
- Ingerslev, H.P. 61  
Ipsen, P. 84  
Isbrandsen, Hans 114
- Jacobsen, J.C. 100  
Jarmer, Jaromar 12  
Jensen, Jørgen 133  
Jensen, Richard 88  
Jeppesen, H.N. 114  
Jonge, Nicolai 32, 54  
Juul, Niels 32, 34, 36, 88
- Karl Kik 14  
Kirkerup, Andreas 66  
Knip, Hans 38  
Kofoed, H.P. 79  
Kofoed, Marie 79 f  
Krieger, J.C. 117  
Kristensen, Tom 62  
Krøyer, 54  
Kaae, Harry 116
- Langberg, Harald 11, 50  
Lange, Philip de 81  
Larsen, Aksel 20, 22  
Larsen, H.C. 97  
Larsen, Lars 48, 58 f, 100 ff, 106  
Lauritzen, J. 96, 106  
Lauritzen, L.D. 105  
Lautrup, C.N. 132  
Laxmand, Poul 14  
Lind, H.D. 31  
Lindbergh, Charles 84  
Louise, dromming 105  
Ludwig, Otto 31 f
- Madsen, Jakob 44  
Magnus Smek 14  
Marie, prinsesse 80  
Mathiasen, Niels 89  
Melchior, G. 49  
Melchior, Moses 49  
Mikkelsen, Ejnar 123  
Miranda, Sebastian de 48  
Motzmann, J.G. 80  
Munck, Ebbe 134  
Müller, J.P. 134  
Møller, A.P. 87 f, 114  
Møller, Christmas 38  
Møller, Peter Mærsk 87
- Nelson, H. 81  
Nielsen, Carl 54, 68  
Nielsen, Ejner 110  
Nielsen, O.C. 41  
Norby, Søren 29  
Nørregaard, P. 17
- Oehlschläger, Adam 57  
Olafsson, Jon 43  
Olav den Hellige 10
- Paludan, J.J. 60, 79  
Pedersen, Sigfred 122  
Petersen, Edvard 100  
Ploug, Carl 57  
Poulsen, Adam 58  
Poulsen, Emil 58  
Poulsen, Olaf 58  
Prior, H.P. 100
- Rasmussen, Steen Eiler 13  
Resen, Hans Poulsen 40  
Ronild, Peter 72 f  
Rud, Otto 29  
Rung, Otto 94, 96, 137  
Rysensteen, Henrik 57 f, 75  
Røder, H.C. 128  
Rømer, Ole 20, 120

Saltøft, C.G. 49  
Saxo Grammaticus 9 f, 12 f, 114  
Schmidt, Alfred 116  
Schou, Kai 38  
Schovelin, Julius 100  
Schrodersee, C. 82  
Simonsen, Jørgen D. 101  
Skram, Peder 34, 88  
Stage, Frederik 76  
Stage, Georg 76  
Stokholm, Aage 130  
Strangesen, Ebbe 14  
Suenson, Edouard 51  
Svitzer, Em. Z. 97 f, 100, 105  
Sølling, Peter Norden 80

Thøgersen, Thøger 26  
Thorvaldsen, Bertel 118  
Thurah, Laurids 23, 40 f, 53  
Tietgen, C.F. 46, 59, 76, 88 f,  
97 f, 106, 126, 132

Topsøe-Jensen, Torben 135  
Tordenskjold, Peter 36, 46, 52  
Trellund, Jonas 44  
Tuxen, Lorenz 44

Ulftand, Jens Holgersen 29

Valdemar Atterdag 14  
Valdemar den Store 10  
Valdemar Sejr 113  
Valkendorff, Christoffer 17  
Vogel-Jørgensen, T. 142

Wain, William 41, 46, 51, 106  
Werlauff, Erik 58  
Wilder, Carl 45, 50, 52 ff  
Willemoes, Peter 81

Ørsted, H.C. 60, 65

# Litteraturliste

Blandt bøger benyttet ved tilblivelsen af KØBENHAVNS HAVNE kan nævnes:

- Saxo Grammaticus*: Danmarks Riges Krønike  
*H.U. Ramsing*: Københavns Historie og Topografi i Middelalderen  
*Erik Pontoppidan*: Den Kongelige Residensstad Kiøbenhavn  
*Laurids de Thurah*: Den danske Vitruvius  
*Nikolaj Jonge*: Den kongelige Residentz-Stad Kiøbenhavns Beskrivelse  
*H.D. Lind*: Kong Kristian den Fjerde og hans Mænd paa Bremerholm  
*R. Steen Steensen*: Flåden gennem 425 år  
*Jørgen H. Barfoed*: Orlogslåden på Niels Juels tid 1648–1699  
*Henning Krabbe*: Kastellet gennem 300 år  
*Albert Gnidtzmann og Helmer Lind*: Stor-København  
*Mogens Lebech*: Christianshavn  
*Mogens Lebech*: Gamle skibe, gamle huse  
*Oluf Nielsen*: Kjøbenhavns Historie og Beskrivelse  
*Carl Bruun*: Kjøbenhavn  
Hvem byggede hvad, redigeret af *Harald Langberg*  
*Otto Lybeck*: Øresund i Nordens Historia  
*L. Andkjær Jensen*: Det forenede Dampskibs-Selskab  
*J. Brøndsted og K. Gedde*: De fem lange år  
Danmarkshistoriens Hvornår skete det, redigeret af *Sven Tito Achen, Svend Cedergreen Bech og Mogens Rud*  
*Andreas Laursen*: Danske dampskibe  
*Otto Rung*: Det skønne København  
*Torben Topsøe-Jensen*: Fem mil langs Øresund  
*Harry Kaae*: Dragør  
*John F. Ekvall*: Vesterbro  
*Bent Zinglensen*: Vejen går min tro over Knippelsbro  
Dansk Biografisk Leksikon  
København Før og Nu  
*J.P. Trap*: Danmark, 1. og 5. udgave  
Avisårbogen 1924–1976  
Københavnertliv  
Livet i Danmark  
Historiske Meddelelser om København  
Kraks Tidstavler  
*Øresundsbolaget*: Resan över Sundet  
*P.H. Gensøe*: Københavnske Billeder fra det 19. Aarhundrede  
*P. Klæstrup*: Det forsvundne Kjøbenhavn  
*Holger Rützebeck*: Absalons By  
*Charles Ogier*: Det store Bilager i Kjøbenhavn 1634  
Nyhavn gennem 300 år, redigeret af *Sverkel Biering*



Bent Zinglersen, der gennem årene har udsendt en række højt værdsatte bøger om København, skildrer denne gang udviklingen i Københavns havne fra byens grundlæggelse til vore dage – og fortæller om flere af de spændende fremtidsplaner.

I øvrigt omfatter bogen også havnene i forstæderne, fra Vedbæk i nord til Hundige i syd. Bogen er tilrettelagt således, at hvert afsnit kan inspirere til en byvandring med havnen som rød tråd. Bent Zinglersen er en meget vidende og højst underholdende cicerone.

